

## **BESCHLUSSEMPFEHLUNG UND SACHSTANDSBERICHT**

**des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses zur Klärung von Sachverhalten im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung der P+S Werften GmbH**

**nach Artikel 34 der Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern in Verbindung mit § 39 Gesetz über die Einsetzung und das Verfahren von Untersuchungsausschüssen - UAG M-V**

**gemäß Beschluss des Landtages vom 28. September 2012  
- Drucksache 6/1123 -**

## **Beschlussempfehlung**

Der Landtag möge beschließen,

den nachstehenden Bericht des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses zur Klärung von Sachverhalten im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung der P+S Werften GmbH verfahrensmäßig für erledigt zu erklären.

Schwerin, den 22. Juni 2016

### **Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss**

**Jochen Schulte**

Vorsitzender und Berichterstatter

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. TEIL: VERFAHRENSTEIL.....</b>	<b>1</b>
A.	Einsetzung, Auftrag und Konstituierung des Untersuchungsausschusses..... 1
I.	Einsetzung des Untersuchungsausschusses ..... 1
II.	Untersuchungsauftrag auf Landtagsdrucksache 6/1123 ..... 4
III.	Konstituierung ..... 10
1.	Mitglieder des Untersuchungsausschusses ..... 10
2.	Bestimmung des Vorsitzenden und seiner Stellvertreterin ..... 11
3.	Benennung der Obleute ..... 11
4.	Benannte Mitarbeiter der Fraktionen ..... 11
5.	Sekretariat ..... 11
6.	Beauftragter der Landesregierung..... 12
7.	Rechtliche Grundlagen für die Arbeit des Untersuchungsausschusses ..... 12
B.	Verlauf des Untersuchungsverfahrens ..... 13
I.	Allgemeine Beschlüsse und Absprachen zum Verfahren..... 13
1.	Ausschusssitzungen..... 13
2.	Verfahrensregelungen des Untersuchungsausschusses ..... 13
3.	Behandlung von Beweisanträgen..... 14
3.1.	Ablehnung von Beweisanträgen auf Zeugenvernehmungen..... 14
3.2.	Ablehnung des Beweisantrags auf Beiziehung von E-Mails bei der Staatsanwaltschaft..... 17
3.3.	Ablehnung eines Änderungsantrags zu einem Beweisantrag ..... 18
3.4.	Ablehnung von Beweisanträgen zu Prüfungen durch Finanzämter..... 19
4.	Fragerecht bei der Zeugenvernehmung ..... 20
5.	Protokollierung ..... 20
6.	Gliederung des Untersuchungszeitraums ..... 21
7.	Datenschutz ..... 22
8.	Erstellung des Abschlussberichts..... 22
II.	Beweiserhebung durch Unterlagen ..... 24
1.	Beweiserhebung durch schriftliche Befragung möglicher Auskunftspersonen ..... 24
2.	Beweiserhebung durch Beiziehung von Akten der Landesregierung ..... 25
3.	Beweiserhebung durch weitere Materialien der Landesregierung, des Insolvenzverwalters und anderer Auskunftspersonen ..... 28
4.	Beweiserhebung durch eine Verschlusssache „VS - Nur für den Dienstgebrauch“..... 31
5.	Einbeziehung der schriftlichen Unterlagen in die Beweisaufnahme ..... 32
III.	Beweiserhebung durch Zeugenvernehmungen..... 32
1.	Beginn, Art, Anzahl, Dauer und Ort der Vernehmung ..... 32
2.	Aussagegenehmigungen, Zeugnis- und Auskunftsverweigerungsrecht..... 33
3.	Fragenkataloge des Vorsitzenden für die Vernehmung von Zeugen..... 34
4.	Ausfall der Aufzeichnungstechnik am 6. Oktober 2014 ..... 35
IV.	Organstreitverfahren vor dem Landesverfassungsgericht..... 35
V.	Abgabe eines Sachstandberichts an den Landtag ..... 37
<b>2. TEIL: FESTSTELLUNGEN DES UNTERSUCHUNGSAUSSCHUSSES .....</b>	<b>39</b>
A.	Hegemann-Werften September 2009 bis April 2010..... 39
I.	Ausgangslage ..... 39
1.	Struktur und Finanzierung des Werftenverbundes ..... 39
2.	Krisenauswirkungen auf den Werftenverbund..... 40
3.	Umgang mit der Krise..... 42
4.	Martin Hammer wird als Sanierer beauftragt..... 44

II.	Sanierungsgutachten IDW S 6 .....	45
1.	Allgemeine Anforderungen an Sanierungskonzepte nach IDW S 6 .....	45
1.1.	Sanierung und Restrukturierung .....	45
1.2.	IDW S 6.....	45
1.3.	Grundsätze der Berichterstattung .....	46
1.4.	Kernanforderungen an Sanierungskonzepte.....	46
1.4.1.	Abhängigkeit des Sanierungskonzeptes vom Krisenstadium.....	46
1.4.2.	Kernanforderungen an ein Sanierungsgutachten.....	46
1.4.3.	Sanierungsfähigkeit gemäß IDW S 6 .....	48
2.	Gründe für die Erstellung des Sanierungsgutachtens .....	48
2.1.	Auslaufen der Bauzeitfinanzierungslinie i.H.v. 280 Mio. € zum 31. Juli 2010.....	48
2.2.	Stornierungen von Aufträgen und Nichtabnahmen im Verlauf 2009 .....	49
3.	Banken fordern Sanierungskonzept nach IDW S 6 .....	51
4.	Planungen, Konzepte und Überprüfungen im Vorfeld des KPMG- Sanierungsgutachtens ...	52
4.1.	Forderung nach belastbaren Planungen und Konzepten führt zur Unternehmensbewertung nach IDW Standard S 1 .....	52
4.2.	Beurteilung als Unternehmen in Schwierigkeiten.....	54
4.3.	Meilenstein-Plan - Liquiditäts- und Unternehmensplanung, Bewertung Neubauprogramm .....	55
4.4.	Überprüfung Zukunftskonzept Wertengruppe .....	57
4.5.	Für Restrukturierung wird Martin Hammer mit K&H Business engagiert.....	58
5.	KPMG-Sanierungsgutachten und Sanierungsaussage .....	59
5.1.	Sanierungsaussage 30. November 2009 .....	60
5.2.	Sanierungskonzepte nach IDW S 6 datiert 14. Dezember 2009.....	61
5.2.1.	Sanierungsaussage 14. Dezember 2009 .....	61
5.2.2.	Endgültiges Sanierungskonzept nach IDW S 6.....	63
5.2.3.	Vergleich Dokument „Handout Präsentation“ und „Sanierungskonzept“ .....	66
5.2.4.	Abweichende Finanzierungskosten zwischen dem 14. Dezember 2009 und Ende Januar 2010 .....	68
5.2.5.	Fehler und Abweichungen vom IDW S 6-Standard im Sanierungsgutachten .....	71
5.3.	Stellungnahme von PwC zur Einhaltung der Standards für Sanierungskonzepte in Bezug auf das von KPMG präsentierte Gutachten am 14. Dezember 2009 .....	72
5.4.	Finanzierungsbedarf – Szenariobetrachtung 25. Januar 2010.....	75
5.5.	Finanzierungsbedarf – Szenariobetrachtung Entwurf vom 30. Januar 2010.....	80
5.6.	Anpassung des Finanzierungsbedarfs in Ergänzung des Sanierungskonzeptes IDW S 6, 1. Februar 2010.....	80
5.7.	Versandfassung des Sanierungsgutachtens zum 5. Februar 2010.....	83
5.8.	Hegemann-Werften-Gruppe, Bedarf – Finanzierungskonditionen 29. März 2010.....	84
5.9.	Aktualisierung der Unternehmensplanung 27. April 2010 .....	86
5.10.	Projekt Water, Überleitung der Planungsstände vom 14. Dezember 2009 – 3. Mai 2010 .....	87
5.11.	Sanierungsaussage im Mai 2010 .....	87
5.12.	Kritik von Hammer an zu geringer Finanzausstattung.....	88
5.13.	Gutachten wird Landtag nicht zur Verfügung gestellt.....	90
5.14.	Sanierungsfähigkeit mit anderem Konzept gegeben.....	90
6.	Mängel des Sanierungsgutachtens .....	90
6.1.	Vorgehen des Insolvenzverwalters gegen KPMG .....	90
6.2.	Gutachten der Landesregierung zu dem Sanierungsgutachten der KPMG .....	92
6.3.	Klage der Detlef Hegemann AG gegen KPMG .....	93
III.	Kreditverhandlungen zum 326 Mio. € Bar- und Avalkreditvertrag .....	93
1.	Die Lage am Kreditmarkt – keine anderen Finanziers.....	94
2.	Rolle NORD/LB und KfW IPEX Bank .....	95
3.	Rolle des Landes Mecklenburg-Vorpommern und des Bundes.....	103
IV.	Treuhandlösung .....	112
1.	Gründe der Treuhandlösung .....	112
1.1.	Doppelnützige Treuhand.....	112
1.2.	Auswahl der Treuhänderin .....	113
2.	Organisations- und Entscheidungsstruktur der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH.....	114
2.1.	Geschäftsführung der HSW .....	114
2.2.	Beirat der HSW .....	115
2.3.	Beiratstätigkeit Rüdiger Möller .....	117
3.	Kosten der Treuhandlösung .....	118
3.1.	Träger der Kosten .....	118
3.2.	Beitrittsvereinbarung vom 4. März 2010.....	118
3.3.	Höhe der Kosten .....	119

V.	LFI- Darlehen .....	120
1.	Finanzierungspaket zur temporären Liquiditätssicherung .....	120
2.	Unterrichtung und Zustimmung des Finanzausschusses .....	123
3.	Gewährung des 28 Mio.-Darlehens.....	123
3.1.	Darlehensinhalt und Zweckbestimmung .....	124
3.2.	Sicherheiten .....	124
4.	Erhöhung und Prolongation des Darlehens vom 28. Dezember 2009.....	126
4.1.	Bankenforderungen.....	128
4.2.	Kosten des Restrukturierungsprozesses – Prämisse des Sanierungsgutachtens ...	128
4.3.	Finanzierung von aufgelaufenen Verlusten.....	129
5.	Unterrichtung der Landtagsausschüsse über Erweiterung und Prolongation.....	129
5.1.	64. Sitzung des Wirtschaftsausschusses .....	129
5.2.	83. Sitzung des Finanzausschusses .....	130
6.	Informationsgewinnung der Landesregierung über die Situation der Werften vor Erweiterung und Prolongation .....	131
6.1.	Betrachtung der volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen durch das LFI vom 17. Dezember 2009.....	131
6.2.	Kurzgutachten RA Schütte zur beihilferechtlichen Bewertung vom 20. Dezember 2009.....	131
6.3.	Stellungnahme PwC vom 23. Dezember 2009 .....	132
6.3.1.	Keine Aussage zur Einhaltung des IDW S 6-Standards.....	132
6.3.2.	Notwendigkeit 48 Mio.-Darlehen und Brückenfinanzierung durch Banken.....	132
6.3.3.	Keine Plausibilisierung der Liquiditätsplanung .....	133
6.3.4.	Kaum weitere Sicherheiten vorhanden .....	133
7.	Finanzierungsbedingungen, Kosten des Darlehens .....	133
7.1.1.	Zinshöhe des 28 Mio. €-Darlehens .....	134
7.1.2.	Zinshöhe des 48 Mio. €-Darlehens .....	135
7.1.3.	Bürgschaftsgebühren .....	136
8.	Rolle des LFI .....	136
8.1.	Plausibilisierung der wirtschaftlichen Situation.....	137
8.2.	Rekapitalisierung.....	137
8.3.	Controlling.....	138
9.	Unterrichtung der EU-Kommission .....	138
10.	Nachträge zum LFI-Darlehen .....	139
10.1.	Nachtrag 1 vom 28. Dezember 2009 – Prolongation und Erhöhung des Darlehens	139
10.2.	Nachtrag 2 vom 12. Mai 2010 – Versobener Tilgungsbeginn auf den 31. Dezember 2012 .....	139
10.3.	Nachtrag 3 vom 28. Mai 2010 – Freigabe einer Schiffbausicherungshypothek .....	141
10.4.	Nachtrag 4 vom 31. Mai 2011 – Freigabe des verpfändeten Gesellschafteranteils an den DIW – Deutsche Industrie-Werke.....	141
11.	Valutierung und Tilgung .....	142
VI.	Brückenfinanzierung durch das Bankenkonsortium NORD/LB – KfW IPEX .....	143
1.	Bauzeitfinanzierung Scanscot I .....	143
2.	58 Mio. €-Avalrahmen .....	143
3.	Grund des Finanzierungspaketes.....	144
4.	Inhalt der Brückenfinanzierung.....	144
4.1.	Avalrahmen zur Bauzeitfinanzierung.....	144
4.2.	Kosten des Brückenkredits .....	145
5.	Verbürgung durch Bund .....	145
6.	Änderung des Kreditvertrages.....	146
VII.	Rücktritt Martin Hammer .....	147
1.	Zeitpunkt des Rücktritts.....	147
2.	Gründe des Rücktritts.....	147
3.	Dr. Brammert wird zum Vorsitzenden der Geschäftsführung bestimmt.....	148
VIII.	Abschluss Avalkreditvertrag Mai 2010 .....	149
1.	Abschluss des neuen Aval- und Barkreditvertrages am 31. Mai 2010 .....	149
2.	Die Festlegung des Kreditbetrages bzw. Ermittlung des Finanzierungsrahmens.....	149
3.	Finanzierungskonditionen .....	151
3.1.	Indikatives Term Sheet .....	151
3.2.	Die Finanzierungskondition im indikativen Term Sheet.....	152
3.3.	Finanzierungskonditionen des neuen Aval- und Barkreditvertrages .....	152
3.4.	Finanzierungskonditionen marktüblich oder zu hoch? .....	153
3.5.	Kosten für den neuen Aval- und Barkreditvertrag .....	154
4.	Avalierungs- und Auszahlungsvoraussetzungen.....	155
4.1.	Bürgschaftsentscheidung.....	156
4.2.	Bestätigung der Sanierungsfähigkeit.....	156

4.3.	Abschluss des Verschmelzungsvertrags.....	156
4.4.	Treuhandkosten bezahlt bzw. Ergänzungsvereinbarung .....	157
4.5.	Erhöhung der Landesbürgschaft von 80 auf 90 Prozent.....	157
5.	Finanz- und Liquiditätsplanung.....	161
5.1.	Knappe Liquiditätsplanung.....	162
5.2.	Schiffbauprojekte unter dem 326 Mio. €-Rahmen .....	163
6.	Nebenpflichten des Kreditnehmers aus dem Avalkreditvertrag .....	165
6.1.	Bardepotfreigabe (Ziffer 16.3) .....	166
6.2.	Freigabe der Eigenkapitalreserve von 40 Mio. € (Ziffer 13.2.) .....	167
6.3.	Mindestliquidität i.H.v. 10 Mio. € auf Konten der Banken vorzuhalten (Ziffer 13.1.) .....	167
6.4.	Barkredit i.H.v. bis zu maximal 163 Mio. € begrenzt auf 60 Prozent der Baufwendungen pro Schiff (Ziffer 5.1.).....	168
6.5.	Ausnutzung von Zahlungszielen (Ziffer 14.4.).....	168
IX.	Bürgschaft und Bürgschaftsabwicklung .....	169
1.	Bürgschaften im Zusammenhang mit den P+S Werften nebst Vorgängerwerften .....	169
2.	Grundsätzliches zum Verfahren – starke Position der Banken .....	170
3.	Rolle von PwC als Landesmandatar im Bürgschaftsverfahren 326 Mio. €-Aval- und Barkredit.....	172
4.	Risikobewertung innerhalb der Bürgschaftsentscheidung.....	175
5.	Besonderheiten der Bürgschaft: Parallelbürgschaftsverfahren, Temporary Framework sowie zusätzliche Entscheidungsvorbehalte der Bürgen.....	178
5.1.	Parallelbürgschaftsverfahren .....	178
5.2.	Temporary Framework.....	180
5.3.	Zusätzliche Entscheidungsvorbehalte der Bürgen .....	181
6.	Bürgschaftsentgelt.....	181
X.	Scandlines-Auftrag.....	183
1.	Vertragsabschluss.....	183
2.	Zahlungsmodalität des Scandlines-Vertrages .....	184
3.	Kalkulation des Scandlines-Auftrages .....	184
4.	Technische Aspekte bei Abschluss des Scandlines-Vertrages .....	185
5.	Der Scandlines-Auftrag im Zusammenhang mit dem IDW S 6-Sanierungsgutachten.....	185
5.1.	IDW S 6-Gutachten vom 14. Dezember 2009 .....	186
5.2.	Szenariobetrachtung vom 25. Januar 2010 .....	186
5.3.	Ergänzungsbericht vom 1. Februar 2010 .....	186
5.4.	Ausarbeitung der KPMG „Planungsstand vom 28. März 2010“.....	188
XI.	Verschmelzung der Werften.....	189
1.	Hebung stiller Reserven – Verbesserung der Eigenkapitalsituation .....	190
2.	Betriebswirtschaftliche Synergieeffekte.....	193
B.	Zeitraum Mai 2010 bis Mai 2012.....	194
I.	Entwicklung der Werft bis zur Gewährung Rettungsbeihilfe.....	194
1.	Aufträge und Rating .....	197
1.1.	Aufträge .....	198
1.2.	Rating.....	199
2.	Personalentwicklung .....	200
2.1.	Geschäftsführung.....	200
2.2.	Konstruktion und Objektmanagement.....	201
3.	Leistungswirtschaftliche Entwicklung Wechsel von Serienproduktion zum Spezialschiffsbau .....	203
II.	Finanzsituation .....	206
1.	Enge Liquidität.....	206
2.	Auslaufen des Deutschlandfonds – Bürgschaftsanträge der P+S Werften für zusätzlichen Bauzeitfinanzierungsrahmen .....	209
3.	Zusätzlicher Finanzbedarf durch Neuaufträge.....	210
3.1.	Dreijahresplanung der Werften 2011-2013 .....	210
3.2.	IMA-Sitzung vom 17. Januar 2011 .....	213
3.3.	Diskussionspapier PwC vom 10. April 2011.....	213
3.4.	Alternative Finanzierungsmöglichkeiten – Projekt N .....	215
4.	Bürgschaftsanträge 115 Mio. €-Avalrahmen der Kautionsversicherer.....	215
5.	Notwendige Nachsteuerung durch die Finanzierer.....	216
6.	Versuche zur Senkung der Finanzierungskosten .....	217
7.	Zunehmend liquiditätsgetriebene Produktion der Werften.....	220
8.	Zunehmende Liquiditätsprobleme im 2. Halbjahr 2011 .....	221

III.	Diskussionen um Inanspruchnahme KPMG und Business Partner im Beirat der Treuhänderin	226
IV.	Arbeitsgruppe Finanzierungen	227
1.	Entstehung der Arbeitsgruppe	227
2.	Ziele der Arbeitsgruppe	228
V.	Initiativen zur Kapitalerhöhung – Investorenprozess einschließlich Headroom	229
1.	Investorenprozess – Investorensuche	231
2.	Roland Berger – Machbarkeitsstudie Kapitalerhöhung	233
3.	Finanzierungspuffer – der Headroom	235
4.	Projekt Phönix – Handlungsalternativen des Landes zur Finanzierung P+S	238
VI.	Kontrolle und Begleitung der P+S Werften bei Kredit und Bürgschaft	239
1.	Kreditüberwachung durch die Banken	239
1.1.	Kreditbegleitung durch die KPMG	240
1.2.	Kreditbegleitung durch Roland Berger	242
1.3.	Kreditbegleitung durch Schiffsbausachverständige	243
1.3.1.	Aufgabe der Schiffsbausachverständigen	244
1.3.2.	Zusammenarbeit der Schiffsbausachverständigen mit den P+S Werften	245
1.3.3.	Zusammenarbeit der Schiffsbausachverständigen mit der NORD/LB	246
2.	Kontrolle der Werft durch den Beirat der HSW	246
2.1.	Beirat als Kontrollgremium	246
2.2.	Beiratstätigkeit Rüdiger Möller	247
3.	Kontrolle der Werft durch die Landesregierung	249
3.1.	Rolle der Landesregierung bei der Begleitung der Bürgschaft	249
3.2.	Die Tätigkeit der PwC als Mandatar des Landes	251
3.2.1.	Aufgabe der PwC	251
3.2.2.	Auswertung der Ausarbeitungen von PwC durch die Landesregierung	252
3.3.	Jour fixe Werften der Landesregierung	253
3.4.	Bürgschaftsausschuss	254
3.5.	Arbeitsgruppe Werften	254
VII.	Bardepotfreigaben	254
1.	Grundlage für Bardepotfreigaben	254
1.1.	Verfahren der Landesregierung	255
1.2.	Verfahren im Interministeriellen Bürgschaftsausschuss	257
2.	Bardepot für Avale deren Laufzeit über 2011 hinausgingen	258
2.1.	Bardepothinterlegung als risikobegrenzende Auflage für bestimmte Avale	259
2.2.	Gründe für die Freigabe des Bardepots der 90-prozentigen Hinterlegung	260
3.	Erste Besprechung einer 10-prozentigen Bardepotfreigabe im IMA	263
3.1.	Freigabe der 10-prozentigen Barunterlegung als Option	263
3.2.	Einbindung des IMA zum Thema Bardepotfreigabe als Lösung	263
4.	Bardepotfreigabe im Juli 2011	264
4.1.	Gründe für die Freigabe	265
4.2.	Verfahren und Ablauf bei der Freigabe im Juli 2011	266
4.3.	Rückführung	267
5.	Bardepotfreigabe im August 2011	267
5.1.	Gründe für die Freigabe	268
5.2.	Verfahren und Ablauf bei der Freigabe im August 2011	270
5.2.1.	PwC-Gutachten vom 23. August 2011	272
5.2.2.	Telefonkonferenz am 25. August 2011	274
5.3.	Forderung der Banken im August 2011/ Heads of Agreement	278
6.	Bardepotfreigabe und Freigabe weiterer Covenants im Dezember 2011	280
6.1.	Gründe für die Freigabe	281
6.2.	Verfahren	283
6.3.	Rückführung bzw. Aufhebung der Freigabe weiterer Covenants	287
7.	Aussetzung weiterer Covenants und Ziehung aus Bauzeitlinie im Mai 2012	288
VIII.	Avalrahmen der Kautionsversicherer über 115 Mio. €	289
1.	Besonderheiten des Geschäftsmodells der Kautionsversicherer	290
1.1.	Akquise des Avalrahmens als Bestätigung der erfolgreichen Entwicklung der Werften	291
1.2.	Details der Verträge mit den Kautionsversicherern	292
1.3.	Kein Kredit-Controlling durch VHV und QBE	293
1.4.	Senkung der Kreditkosten und Ausweitung des Engagements durch Kautionsversicherer	294
1.5.	Kautionsversicherer von Insolvenz überrascht	295
1.6.	Sicherungsvertrag und Sicherheitenpool	296
IX.	Verkauf Rolandwerft	298

X.	Verkauf Deutsche Industrie-Werke GmbH (DIW).....	300
XI.	Probleme der P+S Werften GmbH ab Mitte 2011 .....	302
	1. Terry Highlands .....	303
	2. Problem Saugbagger der Reederei Rohde Nielsen .....	305
	2.1. Anspruchsvolles Projekt mit ungünstiger Vertragsgestaltung .....	305
	2.2. Vertrag ohne Deckungsbeitrag wichtig zur Werftauslastung .....	306
	2.3. Arbitrageverfahren führt zu fehlender Liquidität der Werften.....	307
	3. Problem Havarie KBV Swedish Coast Guard (Bau-Nr. 564) .....	308
	4. Problem Harren/OIG .....	313
	4.1. Bestellerkonsortium aus Singapur.....	313
	4.2. Lukrative Aufträge mit Deckungsbeiträgen .....	313
	4.3. Verzug bei Anzahlungen durch OIG.....	314
	4.4. Auswirkungen des Zahlungsverzuges.....	317
	4.5. Zwischendarlehen i.H.v. 20,4 Mio. €.....	318
	4.5.1. Umschichtung von Avalen.....	318
	4.5.2. Landesdarlehen über 20,4 Mio. €.....	319
	4.6. Verhandlungsergebnis – Einigung zwischen Besteller und Werft .....	321
	4.7. Auswirkungen des Verhandlungsergebnisses auf die Werft .....	321
XII.	Scandlines-Auftrag.....	322
	1. Scandlines-Fähren sind im Aval- und Barkreditvertrag vom Mai 2010 berücksichtigt .....	323
	2. Einzelgutachten für die Scandlines-Fähren.....	325
	3. Ablieferungstermin für die Scandlines-Fähren.....	326
	3.1. Erster Ablieferungstermin für die Fähren .....	327
	3.2. Neuer Abliefertermin wird vereinbart.....	327
	3.3. Besichtigung der Fähren am 7. August 2012 offenbart erneuten Lieferverzug .....	328
	3.4. Neuer Ablieferungstermin zwingend notwendig .....	329
	3.5. Gespräche mit der Reederei Scandlines über neuen Ablieferungstermin scheitern .....	329
	4. Rolle der Zulieferer beim Bau der Scandlines-Fähren.....	330
	4.1. Rolle des Zulieferers Kaefer aus Sicht der Landesregierung.....	330
	4.2. Selbsteinschätzung des Zulieferers Kaefer.....	331
	5. Änderung der Brandschutzbedingungen August 2011 .....	332
	5.1. Einschätzung der Werft zu den Folgen der Brandschutzänderung .....	332
	5.2. Einschätzung der Landesregierung zu den Folgen der Brandschutzänderung.....	333
	5.3. Beurteilung der Folgen der Brandschutzänderung durch Schiffsbausachverständigen .....	333
	6. Gewichtsproblem bei dem Bau der Scandlines-Fähren .....	333
	6.1. Gewicht der Scandlines-Fähren im Vertrag eng definiert.....	334
	6.2. Gewichtskontrolle bei dem Bau der Fähren durch die Werft.....	334
	6.3. Beurteilung des Gewichtsmanagements der Werft durch Schiffsbausachverständige .....	335
	6.4. Einschätzung des Gewichtsmanagements der Werft durch Rüdiger Fuchs.....	335
	7. Finanzierung des Scandlines-Auftrages.....	336
	7.1. Avalrahmen .....	336
	7.2. Bauzeitfinanzierung.....	337
	7.3. Der Scandlines-Auftrag in der Liquiditätsplanung .....	339
	8. Rolle des Managements beim Scandlines-Auftrag.....	341
	8.1. Überforderung des Managements.....	342
	8.2. Überwachung des Baufortschritts bei den Scandlines-Fähren.....	344
C.	Rettungsbeihilfe, Insolvenz .....	345
	I. Rettungsbeihilfe .....	345
	1. Problemaufriss von PwC .....	346
	1.1. Arbeitspapier vom 4. Mai 2012.....	346
	1.2. Papier zur Restrukturierung und Rettungsbeihilfe für die P+S Werften vom 21. Mai 2015 .....	349
	1.3. Unterschiedliche Bewertung der Werften durch PwC am 22. März und 4. Mai 2012.....	351
	2. Voraussetzungen für die Gewährung einer Rettungsbeihilfe .....	354
	3. Einordnung der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe .....	356
	4. Bemessung der Beihilfe .....	359
	5. Rolle der Landesregierung sowie der Bundesregierung, Beirat und Geschäftsführung der HSW Treuhand.....	363
	6. Beiträge Dritter .....	365
	6.1. Beiträge der Banken .....	367
	6.2. Beiträge des Gesellschafters .....	368
	6.3. Beiträge der Belegschaft.....	369



6.4.	Beiträge der Zulieferer .....	372
7.	Notifizierung und Genehmigung der Rettungsbeihilfe .....	375
8.	Controlling der Rettungsbeihilfe .....	381
9.	Auszahlung der Rettungsbeihilfe.....	383
9.1.	Darlehensvertrag vom 4. Juni 2012 und Auszahlung der ersten Tranche.....	385
9.2.	Zweite Tranche i.H.v. 12,8 Mio. €.....	387
9.3.	Erweiterung des Darlehens vom 4. Juni 2012 auf 50 Mio. €.....	387
9.4.	Dritte Tranche i.H.v. 12,2 Mio. €.....	387
9.5.	Vierte Tranche i.H.v. 6 Mio. €.....	388
9.6.	Erweiterung des Darlehens vom 4. Juni 2012 auf 152,4 Mio. €.....	388
9.7.	Fünfte Tranche i.H.v. 5 Mio. €.....	389
9.8.	Sechste Tranche i.H.v. 15 Mio. €.....	390
9.9.	Auszahlungsantrag zur siebten Tranche.....	390
II.	Insolvenz.....	390
1.	Wechsel an der Spitze der Geschäftsführung der P+S Werften.....	390
1.1.	Forderung der Banken und der Zulieferer nach Ablösung von Dr. Brammertz .....	391
1.2.	Fuchs wird neuer Geschäftsführer .....	391
1.2.1.	Landesregierung bemüht sich um Fuchs als neuen Geschäftsführer .....	392
1.2.2.	Mehrheitliche Zustimmung der Beiratsmitglieder zu Fuchs.....	392
2.	Feststellungen zur Situation der P+S Werften durch Fuchs .....	393
2.1.	Fragenkatalog der PwC vom 6. August 2012 zur Lage der Werft .....	393
2.2.	Werftenrundgang am 7. August 2012 .....	393
2.3.	Schlussfolgerungen von Fuchs aus dem Werftenrundgang vom 7. August 2012 ....	394
2.4.	Statement der Werft vom 13. August 2012 zu dem Fragenkatalog der PwC .....	395
2.5.	Beratung der Landesregierung mit Fuchs am 16. August 2012 .....	395
2.6.	Beratung der Landesregierung mit Fuchs am 20. August 2012 .....	396
2.7.	Pressekonferenz vom 20. August 2012 .....	396
2.8.	Verhandlungen von Fuchs nach der Pressekonferenz mit Kunden der Werft.....	396
2.9.	Einschätzung zu dem Agieren von Fuchs durch Dritte.....	397
3.	Gründe für das Scheitern der Werft.....	397
3.1.	Zeugeneinschätzungen für das Scheitern der Sanierung .....	397
3.2.	Die Scandlines-Fähren in Verbindung mit dem Scheitern der Werft .....	398
III.	Entwicklung Orderbook in der Zeit vom 14.12.2009 bis zur Insolvenz 2012 .....	398
1.	Orderbook .....	399
1.1.	Orderbook zum Stichtag 14. Dezember 2009 als Basis des Sanierungskonzepts...400	
1.2.	Orderbook zum Stichtag 1. Februar 2010 .....	403
1.3.	Orderbook zum Stichtag 28. März 2010.....	404
1.4.	Das im Kreditvertrag berücksichtigte Orderbook zum Stichtag 31. Mai 2010 .....	407
1.5.	Orderbook zum Stichtag 18. November 2010 – Dreijahresplanung – .....	410
1.6.	Das Orderbook zum Stichtag 17. Januar 2011 .....	413
1.7.	Das Orderbook zum Stichtag 11. März 2011 .....	415
1.8.	Orderbook zum Stichtag 31. August 2011 .....	415
1.9.	Orderbook zum Stichtag 31. Dezember 2011 – Dreijahresplanung – .....	417
1.10.	Orderbook zum Stichtag 28. August 2012 – Insolvenz – .....	420
1.11.	Zusammenfassung zum Orderbook.....	420
2.	Bewertung des Orderbooks.....	422
2.1.	Bewertung des Orderbooks durch die Schiffsbausachverständigen .....	422
2.1.1.	Orderbook zum Stichtag 24. August 2009 .....	422
2.1.2.	Orderbook zum Stichtag 28. März 2010.....	423
2.2.	Bewertung durch PwC .....	425
2.3.	Bewertung durch die Landesregierung .....	426
<b>3. TEIL:</b>	<b>BEWERTUNG.....</b>	<b>428</b>
I.	Verantwortung für das Scheitern des Sanierungsprozesses unter besonderer Berücksichtigung der Geschäftsführung und des Beirates der P+S Werften .....	428
1.	Ausgangslage 2009 und Handeln der Hegemann-Geschäftsführung .....	428
2.	Einsetzung der Treuhand mit Beirat .....	434
3.	Geschäftsleitung unter Führung von Herrn Dr. Brammertz .....	437
3.1.	Zuständigkeitsbereich des CFO (Finanzgeschäftsführer) .....	437
3.2.	Zuständigkeitsbereich des CTO (Technischer Geschäftsführer).....	438
3.3.	Zuständigkeitsbereich des CEO (Hauptgeschäftsführer) .....	441
3.4.	Reaktionsmöglichkeiten der Landesregierung: .....	446
4.	Bewertung der Berichterstattung durch Gutachter .....	452
4.1.	Hammer .....	452
4.2.	IDW S 6-Sanierungsgutachten mit Ergänzungen.....	455

4.3.	Bardepotfreigaben.....	464
5.	Operative Probleme der Werft.....	465
5.1.	Zahlungsverzögerung durch Terry Highlands .....	465
5.2.	Zahlungsverzögerung durch Harren & Partner .....	466
5.3.	Bewertung der Rolle von Rohde Nielsen .....	468
5.4.	Bewertung der Rolle von Scandlines .....	469
5.5.	Bewertung der Rolle der Zulieferer in Bezug auf die Havarie des Küstenwachbootes.....	471
II.	Bewertung der Rettungsbeihilfe .....	477
1.	Auswahl des richtigen Zeitpunkts der Rettungsbeihilfe .....	477
2.	Begleitung der Rettungsbeihilfe durch die Landesregierung.....	482
3.	Eintritt der Insolvenz.....	488
III.	Bewertung Rolle des Landes und seines Mandatars .....	493
<b>4. TEIL:</b>	<b>EMPFEHLUNGEN .....</b>	<b>497</b>
<b>5. TEIL:</b>	<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....</b>	<b>500</b>
<b>6. TEIL:</b>	<b>PERSONENREGISTER.....</b>	<b>504</b>
<b>7. TEIL:</b>	<b>SONDERVOTEN .....</b>	<b>509</b>
A.	Sondervotum der Abg. Jeannine Rösler und Abg. Helmut Holter (Fraktion DIE LINKE).....	1
I.	Verfahren .....	2
1.	Der PUA war erforderlich und sinnvoll.....	2
2.	Beschwerlicher Beginn der Arbeit durch späte Übersendung der Akten .....	3
3.	Chaotischer Zustand der Akten .....	3
4.	Verfahrensführung des Ausschussvorsitzenden war parteiisch .....	3
5.	E-Mail-Verkehr lief in Teilen über private Adressen .....	7
6.	Unabhängigkeit des Ausschussvorsitzes gewährleisten .....	8
II.	Feststellungen und Bewertungen.....	8
1.	Teure Lösung: Treuhand.....	8
1.1.	Doppelnützige Treuhand.....	8
1.2.	Auswahl des Treuhänders .....	11
1.3.	Treuhandkosten .....	13
1.4.	Umwandlung in eine Verkaufstreuhand .....	15
2.	Martin Hammer nur für kurze Zeit als Chief Restructuring Officer (CRO) tätig.....	16
2.1.	Bei Antritt Martin Hammers genügend Reserven prognostiziert .....	16
2.2.	Martin Hammer tritt wegen fehlender finanzieller Mittel als CRO zurück .....	16
3.	Sanierungsgutachten und weitere Gutachten der KPMG im Zwielicht .....	18
3.1.	Gründe für die Erstellung .....	18
3.2.	Beauftragung von KPMG .....	19
3.3.	Grundgutachten vom 14.12.2009.....	20
3.4.	Ergänzungsgutachten vom 25.01.2010.....	22
3.5.	Ergänzungsgutachten vom 01.02.2010.....	24
3.6.	Zwischenfazit .....	27
4.	Landesregierung mitverantwortlich für Scandlines-Aufträge .....	28
4.1.	Zustandekommen der Verträge.....	28
4.2.	Baumängel an den Scandlines-Fähren .....	31
4.3.	Bauverzögerungen.....	32
4.4.	Fehlender finanzieller Rahmen .....	32
5.	Harren/OIG-Aufträge – Landesregierung missachtet Bürgschaftsrichtlinie .....	33
6.	Rettungsbeihilfe.....	39
6.1.	Kontrollregime der Landesregierung gescheitert .....	39
6.2.	Landesregierung für „Systemfehler“ der Rettungsbeihilfe verantwortlich.....	40
6.3.	Fehler der Landesregierung beim Darlehensvertrag zur Rettungsbeihilfe .....	44
7.	Insolvenz .....	44
7.1.	CEO-Wechsel läutete Insolvenz der Werft ein .....	44
7.2.	Landesregierung erhöhte laufend die Anforderungen an die Finanzplanung.....	45

7.3.	Unterschiedliche Protokollinhalte zum Wertengespräch am 16.08.2012 .....	46
7.4.	Landesregierung bereitete sich bereits ab dem 16.08.2012 auf die Insolvenz vor.....	47
7.5.	Landesregierung hat die Insolvenz durch geplantes Handeln herbeigeführt.....	49
8.	Fazit .....	50
B.	Sondervotum des Abg. Johannes Saalfeld (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).....	1
0.	Inhaltsverzeichnis .....	1
1.	Vorbemerkung – Notwendigkeit eines Sondervotums .....	2
2.	Chronologie der finanziellen Unterstützung der P+S Werften GmbH (2008-2012) .....	3
2.1.	Unternehmen in Schwierigkeiten.....	4
2.2.	Brückenfinanzierung .....	8
2.3.	KPMG Sanierungsgutachten.....	24
2.4.	Verschmelzung der Werft mit Verschmelzungsgutachten vom 27.04.2010 .....	36
2.5.	Unterzeichnung des Bar- und Avalkreditvertrages am 31.05.2010/Bürgschaftsübernahme .....	37
2.6.	Zwischenergebnis .....	40
2.7.	Werft wirbt neue Schiffsbauaufträge ein – dreijährige Unternehmensplanung durch KPMG .....	44
2.8.	Grundloses Ausbleiben von Bestellerzahlungen Ende 2011.....	48
2.9.	Werft schon im August 2011 vor der Insolvenz.....	49
2.10.	Scandlines-Fähren.....	54
2.11.	Erosion der Deckungsbeiträge.....	55
2.12.	Bemessung und Gewährung einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe im Jahr 2012 .....	59
2.13.	Rüdiger Fuchs wird neuer Geschäftsführer.....	69
2.14.	Präsentation „Zukunftskonzept“ für P+S Werften und Insolvenzantrag im August 2012.....	72
3.	Bewertung der Arbeit des 1. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses .....	74
3.1.	Keine unparteiische und gerechte Leitung des Untersuchungsausschusses durch den Ausschussvorsitzenden .....	74
3.2.	Bereitstellung von Akten durch die Landesregierung.....	75
3.3.	Organstreitverfahren zur Herausgabe der E-Mails auf den Servern der P+S Werften und Auswertung der erhaltenen E-Mails .....	75
3.4.	Fehlender Abschluss des Untersuchungsverfahrens.....	77
4.	Konsequenzen aus der Insolvenz der P+S Werften GmbH.....	79
4.1.	Empfehlungen zum Verfahren zur Vergabe von Landesbürgschaften und der damit verbundenen Inanspruchnahme von Beratungsleistungen durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften.....	80
4.2.	Empfehlungen zur Unterbindung der Nutzung von privaten E-Mail-Konten für Dienstgeschäfte durch Mitglieder der Landesregierung bzw. Landesverwaltung.....	82
4.3.	Empfehlungen für die Arbeit von zukünftigen parlamentarischen Untersuchungsausschüssen und eine Novellierung des Untersuchungsausschussgesetz Mecklenburg-Vorpommerns .....	83
C.	Sondervotum des Abg. Udo Pastörs (Fraktion der NPD) .....	1



## **1. TEIL: VERFAHRENSTEIL**

### **A. Einsetzung, Auftrag und Konstituierung des Untersuchungsausschusses**

#### **I. Einsetzung des Untersuchungsausschusses**

In seiner 27. Sitzung am 28. September 2012 hat der 6. Landtag Mecklenburg-Vorpommern auf Antrag der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Einsetzung des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses beschlossen. Beratungsgegenstand war der Antrag der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 6/1123, der den Untersuchungsgegenstand näher beschreibt. Hierzu haben die Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einen Änderungsantrag auf der Drucksache 6/1170 vorgelegt, der die Zusammensetzung des Ausschusses und dessen Personal- und Sachausstattung betrifft. Beide Drucksachen wurden Grundlage der weiteren Beratung und Beschlussfassung.

In der Landtagsdebatte über die Einsetzung des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses wurden die Meinungen und Argumente für und gegen einen solchen Ausschuss vorgetragen.

Der Abgeordnete Helmut Holter, Fraktion DIE LINKE, hat zunächst ausgeführt, dass es bei diesem Ausschuss im Kern darum gehe, mögliche Pflichtverletzungen, Verfahrensfehler, Fehlentscheidungen, Organisationsmängel sowie sonstige Missstände und Unzulänglichkeiten im Verantwortungsbereich der Regierung aufzuklären. Grundsätzlich diene jeder Untersuchungsausschuss der Wahrnehmung der Parlamentarischen Kontrolle.

Als klärungsbedürftige offene Fragen stellte Holter heraus: „Wie konnte es dazu kommen, dass die Rettungsbemühungen der Landesregierung so grandios scheiterten? Auf welchen Grundlagen hat die Landesregierung ihre Entscheidungen getroffen und wie wirkten ihre Kontroll- und Aufsichtsmaßnahmen? Warum hat die Landesregierung auf dem Höhepunkt der Krise ihren Vertreter im Werftenbeirat abberufen und den Stuhl seitdem nicht mehr besetzt? Warum änderte sich die Einschätzung der Lage im August binnen weniger Tage derart dramatisch?“

Der Abgeordnete Holter machte deutlich, dass die Opposition sich nicht umfassend und rechtzeitig genug informiert fühle. Etliche Fragen seien bis dato nicht beantwortet worden. In diesem Zusammenhang sagte er wörtlich: „Wir wollten auch wissen, was das Land für die teuren Wirtschaftsberatungsunternehmen ausgegeben hat. Hier herrscht Schweigen im Walde. Auf diese einfache Anfrage haben wir bis heute keine Antwort. Und als der Wirtschaftsminister gefragt wurde, warum es denn keinen Werftenbeauftragten mehr gebe und wir keinen Vertreter in der Treuhand hätten, erteten wir nur Achselzucken und trübe Blicke. Das reicht uns nicht. ... Mit einer solchen Vorstellung der Landesregierung darf sich das Parlament nicht zufrieden geben.“ Schließlich forderte der Abgeordnete Holter dazu auf, aus dem Untersuchungsauftrag Schlussfolgerungen für die Zukunft zu ziehen: „Bisher wurde in die Vergangenheit geblickt. Auch mit Blick auf die Untersuchungsausschüsse zur Aufklärung der NSU-Terrorzelle halten wir es für sinnvoll, dass der

Untersuchungsausschuss Schlussfolgerungen zieht, um künftig vergleichbare Situationen zu verhindern, um das Controlling und Monitoring des Landes zu verbessern.“

Der Abgeordnete Jochen Schulte, Fraktion der SPD, stellte in seinem ersten Redebeitrag die Frage, ob ein Untersuchungsausschuss im vorliegenden Fall sinnvoll sei. Er machte aber deutlich, dass er schnell ein konstruktives Ergebnis zu den aufgeworfenen Fragen vorlegen wolle: „Ich sage Ihnen das an dieser Stelle zu ... wenn Sie konstruktiv dort eine Aufklärung des Sachverhaltes haben wollen, dann werde ich das als Ausschussvorsitzender auch entsprechend konstruktiv begleiten.“ Allerdings äußerte er auch die Befürchtung, dass das Interesse der Opposition nicht darauf gerichtet sei, eine zügige Aufarbeitung des Sachverhaltes durchzuführen, sondern vielmehr darauf, diesen Untersuchungsausschuss solange wie möglich am Leben zu halten. Schließlich wies der Abgeordnete Schulte darauf hin, dass der Untersuchungsausschuss nur zu dem Ergebnis kommen werde, dass das, was machbar war, von dieser Landesregierung gemacht worden sei. Er hob hervor: „Und ich sage es Ihnen in aller Deutlichkeit: Wir würden es wieder so machen. Wir würden wieder Geld zur Verfügung stellen, damit dort entsprechend die Arbeitsplätze gesichert werden können.“

Der Abgeordnete Jürgen Suhr, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, machte deutlich, dass es wichtig sei, aus der Arbeit des Untersuchungsausschusses Schlussfolgerungen für die Zukunft zu ziehen. Wörtlich führte er aus: „Der konstruktive Teil orientiert darauf, dass wir in der Tat der Auffassung sind, zahlreiche Fragen, die bisher nicht beantwortet sind, als Grundlage zu stellen, umfassende Antworten darauf zu erhalten, aber dann nicht nur ausschließlich in eine Bewertung einzutreten, sondern daraus Schlüsse zu ziehen für mögliches zukünftiges Verhalten. ... Auch das ist Aufgabe eines Untersuchungsausschusses.“ Als eine zentrale Frage, die der Untersuchungsausschuss zu klären habe, stellte Herr Suhr heraus: „Unter welchen Voraussetzungen die Landesregierung, die Ende Mai offensichtlich gezwungen war, innerhalb weniger Tage unter großem Zeitdruck über ein Rettungspaket von 152 Mio. € zu entscheiden, ... und auf Grundlage welcher Daten die Landesregierung eine so weitreichende Entscheidung getroffen hat.“ Weiter wies der Abgeordnete Suhr darauf hin, dass die Beratungsgesellschaft PwC möglicherweise nicht ausreichend über die wahre wirtschaftliche Situation informiert habe. Den gleichen Vorwurf gebe es auch gegenüber der damaligen Geschäftsführung der Werften. Der Abgeordnete Suhr äußerte in diesem Zusammenhang: „Nicht nur die Aussagen des Wirtschaftsstaatssekretärs, sondern auch die Erkenntnisse aus den letzten Wochen lassen vermuten, dass die Daten, auf deren Grundlage die Entscheidungen von Landes- und Bundesregierung zur Rettungshilfe erfolgten, offensichtlich nicht das ganze Ausmaß der Probleme der Werften beschrieben haben.“ Konsequenz aus dieser Vermutung sei, das Agieren und die Beratungsleistungen der Beratungsgesellschaften kritisch zu hinterfragen. Suhr wies weiter darauf hin, dass es ein gemeinsames Interesse aller sein müsse, „aufzuklären, welche Fehler von außen, nicht vonseiten der Landesregierung ... gemacht worden sind, die möglicherweise dann zu Entscheidungen der Landesregierung beigetragen haben, die anders ausgefallen wären, wenn die gesamte Erkenntnislage auf dem Tisch gewesen wäre.“ Ergänzend machte Herr Suhr aufmerksam auf die Vertretung der Landesregierung im Aufsichtsrat der P+S Werften GmbH und im Beirat der HSW Treuhand. Auch die Rolle dieser Gremien müsse näher betrachtet werden. Bisher sei die Landesregierung kaum bereit gewesen, darüber zu informieren. Offenbar hätten weder die Aufsichtsgremien noch die einbezogenen Sachverständigen und Beratungsunternehmen im ausreichenden Maße dazu beigetragen, die Situation der Werften realistisch einzuschätzen.

Als Fazit führte Suhr aus: „Es ist zwingend erforderlich, dass ein Prozess mit derartigen Dimensionen und finanziellen Konsequenzen untersucht wird. Es war ... uns dabei ein großes Anliegen, die Aufgaben des Untersuchungsausschusses nicht nur rückwärtsgerichtet und auf die Vergangenheit orientiert auszurichten, sondern auch Schlüsse für zukünftiges Handeln zu ziehen.“ Auch die Rolle der Beratungsgesellschaften und der Aufsichtsgremien müssen nach Aussage von Herrn Suhr kritisch beleuchtet werden und auch hieraus müsse man Erkenntnisse und Schlüsse für die Zukunft ziehen.

Der Abgeordnete Dietmar Eifler, Fraktion der CDU, warf der Opposition vor, dass diese alle Antworten auf die genannten Fragen bereits kenne oder dass sie sie zumindest lange kennen könnte: „Durch engagierte Arbeit in den bestehenden Ausschüssen hätten dem Steuerzahler die nun anstehenden enormen Kosten für den Untersuchungsausschuss erspart werden können.“ Er führte weiter aus, dass die Opposition immer und zu jeder Zeit eingebunden gewesen sei. Wörtlich führte er aus: „Ende Mai wurden alle Fraktionen, also auch DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, im Wirtschafts- und Finanzausschuss detailliert von den zuständigen Staatssekretären Herrn Dr. Rudolph und Herrn Dr. Mediger über die geplante Rettungsbeihilfe informiert. Alle Fragen – ich betone hier ausdrücklich: alle Fragen der Vertreter der Oppositionsfraktionen wurden dabei ausführlich und zufriedenstellend beantwortet. Es sind keine Fragen offen geblieben.“

Eifler erklärte weiter, dass er auch die grundsätzliche Frage nach der Mitverantwortlichkeit der Landesregierung am Scheitern der Werften als beantwortet ansehe, da die Kontrollschritte von Landesregierung und Ministerien in keiner Weise fragwürdig seien. Eifler konstatierte, dass ein Parlamentarischer Untersuchungsausschuss grundsätzlich ein wirksames und wichtiges Instrument der Parlamentarischen Demokratie sei. Auch sei die Opposition in unserem Land berechtigt, auf ihre Fragen Antworten zu bekommen. Allerdings stelle er der Opposition seinerseits die Frage, wie sie dem Steuerzahler erklären möge „dass nun jährlich ca. 1,1 Mio. € an Steuergeldern eingesetzt werden müssen, um Sachverhalte zu untersuchen, die im einhelligen parlamentarischen Konsens aller demokratischen Fraktionen beschlossen wurden?“ Eifler betonte, dass dieser Untersuchungsausschuss für das Parlament die teuerste und aufwändigste Art und Weise der Auseinandersetzung mit Sachverhalten sei. Schließlich schloss er seine Ausführungen mit dem Fazit: „Die CDU-Fraktion hält einen Parlamentarischen Untersuchungsausschuss in der Angelegenheit der Insolvenz der P+S Werften für nicht erforderlich, mehr noch, wir halten ihn sogar für Geldverschwendung. Gleichwohl sehen wir aufgrund der Geschäftsordnung es als verfassungsrechtlich geboten, uns bei diesem Antrag heute zu enthalten.“

Der Abgeordnete Udo Pastörs, Fraktion der NPD, stellte heraus, dass nach seiner Auffassung folgende Fragen im Wirtschaftsausschuss offen geblieben seien: Die Rolle des Landesförderinstitutes, die Rolle des Werftenbeauftragten und die Frage, wie es zu dem Finanzchaos auf der Werft kam. Außerdem warf er der Landesregierung vor, dass diese bei den Zulieferern ein falsches Signal ausgelöst habe. Weil die Landesregierung die Rettungsbeihilfe i.H.v. 152 Mio. € freigegeben habe, hätten die Zulieferer falsches Vertrauen gefasst und sich zu Forderungsverzichten und eine Verlängerung der Zahlungsziele veranlasst gesehen.

Die Abgeordnete Jeannine Rösler, Fraktion DIE LINKE, machte in ihren Ausführungen insbesondere deutlich, dass die Kosten eines solchen Parlamentarischen Untersuchungsausschusses sehr wohl von den Oppositionsfraktionen abgewogen worden seien. Sie hob hervor, dass sich an dieser Stelle oftmals die Geschehnisse wiederholten und

zitierte aus einer Rede des Abgeordneten Ralf Schriever aus dem Jahr 1998: „Wenn die Landesregierung ordentlich zum Wohle des Landes gearbeitet hätte, bräuchte der Landtag sich nicht mit dem Verhalten der Landesregierung zu beschäftigen. Und solange die Minister so arbeiten wie sie arbeiten, wird sich der Landtag wohl oder übel auch in Zukunft in Untersuchungsausschüssen damit befassen müssen. Der Grund für die Kosten der Untersuchungsausschüsse liegt also weniger im Landtag, als vielmehr in der Landesregierung.“

Der Abgeordnete Jochen Schulte, Fraktion der SPD, setzte sich in seinem zweiten Redebeitrag mit seinen Vorrednern auseinander. Er erklärte, dass er „völlig konform“ mit der Opposition in dem Punkt sei, „dass man den Sachverhalt aufklären muss, ... wie PwC oder andere da gearbeitet haben.“ Allerdings bezweifelte er, dass es dafür eines Parlamentarischen Untersuchungsausschusses bedürfe. Üblicherweise bemühe man dafür zunächst die ordentlichen Ausschüsse. Nur wenn das nicht funktioniere, sollte man einen Parlamentarischen Untersuchungsausschuss einsetzen. Außerdem machte er deutlich: „Wir waren uns alle von Anfang an darüber im Klaren, dass die Frage des Fortbestehens der P+S Werften ohne Einleitung eines Insolvenzverfahrens eine sehr schwierige – eine zwar Erfolg versprechende, aber nicht Erfolg garantierende Angelegenheit ist. Und deswegen waren wir uns bisher auch alle darüber einig, dass wir diesen Weg gehen wollen, um die Arbeitsplätze dort zu erhalten. Und vor diesem Hintergrund ... müssen sich die Antragsteller wirklich die Frage stellen, warum sie heute einen Sachverhalt, den sie auch in Kenntnis des Risikos, das damit immer verbunden war, heute durch einen Untersuchungsausschuss untersuchen lassen wollen, um ein Risiko, das ihnen selber bewusst gewesen sein muss, dann als existierend oder nicht existierend bewerten zu wollen. ... Deswegen muss ich in dem Punkt ausdrücklich dem Kollegen Eifler Recht geben. ... Ob wir 1,1 Mio. € p. a. ausgeben, um dann hinterher zu sagen: Naja, wir hätten es aus der heutigen Sicht anders gemacht, aber damals hätten wir genauso entschieden ...“ Abschließend hob der Abgeordnete Schulte hervor, dass sich die Landesregierung gerade dann engagieren müsse, wenn sich Banken aus der Finanzierung zurückzögen. Geschehe dies nicht, bedeute dies „das vollständige Zurückziehen der öffentlichen Hand aus ihrer Verantwortung für die Wirtschaft.“ Dies könne nicht Basis des Handelns des Landes Mecklenburg-Vorpommern und dessen Landesregierung sein.

Nach der Aussprache hat der Landtag den Einsetzungsantrag auf Drucksache 6/1123 sowie den dazu gestellten Änderungsantrag auf Drucksache 6/1170 jeweils einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD bei Enthaltungen seitens der Fraktionen von SPD und CDU angenommen und damit den Ausschuss mit einer Zahl von insgesamt 11 ordentlichen Mitgliedern eingesetzt.

## **II. Untersuchungsauftrag auf Landtagsdrucksache 6/1123**

Der 6. Landtag hat in seiner 27. Sitzung am 28. September 2012 einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD bei Enthaltungen seitens der Fraktionen von SPD und CDU durch Annahme des Antrag der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 6/1123 folgenden Untersuchungsauftrag beschlossen:

A. Der Landtag setzt einen Parlamentarischen Untersuchungsausschuss gemäß Artikel 34



der Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern ein, der folgende Sachverhalte im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung der heutigen P+S Werften GmbH mit den Standorten Peene-Werft Wolgast und Volkswerft Stralsund durch das Land in der Zeit von 2009 bis zur Einreichung des Antrages auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens am 29. August 2012 klären soll:

- I. Wer hat wann innerhalb der Landesregierung auf welchen Grundlagen über die finanzielle Unterstützung der Werften in Stralsund und Wolgast entschieden?
  - II. Wie hat die Landesregierung die Ausreichung und Verwendung der Mittel sowie die Frage, ob die zugesagten Mittel für die Fortführung des Betriebes ausreichen, überprüft und wurden seitens der Landesregierung den Risiken entsprechende Kontroll- und Prüfungsmaßnahmen eingeleitet?
  - III. Welche Mitverantwortung trägt die Landesregierung für das Scheitern der Rettungsbemühungen hinsichtlich der Werften in Stralsund und Wolgast?
  - IV. Welche Schlussfolgerungen müssen gezogen werden, um zukünftig vergleichbare Situationen zu verhindern bzw. das Controlling und Monitoring des Landes zu verbessern, um ggf. erforderliche Maßnahmen rechtzeitig initiieren zu können?
- B. Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss hat insbesondere folgende sich aus dem Untersuchungsgegenstand ergebende Fragen zu klären:
- I. HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH
    1. Wann, warum und mit welchen Konsequenzen wurden die Werften in Stralsund und Wolgast unter treuhänderische Verwaltung durch die HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH gestellt?
    2. Wer hat die Entscheidung über die Einrichtung der Treuhandverwaltung initiiert und welche Rolle hat die Landesregierung gespielt?
    3. Welche Aufgaben hatte die HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH und wie sah die Organisations- und Entscheidungsstruktur aus?
    4. Welche rechtlichen und faktischen Einflussmöglichkeiten hatte die Landesregierung auf die Entscheidungsabläufe innerhalb der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH und wie hat die Landesregierung die Arbeit der Treuhandverwaltung begleitet und überwacht?
    5. Welche Funktion hatte die HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH im Rahmen der finanziellen Unterstützung der Werften und welche Institutionen wurden in die Entscheidungsfindung einbezogen?
  - II. Geschäftsführung und Betriebsrat
    1. Welche Informationen zur finanziellen Situation, Auslastung und technologischen Leistungsfähigkeit der Werften sowie dem technischen Baufortschritt der Schiffe wurden durch die jeweiligen Geschäftsführungen wann und für wen bereitgestellt bzw. übermittelt?
    2. Wurden alle zur Verfügung stehenden betriebswirtschaftlich relevanten Informationen an die zur Prüfung beauftragten Stellen rechtzeitig herausgegeben? Welche Informationen wurden ggf. aus welchen Gründen nicht herausgegeben?
    3. Welche Informationen zur finanziellen Situation, Auslastung und technologischen Leistungsfähigkeit der Werften wurden durch den Betriebsrat wann und für wen

bereitgestellt bzw. übermittelt?

4. Wie war innerhalb der Werften die Zusammenarbeit mit Sachverständigen und externen Gutachtern organisiert bzw. geregelt?
5. Wie stellt sich die personelle Entwicklung in den Geschäftsführungen der Werften im o. g. Untersuchungszeitraum dar?
6. Wer war am Auswahlverfahren für die neuen Geschäftsführer jeweils beteiligt und wer hat welchen Personalvorschlag mit welchen Argumenten unterbreitet, unterstützt bzw. abgelehnt?
7. Welche Maßnahmen hat der letzte Geschäftsführer zur Überprüfung des Finanzbedarfes eingeleitet?
8. Welche Prüfergebnisse bzw. neuen Erkenntnisse führten zu einer veränderten Einschätzung des Finanzbedarfs?
9. Inwiefern wurde die Landesregierung durch die jeweiligen Geschäftsführer über die Situation auf den Werften informiert und inwiefern hat die Landesregierung die Aussagen der Geschäftsführungen ggf. hinterfragt?
10. Welche zusätzlichen finanziellen Beiträge leistete die Belegschaft im Rahmen der Rettungsbeihilfe?
11. Wie stellte sich dem Betriebsrat die Gesamtentwicklung auf den Werften dar?

### III. Wirtschaftsberatungsgesellschaften, Gutachter und Sachverständige

1. Wann, durch wen und aus welchen Gründen wurden KPMG, PwC, Roland Berger und Ernst & Young mit jeweils welchen Aufgabenstellungen beauftragt?
2. Wann, durch wen und mit welchen Aufgabenstellungen wurden die Schiffsbausachverständigen beauftragt?
3. Inwiefern und durch wen wurden die Einschätzungen der Schiffsbausachverständigen hinsichtlich des Baufortschritts und Ablieferungszeitpunktes der Schiffe überprüft?
4. Worin bestanden die Ergebnisse der Überprüfungen und inwiefern wurden sie jeweils umgesetzt?
5. Wie und wann wurden diese Prüfergebnisse der Landesregierung für deren Entscheidungsprozesse zur Kenntnis gegeben?
6. Zu welcher Bewertung der finanziellen Risiken für das Land sind die Gutachter und Berater im Einzelnen gelangt und welchen Einfluss hatte diese jeweils auf die Meinungsbildung der Landesregierung?
7. Inwiefern sind die Gutachter und Berater ihren Aufgaben im Hinblick auf das zu bewertende Risiko nachgekommen?
8. Welche weiteren Beratungsdienstleister und Sachverständige, deren Gutachten und Expertisen in den Entscheidungsprozess der Landesregierung eingeflossen sind, wurden jeweils durch das Land, die beteiligten Banken und die Werften beauftragt?
9. Wann und durch wen wurden diese mit welchen Aufgaben beauftragt?
10. Wie wurde der Prüfauftrag umgesetzt und worin bestanden die Prüfergebnisse im

Einzelnen?

11. Wie und wann sind diese der Landesregierung zur Kenntnis gegeben worden?
12. Inwiefern sind die weiteren Gutachter und Berater ihren Aufgaben in Hinblick auf das zu bewertende Risiko nachgekommen?
13. Welche Kosten sind dem Land, den Werften und ggf. weiteren Beteiligten durch welchen Prüfauftrag entstanden?
14. Inwiefern bestanden bei Gutachtern und Sachverständigen Interessenkonflikte im Rahmen der Prüfungen?

#### IV. Zulieferer

1. Welche Informationen zur Entwicklung der Werften standen den Zulieferern zu welchem Zeitpunkt zur Verfügung?
2. Inwiefern und zu welchem Zeitpunkt hat die Landesregierung den Zulieferern die Situation der Werften umfassend und vollständig dargestellt?
3. Wann und in welchem Umfang wurden die Zulieferer im Rahmen der finanziellen Unterstützung der Werften eingebunden und inwiefern wurden hiergegen Bedenken geäußert?
4. Welche Zusagen haben die Zulieferer unter welchen Voraussetzungen gegenüber den Werften, dem Land und den Banken gemacht und welche zusätzlichen finanziellen Risiken entstanden für die Zulieferer im Rahmen der Rettungsbeihilfe?

#### V. Banken

1. Welche Banken haben sich in welcher Höhe an der Finanzierung von Schiffbauten oder in anderer Weise an den Werften in Wolgast und Stralsund beteiligt?
2. Inwiefern und in welcher Höhe waren die Forderungen der Banken gegenüber den Werften jeweils besichert?
3. Wie haben die beteiligten Banken die Situation auf den Werften insbesondere durch Hinzuziehung von Wirtschaftsberatungsgesellschaften und Schiffsbausachverständigen bewertet und wie hat sich deren Einschätzung im Untersuchungszeitraum entwickelt?
4. Wann und aus welchen Gründen hatten die beteiligten Banken ggf. Anhaltspunkte, dass das Rettungsbeihilfedarlehen die drohende Insolvenz der P+S Werften nicht abwenden kann und standen die Banken diesbezüglich im Kontakt mit der Landesregierung?
5. Welche Risiken entstanden den Banken im Rahmen des Rettungsbeihilfedarlehens?

#### VI. Landesförderinstitut

1. Welche Aufgaben wurden dem Landesförderinstitut im Hinblick auf die Werften übertragen?
2. Welche Darlehen und Bürgschaften wurden auf welcher rechtlichen Grundlage bewilligt und ausgezahlt?
3. Welche Beurteilung der wirtschaftlichen Lage lag den einzelnen Entscheidungen

zugrunde?

4. Inwiefern wurden die Voraussetzungen für die Zuwendungs- und Bürgschaftsverfahren überprüft?
5. Wann und mit welchem Ergebnis wurde die Kapitaldienstfähigkeit der Werften überprüft?
6. Auf welcher Grundlage basierte die Annahme, dass die ausgereichten Landesdarlehen durch die Werften zurückgezahlt werden?
7. Welche Sicherheiten wurden in welcher Höhe für die ausgereichten Darlehen gestellt oder in Anspruch genommen?
8. Inwiefern wurde die Einhaltung der Auflage- und Zuwendungsbescheide kontrolliert?
9. Inwiefern und ggf. zu welchem Zeitpunkt traten bei Anwendung bzw. Umsetzung der einschlägigen Förderrichtlinien Bedenken auf und zu welchen Konsequenzen führten entsprechende Erkenntnisse?

#### VII. Bundesregierung und Europäische Kommission

1. Wie stellt sich für die Bundesregierung und die Europäische Kommission die Entwicklung der Werften bis zur Gewährung des Rettungsbeihilfedarlehens dar und welchen diesbezüglichen Informationsaustausch gab es mit der Landesregierung?
2. Von welchen Faktoren wurde die konkrete Höhe dieses Darlehens bestimmt?
3. Welche Maßgaben sprachen für oder ggf. gegen eine Aufstockung der Darlehenshöhe im Rahmen des Genehmigungsverfahrens?
4. In welcher Art und Weise wurde durch den Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft die Entwicklung dieser beiden Werften in Zusammenarbeit mit der Landesregierung begleitet?

#### VIII. Aufsichts- und Kontrollgremien der Werften

1. In welchen Gremien erfolgte durch wen die Kontrolle der Bereitstellung und Verwendung von Darlehen und Bürgschaften für die Werften?
2. Wer vertrat die Landesregierung in welchen Zeiträumen in diesen Gremien?
3. Wer vertrat die Landesregierung in welchen Zeiträumen im Beirat der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH?
4. Worin bestand im Einzelnen die Aufgabe des Landesvertreters?
5. Inwiefern erfolgte eine Beteiligung des Beirats bei den Entscheidungen hinsichtlich der finanziellen Unterstützung der Werften?
6. Inwiefern gab es Widerstände bzw. Bedenken seitens des Vertreters des Landes gegen die Berufung des letzten Geschäftsführers?
7. Was veranlasste die Landesregierung, ihren bisherigen Vertreter aus dem Beirat abzuziehen?
8. Weshalb erfolgte durch die Landesregierung keine umgehende Neubesetzung dieser Position?

9. Hat sich die Landesregierung um einen Sitz im Aufsichtsrat der Werften bemüht?
10. War die Landesregierung ggf. auch zeitweise im Aufsichtsrat der Werften vertreten?
11. Inwiefern war der Aufsichtsrat an den Entscheidungen hinsichtlich der finanziellen Unterstützung der Werften beteiligt?

#### IX. Werftenbeauftragter der Landesregierung

1. Worin bestanden Aufgabe und Funktion des sogenannten Werftenbeauftragten?
2. Wer hat im Untersuchungszeitraum jeweils als Werftenbeauftragter fungiert?
3. Inwiefern war der Werftenbeauftragte in die Ausgestaltung der finanziellen Unterstützung der Werften eingebunden?
4. Wann und aus welchen Gründen wurde der Werftenbeauftragte von seiner Funktion entbunden und durch wen werden dessen Aufgaben seither wahrgenommen?

#### X. Landesregierung

1. Inwiefern hat die Landesregierung ihre Einwirkungsmöglichkeiten im Interesse des Landes genutzt?
2. Wer nahm innerhalb der Landesregierung in welchen Zeiträumen welche Aufgaben in Bezug auf Werften wahr und welche diesbezüglichen Änderungen gab es, nachdem die Bewältigung der Werftenkrise zur „Chefsache“ erklärt wurde?
3. Inwiefern und mit welchem Ergebnis hat die Landesregierung auf die Neuverhandlung der Termine zur Ablieferung der Scandlines-Fähren Einfluss genommen?
4. Wurden durch die Landesregierung bzw. durch sie beauftragte Sachverständige vor der Gewährung und Auszahlung von Darlehen bzw. der Gewährung von Bürgschaften die unternehmerische und finanzielle Situation der Werft sowie der technische Baufortschritt der Scandlines-Fähren jeweils hinreichend überprüft?
5. Zu welchen Prüfergebnissen gelangte die Landesregierung vor Bewilligung und der Auszahlung der einzelnen Tranchen des Rettungsbeihilfedarlehens? Welche Liquiditätsbedarfe wurden dem Genehmigungsverfahren des Rettungsbeihilfedarlehens zugrunde gelegt?
6. Welche Risiken wurden ggf. zusätzlich in die Berechnung des Rettungsbeihilfedarlehens einbezogen?
7. Welche Umstände führten zu der veränderten Beurteilung der finanziellen Situation der Werften im August 2012?
8. Welche Instrumente standen der Landesregierung für das Controlling und Monitoring zur Verfügung?
9. Hat die Landesregierung einen eigenen Schiffsbausachverständigen beauftragt und wenn nein, aus welchen Gründen hat sie darauf verzichtet?
10. Wie hat die Landesregierung ein Controlling und Monitoring vor dem von der EU-Kommission genehmigten Rettungsbeihilfedarlehen umgesetzt?

11. Inwiefern hat die Landesregierung ihr Controlling und Monitoring seit Genehmigung des Rettungsbeihilfedarlehens durch die Europäische Union verändert und welche ihr zur Verfügung stehenden Informationen etwa des Landesförderinstituts, der Geschäftsführung der Werften oder des Betriebsrates sind in diesen Prozess eingeflossen?
12. Inwiefern und mit welchem Ergebnis hat die Landesregierung vor der Entscheidung über die finanzielle Unterstützung geprüft, ob die Werften den Herausforderungen der Umstellung vom Container- auf den Spezialschiffbau technologisch, organisatorisch und personell gewachsen waren?
13. Wie stellt sich die Risikoentwicklung im Untersuchungszeitraum aus Sicht der Landesregierung dar und wie beeinflusste diese Bewertung das jeweilige Regierungshandeln?

### III. Konstituierung

Der Untersuchungsausschuss ist am 17. Oktober 2012 durch die Erste Vizepräsidentin des Landtages, Frau Beate Schlupp, konstituiert worden.

#### 1. Mitglieder des Untersuchungsausschusses

Dem Untersuchungsausschuss haben folgende Mitglieder angehört:

<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
<u>Fraktion SPD</u>	
Stefanie Drese	Rainer Albrecht
Tilo Gundlack	Jörg Heydorn
Thomas Krüger	Heinz Müller
Jochen Schulte	Dr. Norbert Nieszery
<u>Fraktion CDU</u>	
Torsten Renz	Detlef Lindner
Wolfgang Waldmüller	Bernd Schubert
Beate Schlupp	Egbert Liskow
<u>Fraktion DIE LINKE</u>	
Helmut Holter	Henning Foerster
Jeannine Rösler	Dr. Mignon Schwenke
<u>Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN</u>	
Johannes Saalfeld	Jürgen Suhr
<u>Fraktion NPD</u>	
Udo Pastörs	Stefan Köster

Darüber hinaus haben die Fraktionen wiederholt entsprechend § 5 Absatz 1 Satz 2 UAG M-V Vertreter für einzelne Sitzungen benannt, die damit keine besonderen Zugangsrechte zu

Akten und Protokollen erhalten haben.

## **2. Bestimmung des Vorsitzenden und seiner Stellvertreterin**

Beim ersten Untersuchungsausschuss der 6. Wahlperiode stand der Vorsitz gemäß § 3 UAG M-V der SPD als größte Fraktion zu, der stellvertretende Vorsitz stand entsprechend der gesetzlichen Regelung der Fraktion DIE LINKE als stärkster Oppositionsfraktion zu. Bei der Konstituierung des Ausschusses am 17. Oktober 2012 durch die Erste Vizepräsidentin des Landtags, Abg. Beate Schlupp, wurden gegen die Wahrnehmung des Vorsitzes durch Abg. Jochen Schulte keine Einwände erhoben. Ebenso wurde in dieser Sitzung gegen die Bestimmung der Abg. Jeannine Rösler von der Fraktion der DIE LINKE zur stellvertretenden Vorsitzenden kein Widerspruch artikuliert.

Der Ausschuss hat damit am 17. Oktober 2012 Abg. Jochen Schulte zu seinem Vorsitzenden und Abg. Jeannine Rösler zu dessen Stellvertreterin bestimmt.

## **3. Benennung der Obleute**

Als Obleute der Fraktionen sind von der Fraktion der SPD die Abgeordnete Stefanie Drese, von der Fraktion der CDU der Abgeordnete Wolfgang Waldmüller, von der Fraktion DIE LINKE die Abgeordnete Jeannine Rösler, von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Abgeordnete Johannes Saalfeld und von der Fraktion NPD der Abgeordnete Udo Pastörs benannt worden.

## **4. Benannte Mitarbeiter der Fraktionen**

Als wissenschaftlicher Mitarbeiter bzw. als wissenschaftliche Mitarbeiterin wurden für die Fraktion der SPD Frau Friederike Sack (bis Juni 2014) bzw. Herr Thomas Ebeling (ab Juni 2014), für die Fraktion der CDU Frau Jeannette von Busse bzw. Dr. Christian Anders (zeitweise als Vertretung), für die Fraktion DIE LINKE Frau Claudia Kappel, für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Herr Yusuf Akbayir (bis Mai 2016) bzw. Milos Rodatos (ab Mai 2016) und für die Fraktion der NPD Herr Peter Marx (bis Juni 2014) bzw. Herr Norman Runge (ab Oktober 2014) tätig.

In seiner 1. Sitzung am 17. Oktober 2012 hat der Ausschuss entsprechend der Regelung des § 15 Absatz 3 Satz 1 UAG M-V einstimmig die regelmäßige Teilnahme der wissenschaftlichen Fachreferenten der Fraktionen an den öffentlichen und nicht öffentlichen Ausschusssitzungen beschlossen. Gleichzeitig hat sich der Ausschuss darauf verständigt, diesem Kreis auch den Zugang zu allen Unterlagen des Ausschusses zu eröffnen.

## **5. Sekretariat**

Das Sekretariat bestand aus einem Leiter, vier wissenschaftlichen Mitarbeitern, einer Sachbearbeiterin und zwei Sekretärinnen. Tätig waren hier als Leiter Herr Knud Winkelmann, als wissenschaftliche Mitarbeiter/in Frau Karen Mutzke-Godejohann (bis Mai 2016) bzw. Uwe Hempfling (ab Mai 2016), Frau Susanne Wolters (bis Februar 2016), Herr Rolf Reil und Herr Norbert Tack-Ender. Als Sachbearbeiterin wirkte Frau Cornelia Nixdorf, als Bürosachbearbeiterinnen waren Frau Jana Behnke, Frau Jördis Palme (bis Juli 2014) und

Frau Wiepke Preuschoft (ab Juli 2014) tätig.

## 6. Beauftragter der Landesregierung

Als Beauftragter der Landesregierung hat Ministerialrat Norbert Müller-Tillmann, Referatsleiter im Wirtschaftsministerium, an nahezu allen Sitzungen des Ausschusses teilgenommen. In seiner 1. Sitzung am 17. Oktober 2012 hat der Untersuchungsausschuss entsprechend der Regelung des § 15 Absatz 3 Satz 2 UAG M-V einstimmig beschlossen, dem Beauftragten für die Landesregierung die Teilnahme auch an allen nicht öffentlichen Sitzungen des Ausschusses zu gestatten.<sup>1</sup> Ebenso hat sich der Ausschuss auf Vorschlag des Vorsitzenden verständigt, Herrn Müller-Tillmann die Ausschussdrucksachen sowie die Protokolle der Ausschusssitzungen zur Verfügung zu stellen.<sup>2</sup>

Mit Schreiben an die Präsidentin des Landtags hat am 24. April 2013 der Chef der Staatskanzlei für die Landesregierung Frau Daniela Brennecke als Vertreterin für Ministerialrat Norbert Müller-Tillmann benannt.<sup>3</sup> Mit Schreiben vom 5. September 2013 hat demgegenüber Vors. Jochen Schulte gegenüber dem Beauftragten der Landesregierung klargestellt, dass mit der Benennung durch die Staatskanzlei noch keine besonderen Rechte im Ausschuss verbunden sind.<sup>4</sup> Der Ausschuss hat auch in Folge das Anliegen der Landesregierung nicht aufgegriffen, die Teilnahme- und Einsichtsrechte des Beauftragten der Landesregierung auch auf dessen Stellvertreterin auszudehnen.

## 7. Rechtliche Grundlagen für die Arbeit des Untersuchungsausschusses

Grundlage der Arbeit des Ersten Parlamentarischen Untersuchungsausschusses der 6. Wahlperiode war das am 19. Juli 2002 für das Land Mecklenburg-Vorpommern verkündete Gesetz über die Einsetzung und das Verfahren von Untersuchungsausschüssen (Untersuchungsausschussgesetz, UAG M-V). Darüber hinaus kamen, solange und soweit nicht durch das Untersuchungsausschussgesetz anderes bestimmt worden ist, die Vorschriften der Geschäftsordnung des Landtages und über den Strafprozess sowie die Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes zur Anwendung.

In seiner 3. Sitzung am 21. Januar 2013 hat der Ausschuss über die Bitte der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beraten, auch den in den Fraktionen für den Untersuchungsausschuss beschäftigten Bürosachbearbeitern den Zugang zu den Akten des Ausschusses zu ermöglichen.<sup>5</sup> Im Ergebnis wurde keine entsprechende Ausweitung des Kreises der Zugangsberechtigten beschlossen.

---

<sup>1</sup> KP-001-17-10-2012, S. 5

<sup>2</sup> KP-001-17-10-2012, S. 5

<sup>3</sup> A Drs. 6/34

<sup>4</sup> A Drs. 6/45

<sup>5</sup> KP-003-21-01-2013, S. 14



## **B. Verlauf des Untersuchungsverfahrens**

### **I. Allgemeine Beschlüsse und Absprachen zum Verfahren**

#### **1. Ausschusssitzungen**

In der Zeit vom 17. Oktober 2012 bis zum 08. Juni 2016 hat der Ausschuss 82 Sitzungen durchgeführt. 52 Sitzungen wurden insgesamt nicht öffentlich abgehalten. Eine öffentliche Vernehmung am 22. April 2013 musste für eine nicht öffentliche Beratung unterbrochen werden, um das weitere Verfahren abzustimmen.<sup>6</sup> Für 6 dieser Sitzungen hat der Ausschuss die Genehmigung der Landtagspräsidentin eingeholt, weil die Sitzungen nicht an regulären Sitzungsterminen stattfinden konnten.

In seinen 82 Sitzungen hat der Ausschuss insgesamt 184 Stunden und 10 Minuten getagt. Die Beratung von Verfahrensfragen und Ausschussangelegenheiten in nicht öffentlicher Sitzung hat 39 Stunden und 11 Minuten in Anspruch genommen. Die öffentlichen Sitzungen zur Vernehmung von Zeugen haben insgesamt 144 Stunden und 59 Minuten in Anspruch genommen.

#### **2. Verfahrensregelungen des Untersuchungsausschusses**

Zu der Beratung der Obleute der Fraktionen am 5. Dezember 2012 hatte Vors. Jochen Schulte einen Entwurf vom 3. Dezember 2012 für umfangreiche „Grundsätze für die Arbeit und Beweisaufnahme“ vorgelegt. Dazu gab es zunächst weder eine Beschlussfassung noch Widerspruch. Abg. Jeannine Rösler ging dennoch in der Sitzung am 3. März 2014 davon aus, diese Grundsätze seien wirksam vereinbart worden.<sup>7</sup> Vor diesem Hintergrund monierte sie, dass eine Beschlussfassung über Anträge vorgesehen wurde, die den Ausschussmitgliedern nicht bereits spätestens drei Werktage vorher zugegangen waren. Um für die Zukunft verbindliche Regelungen insbesondere in Bezug auf die rechtzeitige Einreichung von Anträgen zu Sitzungen zu schaffen, hat der Ausschuss in seiner 23. Sitzung am 24. März 2014 auf Antrag des Vors. Jochen Schulte einstimmig folgende Grundsätze für Beweisanträge beschlossen:

„1. Beweisanträge sind schriftlich beim Ausschusse sekretariat einzureichen. Wenn die Beweisanträge über das Ausschusse sekretariat spätestens am dritten Werktag vor einer Sitzung an alle Fraktionen verteilt worden sind, können die Beweisanträge in dieser Sitzung eingebracht und beschlossen werden. Später verteilte Beweisanträge werden in der darauffolgenden Sitzung beraten. Ergänzungs- und Erweiterungsanträge können noch in der jeweiligen Sitzung vorgelegt werden. Der genaue Wortlaut muss schriftlich eingereicht werden. Sofern Bedenken gegen die Zulässigkeit eines Beweisantrags oder eines Ergänzungs- bzw. Erweiterungsantrags bestehen, kann der Vorsitzende zur rechtlichen Klärung die Abstimmung vertagen.

2. Beweisanträge müssen klar und unmissverständlich formuliert sein. Sie bestehen aus dem eng auf den Untersuchungsgegenstand bezogenen Beweisthema und dem oder den hierauf

<sup>6</sup> WP-008-22-04-2013, S. 76 ff.

<sup>7</sup> WP-021-03-03-2014, S. 38

bezogenen bestimmten Beweismitteln. Das Beweismittel muss präzise benannt werden. Zur eindeutigen Bestimmung von Zeugen und Sachverständigen soll eine ladungsfähige Anschrift beigefügt werden.“

### 3. Behandlung von Beweisanträgen

Die Beweisaufnahme im Ausschuss erfolgte zunächst im Konsens. Die von den Fraktionen als Beweisanträge formulierten Wünsche auf Einholung bestimmter Informationen oder Beiziehung bestimmter Akten gab der Vors. Jochen Schulte meist außerhalb eines formellen Verfahrens weiter, entsprechende Rückmeldungen wurden dem gesamten Ausschuss zur Verfügung gestellt.<sup>8</sup> Teilweise wurde darüber auch zunächst im Ausschuss abgestimmt.<sup>9</sup> Über die von den Fraktionen vorgeschlagenen Zeugen<sup>10</sup> wurde zunächst zwischen den Obleuten beraten. Dabei ging es sowohl um die Bestimmung des Beweisthemas für den jeweiligen Zeugen, aber auch um die zeitliche Abfolge der Vernehmungen und um die Aussagefähigkeit des Zeugen überhaupt. Auf Basis der Verständigung zwischen den Obleuten der Fraktionen brachte dann Vors. Jochen Schulte die Beweisanträge in den Ausschuss ein.<sup>11</sup>

Abweichend davon wurden vor allem im weiteren Verlauf der Untersuchungen durch den Vorsitzenden auch Anträge eingebracht, die nicht im Einzelnen mit den Obleuten abgesprochen waren.<sup>12</sup> Auch legten einzelne Fraktionen sowohl Änderungsanträge zu den Beweisthematen als auch eigenständige Beweisanträge vor.<sup>13</sup> Auch wurden Anregungen einer erneuten Vernehmung im Rahmen bestehender Beweisbeschlüsse teilweise formal als Beweisantrag eingebracht.<sup>14</sup>

#### 3.1. Ablehnung von Beweisanträgen auf Zeugenvernehmungen

In der 20. Sitzung am 24. Februar 2014 hat der Ausschuss Beweisanträge der Fraktion DIE LINKE auf Vernehmung der Zeugen Rüdiger Möller und Dr. Michael Axhausen<sup>15</sup> mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, CDU und NPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wegen der darin enthaltenen Begrenzung der Beweisthematen auf den Zeitraum bis Ende 2011 abgelehnt. Entsprechend der zuvor im Ausschuss dazu geführten Diskussion hat der Ausschuss anschließend mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, CDU und NPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN anhand eines Antrages des Ausschussvorsitzenden die Vernehmung der beantragten Zeugen zu dem bis zum Ende des

<sup>8</sup> Vgl. etwa Anträge auf ADRs. 6/36, Aussprache dazu in KP-011-27-05-2013, S. 8

<sup>9</sup> Siehe etwa zur Handelsregisterauskunft über die P+S Werften GmbH ADRs. 6/18 und 6/23, Abstimmung auf KP-003-021-01-2013, S. 6

<sup>10</sup> Beweisanträge der Fraktionen z. B. auf ADRs. 6/32 und ADRs. 6/36

<sup>11</sup> Zum Beispiel in die 11. Sitzung am 27. Mai 2013, siehe dazu die Tischvorlage als Anlage 1 zum Kurzprotokoll, auch ADRs. 6/48 vom 23. Oktober 2013 und 6/59 vom 18. Februar 2014

<sup>12</sup> Beispielsweise die Beweisanträge in ADRs. 6/61 bis 6/65 im Februar 2014

<sup>13</sup> DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf ADRs. 6/153 – Zeugenvernehmungen; auch DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf ADRs. 6/168 und 6/180 – Beiziehung E-Mail-Verkehr

<sup>14</sup> Beispielsweise BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf erneute Vernehmung von Insolvenzverwalter Brinkmann auf ADRs. 6/162; anders im Schreiben der Fraktion der SPD wg. erneuter Vernehmung von Saur, ADRs. 6/161

<sup>15</sup> ADRs. 6/61

Untersuchungszeitraumes erweiterten Beweisthema beschlossen.<sup>16</sup>

In der 62. Sitzung am 13. April 2015 hat der Ausschuss zum ersten Mal durch Ablehnung eines Beweisantrages die beantragte Zeugenvernehmung insgesamt abgelehnt. Dies betraf die beantragte Vernehmung von Berthold Brinkmann, der selbst in seiner Vernehmung am 2. März 2015 angeboten hatte, dem Ausschuss zu einem späteren Zeitpunkt über neue Erkenntnisse zu berichten. Diese neuen Erkenntnisse sollten sich durch Prüfung von Ansprüchen gegen KPMG ergeben, die er als Insolvenzverwalter in Auftrag gegeben hatte.<sup>17</sup> Die Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben am 8. April 2015 deshalb beantragt, Berthold Brinkmann anhand eines veränderten Beweisthemas erneut zu vernehmen.<sup>18</sup> Dabei bezeichneten sie Berthold Brinkmann als sachverständigen Zeugen, da er anhand der durch ihn veranlassten näheren Prüfungen, etwa zum KPMG-Sanierungsgutachten, nähere Angaben machen könne.

Vor der Ablehnung des Beweisantrages hat der Ausschuss bereits in der 60. Sitzung am 23. März 2015 die Fortsetzung der Vernehmung des Zeugen Berthold Brinkmann anhand des bestehenden Beweisbeschlusses vom 1. September 2014 abgelehnt.

Zur Begründung für die Ablehnung der Fortsetzung der Vernehmung und des Beweisantrages haben die Fraktionen von SPD und CDU ausgeführt, es gehe offenbar nicht um eine Zeugenvernehmung, sondern um die Anhörung eines Sachverständigen. Gegenstand dieser Anhörung sollten offenbar Gutachten sein, die nicht zum Untersuchungsgegenstand zählten.

Nach rechtlicher Prüfung hat der Vors. Jochen Schulte mit Schreiben vom 22. April 2015 mitgeteilt, dass damit der Beweisantrag abgelehnt sei.<sup>19</sup> Ein Anspruch einer qualifizierten Minderheit komme für diesen Antrag nicht in Betracht, da es kein schutzwürdiges Interesse an einer erneuten Vernehmung des Zeugen Berthold Brinkmann gebe. Im Einzelnen führte Vors. Jochen Schulte aus, der Zeuge könne aus eigener Wahrnehmung keine weiteren Erkenntnisse beitragen. Vielmehr richte sich das Begehren der Antragsteller offenbar darauf, den als Zeugen benannten Berthold Brinkmann tatsächlich als Sachverständigen zu den abgeschlossenen Vorgängen bei der P+S Werften GmbH zu hören. Dem stehe aber bereits entgegen, dass Berthold Brinkmann nach eigenem Bekunden nicht selbst die Vorgänge sachverständig begutachte, sondern diese Begutachtung vielmehr durch Dritte vornehmen lasse. Bei einer Sachverständigenvernehmung sei aber der Sachverständige selbst zu vernehmen, daneben sei kein Raum für eine Vernehmung Dritter über die Erkenntnisse von Sachverständigen. Die Auswahl der Sachverständigen wiederum für die Ausschussarbeit obliege dem Ausschuss, nicht einem als Zeugen benannten Insolvenzverwalter. Ergänzend schloss sich der Vors. Jochen Schulte der Einschätzung der Fraktionen von SPD und CDU an, dass zu dem formulierten Beweisthema zudem von Berthold Brinkmann erkennbar keine neuen Informationen zu erlangen seien und schon deshalb die Vernehmung unzulässig sei. Darüber habe die Ausschussmehrheit auch entscheiden können, da auch im Untersuchungsausschuss grundsätzlich das Mehrheitsprinzip gelte.<sup>20</sup> Deshalb dürfe die

<sup>16</sup> Beweisanträge des Vorsitzenden auf ADrs. 6/59; zur Diskussion näher unter „1. Teil B I. 6. Gliederung des Untersuchungszeitraumes“

<sup>17</sup> WP-038-26-06-2015, S. 17

<sup>18</sup> ADrs. 6/153

<sup>19</sup> ADrs. 6/155

<sup>20</sup> Glauben/Brockner Handbuch § 27 Rn 2

Ausschussmehrheit Beweisangebote der qualifizierten Minderheit nicht willkürlich ablehnen, wohl aber, soweit die Beweisangebote rechtswidrig bzw. rechtsmissbräuchlich sind.<sup>21</sup> Dabei komme der Ausschussmehrheit ein Wertungsrahmen zu,<sup>22</sup> das Bundesverfassungsgericht sieht ausdrücklich nur Raum für eine Vertretbarkeitsprüfung.<sup>23</sup> Lediglich die politische Erforderlichkeit einer Beweisaufnahme sei einer Mehrheitsentscheidung nicht zugänglich.<sup>24</sup>

Abg. Jeannine Rösler erklärte mit Schreiben vom 23. April 2015, nach ständiger Rechtsprechung sei eine erneute Befragung im Rahmen bestehender Beweisbeschlüsse stets möglich.<sup>25</sup> Die qualifizierte Einsetzungsminderheit habe sogar einen Anspruch darauf, damit ihr Untersuchungsanspruch erfüllt werde.<sup>26</sup> Ein darauf zielender Antrag der qualifizierten Einsetzungsminderheit sei daher bereits angenommen, wenn er die Stimmen der Abgeordneten einer qualifizierten Einsetzungsminderheit erhalte.<sup>27</sup> Eine Ablehnung des Antrags durch die Mehrheit sei nur ausnahmsweise zulässig.<sup>28</sup> Im Übrigen sei auch ein „Zeuge vom Hörensagen“ ein unmittelbarer Zeuge.<sup>29</sup>

Nachdem der Abg. Johannes Saalfeld mit Schreiben vom 28. Mai 2015 für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wiederum wegen noch ungeklärter Fragen eine Fortsetzung der Vernehmung beantragte<sup>30</sup>, hat der Vors. Jochen Schulte den Zeugen Berthold Brinkmann für die 65. Sitzung am 22. Juni 2015 erneut geladen.

In der 63. Sitzung am 18. Mai 2015 hat der Ausschuss jeweils mit den Stimmen der Fraktionen von SPD und CDU gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD den Beweisangebot der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE auf erneute Vernehmung von Peter Bäumer sowie den Beweisangebot der Fraktion von DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Vernehmung von Lorenz Caffier<sup>31</sup> abgelehnt.

Bereits in der 62. Sitzung am 13. April 2015 hatte Vors. Jochen Schulte dargelegt, dem Antrag auf Vernehmung von Lorenz Caffier fehle eine Begründung und das Beweisthema sei zu weit formuliert. Im Hinblick auf die bereits vorgenommenen Vernehmungen anderer Mitglieder der Landesregierung und der Landesverwaltung seien keine neuen Erkenntnisse zu erwarten. Demgegenüber hat die Abg. Jeannine Rösler insbesondere verwiesen auf den nach einem Protokoll einer Telefonkonferenz des HSW Beirats dort von Rüdiger Fuchs dargestellten Inhalt einer Telefonkonferenz zwischen Harry Glawe, Lorenz Caffier und Rüdiger Fuchs, in der ein Verlust des Vertrauens der Landesregierung gegenüber den beteiligten Gutachtern konstatiert worden sein soll. Darüber hinaus habe Lorenz Caffier an wesentlichen Beratungen zur Zukunft der Werften gerade im August 2012 teilgenommen,

<sup>21</sup> Vgl. *Glauben/Brocke* § 27 Rn 10, entsprechend im Übrigen auch das Urteil des Hess. StGH vom 16. November 2011 II. 1.

<sup>22</sup> Vgl. *Glauben/Brocke* § 27 Rn 11

<sup>23</sup> Urteil des BVerfG vom 8. April 2002, 2 BvE 2/01 Rn 104/112

<sup>24</sup> Vgl. *Glauben/Brocke* § 27 Rn 10

<sup>25</sup> ADRs. 6/156, S. 2

<sup>26</sup> ADRs. 6/156, S. 2 f. unter Hinweis auf Urteil des Hess. StGH vom 16. November 2011 und Artikel 34 Absatz 1 Satz 1 der Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern

<sup>27</sup> ADRs. 6/156, S. 3, Absatz 5

<sup>28</sup> ADRs. 6/156 unter Hinweis auf BVerfGE 105, 197 (225)

<sup>29</sup> ADRs. 6/156, S. 4 unter Hinweis auf BGH St 17, 382 (388)

<sup>30</sup> ADRs. 6/162

<sup>31</sup> ADRs. 6/153

wie auch Abg. Johannes Saalfeld betonte. Abg. Wolfgang Waldmüller erinnerte demgegenüber an die Aussage von Harry Glawe, der sich an eine solche Telefonkonferenz nicht erinnern konnte.<sup>32</sup> Eine Vernehmung von Lorenz Caffier diene nur der Verfahrensverzögerung.

Zum Antrag auf erneute Vernehmung von Peter Bäumer hat Vors. Jochen Schulte in der 62. Sitzung am 13. April 2015 eingewandt, die im Beweisthema formulierten Fragen hätten bereits in der ersten Vernehmung vom 2. März 2015 geklärt werden können. Dazu hat er mit Schreiben vom 26. Mai 2015<sup>33</sup> eine Übersicht vorgelegt, zu welcher Frage bereits welche Antwort vorliegt. Abg. Johannes Saalfeld hat demgegenüber in der 62. Sitzung erklärt, die im Beweisthema benannten Fragen seien noch nicht geklärt. Insbesondere hätten sich durch die zwischenzeitliche Befragung von Heike Polzin neue Aspekte ergeben.

Nach erneuter rechtlicher Prüfung hat der Vors. Jochen Schulte mit Schreiben vom 26. Mai 2015 mitgeteilt, dass damit der Beweisantrag abgelehnt sei. Gleichzeitig hat er angekündigt, Lorenz Caffier als Zeugen zum Beweis zur insoweit präzisierten und eingeschränkten Fragestellung zu laden, wie seitens der Landesregierung im Jahr 2012 die Arbeit der in Bezug auf die P+S Werften GmbH tätigen Gutachter eingeschätzt wurde und welche Konsequenzen aus dieser Bewertung gezogen wurden. Peter Bäumer wurde entsprechend dieses Schreibens zur Fortsetzung der Vernehmung zur Frage des Controllings bezüglich des 48 Mio. €-LFI-Darlehens geladen. Im Übrigen sei die Ablehnung der beiden Beweisanträge zu Recht erfolgt.

### 3.2. Ablehnung des Beweisantrags auf Beiziehung von E-Mails bei der Staatsanwaltschaft

In der Vernehmung des Zeugen Brinkmann in der 64. Sitzung am 15. Juni 2015 war unter anderem Thema, dass bei der P+S Werften GmbH ein umfangreicher E-Mail-Bestand existiert. Diese E-Mails sollten sowohl dem Insolvenzverwalter als auch der Staatsanwaltschaft Rostock vorliegen.<sup>34</sup>

Vor diesem Hintergrund beantragten die Fraktionen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE am 18. Juni 2015, die von der P+S Werften GmbH zumindest in Kopie an die Landesregierung und/oder die nachgeordneten Behörden gerichteten E-Mails beizuziehen, soweit der Untersuchungszeitraum betroffen ist.<sup>35</sup> In der 66. Sitzung am 22. Juni 2015 verlangte Vors. Jochen Schulte, zu diesem Antrag das Beweisthema zu benennen, da alleine die Darstellung des Beweismittels nicht ausreiche.<sup>36</sup> Für eine unvollständige Übermittlung der entsprechenden E-Mails durch die Landesregierung seien keine Anhaltspunkte vorgetragen worden.<sup>37</sup> Demgegenüber erklärte Abg. Johannes Saalfeld, er wolle der Beweiserhebung nicht vorgreifen. Soweit entsprechende E-Mails bereits durch die Landesregierung dem Ausschuss übermittelt wurden, seien diese in einem „bemitleidenswerten Zustand“, deshalb sei ein Abgleich mit den Beständen bei der

<sup>32</sup> WP-059-23-03-2015, S. 57 ff.

<sup>33</sup> ADRs. 6/160

<sup>34</sup> WP-064-15-06-2015, S. 46 ff.

<sup>35</sup> ADRs. 6/168

<sup>36</sup> WP-066-22-06-2015, S. 5 f.

<sup>37</sup> WP-066-22-06-2015, S. 10 f.

Staatsanwaltschaft legitim.<sup>38</sup> Abg. Stefanie Drese verwies dazu auf die durch die Landesregierung abgegebenen Vollständigkeitserklärungen.<sup>39</sup> Der Ausschuss lehnte den Antrag mehrheitlich ab mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und CDU gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN und NPD.

Nach der in der Sitzung angekündigten rechtlichen Prüfung durch Vors. Jochen Schulte wurde der Antrag damit rechtswirksam abgelehnt. Die Regelungen in § 22 UAG M-V konkretisierten nur die Pflichten der Landesregierung und stellten keine eigenständige Anspruchsgrundlage für die Abgeordneten im Untersuchungsausschuss dar. Damit handele es sich bei dem Begehren der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN um einen Beweis Antrag, dem es an einem Beweisthema fehle und der im Übrigen auf ein Beweismittel ziele, das bereits erhoben sei durch die Übermittlung der entsprechenden E-Mails von der Landesregierung.<sup>40</sup>

Dazu erklärten die Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN schriftlich gegenüber dem Vors. Jochen Schulte, die Beweismittelanforderung müsse nach § 22 UAG M-V wegen erfülltem Minderheitsquorum der Justizministerin vorgelegt werden, einer Mehrheitsentscheidung sei dieses Verlangen nicht zugänglich.<sup>41</sup>

### 3.3. Ablehnung eines Änderungsantrags zu einem Beweis Antrag

In seiner 16. Sitzung am 28. Oktober 2013 hat der Untersuchungsausschuss mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, CDU und NPD einen Änderungsantrag der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Der Antrag sollte das Beweisthema für die Vernehmung des Zeugen Dr. Michael Axhausen um einen konkret benannten Entwurf für das Sanierungsgutachten der KPMG erweitern. Dieser Entwurf war nach den Aussagen der Landesregierung dieser aber nicht bekannt. Die Vernehmung sollte damit dem Zweck dienen, auch den Empfängerkreis dieses Entwurfes zu klären. Zur Begründung der Antragsablehnung hat Vors. Jochen Schulte bereits vor der Abstimmung darauf verwiesen, dass die Zeugen nur zu Tatsachen vernommen werden dürften, die ihnen selbst unmittelbar bekannt seien.

Demgegenüber hat Abg. Johannes Saalfeld (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) auch diejenigen Informationen und Materialien vom Untersuchungsauftrag umfassend angesehen, die der Landesregierung hätten zur Kenntnis gelangen können, wenn sie sich an entsprechenden Sitzungen beteiligt hätte.<sup>42</sup> Mit Schreiben vom 11. November 2013 erläutern die Abgeordneten Jeannine Rösler und Johannes Saalfeld für die Fraktion DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der Änderungsantrag sei mit der qualifizierten Minderheit von einem Viertel der Ausschussmitglieder angenommen worden. Für die Annahme des Änderungsantrages reiche die Erfüllung des Quorums, das auch für die Ausschusseinsetzung gelte. Die Mehrheit dürfe sich über einen Änderungsantrag der qualifizierten Minderheit nur hinwegsetzen, wenn das Antragsrecht sachwidrig oder missbräuchlich ausgeübt werde. Das sei hier nicht der Fall, vielmehr werde mit dem

<sup>38</sup> WP 066-22-06-2015, S. 8

<sup>39</sup> WP-066-22-06-2015, S. 9

<sup>40</sup> Schreiben des Vors. Jochen Schulte als ADrs. 6/169

<sup>41</sup> Schreiben der Abg. Jeannine Rösler vom 17. Juli 2015 als ADrs. 6/170, Schreiben des Abg. Johannes Saalfeld vom 21. Juli 2015 als ADrs. 6/171

<sup>42</sup> KP-016-28-10-2013 S. 8

Änderungsantrag der Untersuchungsgegenstand nicht gegenüber den bisherigen Vernehmungen ausgeweitet. Die Ablehnung schränke die Untersuchung unzulässig ein. Der Vors. Jochen Schulte ist demgegenüber bei der Auffassung geblieben, der Änderungsantrag sei zu Recht abgelehnt worden.<sup>43</sup> Unabhängig davon wurde im Zusammenhang mit den Erörterungen in der Vernehmung von Dr. Michael Axhausen die Einschränkung nicht eingehalten.<sup>44</sup>

Seitens der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde nach der Sitzung schriftlich unter Berufung auf die Regelungen des UAG M-V erklärt, der Antrag sei wegen der Zustimmung durch ein Viertel der Ausschussmitglieder angenommen worden. Dem hat der Vors. Jochen Schulte unter Hinweis auf die Unzulässigkeit des Antrags widersprochen.

### 3.4. Ablehnung von Beweisanträgen zu Prüfungen durch Finanzämter

Abg. Johannes Saalfeld legte für die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN am 8. Juni 2016 zwei Anträge vor, mit denen für die am gleichen Tage stattfindende Sitzung Beweisbeschlüsse zu Aktenvorlagen und Zeugenvernehmungen beantragt wurden.<sup>45</sup> Ziel der Beweisaufnahme anhand des ersten Antrages sollte sein, die Ergebnisse von Außenprüfungen der Finanzämter bei den Unternehmen Volkswerft Stralsund GmbH, Rolandwerft Berne GmbH & Co KG, Deutsche Industrie-Werke GmbH, Metallverarbeitung GmbH, Peene-Werft GmbH und P+S Werften GmbH durch entsprechende Unterlagen und Zeugenaussagen zu ermitteln. Der weitere Antrag zielte auf die Ermittlung der Ergebnisse der durch die Finanzämter Rostock und Hagenow durchgeführten Prüfung der betrieblichen Altersversorgung bei der Rolandwerft Berne GmbH & Co KG, der P+S Werften GmbH und der Volkswerft Stralsund GmbH durch entsprechende Unterlagen und Zeugenaussagen. Damit sollte untersucht werden, inwieweit die Finanzämter als nachgeordnete Landesbehörden und entsprechend auch die Landesregierung über die wirtschaftliche und finanzielle Situation der P+S Werften GmbH informiert waren.

Demgegenüber erklärte Abg. Stefanie Drese für die Fraktion der SPD, die Beweisanträge betreffen nicht den Untersuchungsgegenstand. Die Prüfungen durch die Finanzämter hätten nicht das Ziel, Informationen über wirtschaftliche Schwierigkeiten der Unternehmen zu erhalten und entsprechende Informationen seien wegen des Steuergeheimnisses auch nicht ohne Weiteres an die Landesregierung weiter zu geben. Entsprechend argumentierte Abg. Wolfgang Waldmüller für die Fraktion der CDU. Auch Udo Pastörs betonte für die Fraktion der NPD, die Finanzämter hätten die Unternehmen nicht betriebswirtschaftlich zu bewerten.

Der Ausschuss hat den Beweisantrag zu den Außenprüfungen der Finanzämter mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, CDU und NPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Beweisantrag zu der Prüfung der betrieblichen Altersversorgung hat der Ausschuss mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und CDU gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD abgelehnt.

<sup>43</sup> Vgl. Schreiben vom 11. November, 27. November und 28. November 2013, ADrs. 6/53

<sup>44</sup> WP-017-25-11-2013, S. 25/26 und 39 ff.

<sup>45</sup> ADrs. 6/249

#### 4. Fragerecht bei der Zeugenvernehmung

In seiner 7. Sitzung am 15. April 2013 hat sich der Ausschuss anhand eines entsprechenden Vorschlags des Vorsitzenden auf ein Verfahren zur Befragung der Zeuginnen und Zeugen verständigt. Danach befragt der Vorsitzende zunächst die Zeugen. Wenn er die Fragerunde an die Fraktionen abgibt, so kommen diese in einer dem Stärkeverhältnis entsprechenden Reihung jeweils mit zwei Fragen zum Zuge. Der Zugriff erfolgt dabei wie folgt: SPD, DIE LINKE, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, DIE LINKE, CDU, NPD, SPD. Soweit diese Abfolge für die Vernehmung nach Einschätzung des Vorsitzenden nicht mehr zweckmäßig ist, erfolgt der Aufruf zur weiteren Befragung dieses Zeugen nach Wortmeldung.<sup>46</sup>

#### 5. Protokollierung

Gemäß § 14 Absatz 2 Satz 1 UAG M-V wurden über die Sitzungen mit Beweisaufnahmen Wortprotokolle erstellt. Von den nicht öffentlichen Sitzungen bis zum Ablauf des Jahres 2013 wurden jeweils Kurzprotokolle gefertigt. Auf Antrag der Abg. Jeannine Rösler für die Fraktion DIE LINKE wurden entsprechend § 24 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Landtags ab der 19. Sitzung am 20. Januar 2014 auch von den nicht öffentlichen Beratungen Wortprotokolle gefertigt. Abg. Jeannine Rösler hatte einen entsprechenden Antrag bereits in der 1. Sitzung am 17. Oktober 2012 gestellt, dieser war damals jedoch im Hinblick auf eine mögliche Verständigung zwischen den Obleuten der Fraktionen zunächst vertagt worden.

Die gefertigten Protokolle wurden jeweils nach Fertigstellung durch das Ausschusssekretariat von dem Vorsitzenden unterzeichnet. Sie wurden nach Ausfertigung jeweils an die Ausschussmitglieder, an die für den Untersuchungsausschuss benannten wissenschaftlichen Mitarbeiter der Fraktionen und an den Beauftragten der Landesregierung übersandt.

Grundsätzlich unterliegen alle Protokolle eines Untersuchungsausschusses einem besonderen Schutz. Die Protokolle nicht öffentlicher Sitzungen dürfen nach § 14 Absatz 4 Satz 1 UAG M-V nur im Wege der Rechts- und Amtshilfe abgegeben werden. Die Protokolle der öffentlichen Zeugenvernehmungen dürfen nach § 14 Absatz 4 Satz 4 UAG M-V lediglich bei Nachweis des berechtigten Interesses und mit Genehmigung des Ausschussvorsitzenden eingesehen werden.

Mit Schreiben vom 30. September 2013 genehmigte der Vors. Jochen Schulte der Schultze & Braun GmbH Rechtsanwalts-gesellschaft für deren Mandanten, die Detlef Hegemann Verwaltungs- und Beteiligungs-AG, die Einsicht in die Protokolle der öffentlichen Zeugenvernehmungen nach § 14 Absatz 4 Satz 4 UAG M-V. Die Anerkennung des berechtigten Interesses erfolgte dabei insbesondere im Hinblick auf die Verwertung von durch die Detlef Hegemann Verwaltungs- und Beteiligungs AG gegebenen Sicherheiten.

Auch der Insolvenzverwalter Berthold Brinkmann erhielt mit Schreiben vom 27. Juli 2014 die Genehmigung zur Einsicht in die Protokolle des Untersuchungsausschusses. Das berechnigte Interesse wurde hier mit notwendigen Ermittlungen zu Ansprüchen der P+S Werften GmbH gegen verschiedene Beteiligte begründet. Von der Genehmigung zur Protokolleinsicht hat Bertold Brinkmann bis zu seiner eigenen Zeugenvernehmung am 3.

---

<sup>46</sup> Vgl. KP-007-15-04-2013, S. 5 f.



März 2015 keinen Gebrauch gemacht. Nach seiner zweiten Vernehmung am 15. Juni 2015 erhielt er wie von ihm beantragt eine DVD mit den PDF-Protokollen aller bis dahin durchgeführten Zeugenvernehmungen.

Bei der Genehmigung der Einsicht in die Protokolle der öffentlichen Zeugenvernehmungen wurde jeweils darauf hingewiesen, dass eine Kenntnis des Inhalts durch mögliche noch vom Untersuchungsausschuss zu hörende Zeugen auszuschließen ist. Im Rahmen der Einsicht wurde entsprechend der einschlägigen Kommentierungen entsprechend verwaltungsrechtlicher Normen auch die Fertigung von Kopien gestattet bzw. gegen Kostenerstattung eine Anfertigung von Kopien durch das Ausschussesekretariat vorgenommen. Eine elektronische Datenübergabe erfolgte nicht.

Im Rahmen der Amtshilfe wurden der Staatsanwaltschaft Rostock über das Landeskriminalamt Mecklenburg-Vorpommern die Protokolle sämtlicher Sitzungen und auch die von der Landesregierung übergebenen Akten und Ausschussdrucksachen jeweils in elektronischer Form überlassen.

## **6. Gliederung des Untersuchungszeitraums**

Der Untersuchungsausschuss hat den Untersuchungszeitraum weitgehend chronologisch abgearbeitet, soweit nicht inhaltliche Zusammenhänge und neue Erkenntnisse einen anderen Ablauf nahelegten. Dazu hat sich der Ausschuss in seiner 3. Sitzung am 21. Januar 2013 auf eine Einteilung des Untersuchungsgegenstands in drei Komplexe verständigt. Danach sollte als Komplex 1 die Etablierung der Treuhandlösung und die Kostenregelung der Treuhand im Zeitraum von Mitte 2009 bis zur abschließenden Ausgestaltung des Treuhand-Vertrages am 4. März 2010 behandelt werden, anschließend als Komplex 2 die Begleitung des laufenden Geschäftes der Peene-Werft/Volkswerft Stralsund bzw. der P+S Werften GmbH im Zeitraum Frühjahr 2010 bis Ende 2011 und als Komplex 3 die Bereiche Restrukturierung, Investorensuche, finanzieller Headroom, Verkaufstreuhand im Zeitraum 2012 bis zur Insolvenzanmeldung. Dabei sollten ausdrücklich mögliche Verzahnungen zwischen den Komplexen 2 und 3 berücksichtigt werden, um eine ordnungsgemäße Erfüllung des Untersuchungsauftrags nicht zu erschweren.

Nach intensiven Beratungen und Zeugenvernehmungen zum ersten Komplex hat der Ausschuss in der 20. Sitzung am 24. Februar 2014 diskutiert, inwieweit diese Aufteilung in Komplexe beibehalten werden soll. Dabei haben sich die Abgeordneten Jeannine Rösler, Helmut Holter und Johannes Saalfeld dafür ausgesprochen, die Aufteilung in drei Komplexe weiter zu verfolgen und als Nächstes Zeugen allein für den zweiten Komplex vorzuladen. Damit werde eine geordnete, chronologische Aufarbeitung des Untersuchungszeitraumes gesichert. Demgegenüber hat Vors. Jochen Schulte betont, dass sich aus dem Zusammenhang bei einer Vernehmung zum zweiten Komplex auch immer wieder Fragen zum dritten Komplex ergäben. Um diese dann zulassen zu können und eine Vorbereitung der Zeugen zu ermöglichen, sei das Beweisthema entsprechend weit zu fassen. Abg. Wolfgang Waldmüller hat in dieser Sitzung herausgestellt, der zweite Komplex betreffe ohnehin im Wesentlichen das Handeln der Werft selbst und deshalb sei im Hinblick auf das Handeln der Landesregierung eine Verbindung mit dem dritten Komplex sinnvoll.<sup>47</sup>

Im Ergebnis wurden bei der Bestimmung des Beweisthemas für die weiteren

---

<sup>47</sup> Diskussion im Ausschuss zu TOP 2, WP-020-24-02-2014, S. 41 ff.

Beweisbeschlüsse jeweils die Komplexe 2 und 3 zusammen betrachtet.

## 7. Datenschutz

Ein Untersuchungsausschuss hat besondere gesetzliche Möglichkeiten, die Aussage von Zeugen durchzusetzen<sup>48</sup> oder auch die Herausgabe von Beweismaterial zu erzwingen.<sup>49</sup> Dadurch erlangen die Ausschussmitglieder regelmäßig besonders schutzwürdige Informationen, die sie nicht gegenüber unbefugten Dritten offenbaren dürfen.<sup>50</sup>

Die Arbeit des Untersuchungsausschusses war mehrfach Gegenstand öffentlicher Berichterstattung. Dabei wurden zum Teil sogar einschlägige Schriftstücke im Faksimile wiedergegeben.<sup>51</sup> Der NDR erklärte sogar, ihm liege das als Verschlussache „VS-NfD“ eingestufte Gutachten der Moore Stephens Koblenz GmbH vor, in dem im Auftrag der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern das KPMG-Sanierungsgutachten auf mögliche Fehler untersucht wurde.<sup>52</sup>

Aus Anlass der jeweiligen Berichterstattung hat der Vorsitzende Jochen Schulte in Sitzungen des Ausschusses darauf hingewiesen, dass eine Weitergabe der Materialien an unbefugte Dritte nicht zulässig ist.<sup>53</sup> Auch haben einzelne Abgeordnete in Sitzungen ihre Verwunderung artikuliert, wenn in Medien aus Ausschussdrucksachen zitiert wurde.<sup>54</sup> Soweit etwa an die vernommenen Zeugen Protokollauszüge verschickt wurden, waren diese mit einem erklärenden Hinweis versehen, dass es sich nicht um öffentliche Dokumente handele, sondern diese nur an einen bestimmten, näher ausgeführten Personenkreis gehen.

In keinem Fall konnte nachgewiesen werden, dass die fraglichen Dokumente tatsächlich vom Untersuchungsausschuss an die Öffentlichkeit gelangt waren. So gab es etwa bei der optischen Wiedergabe einer Mail in der Ostseezeitung keine Übereinstimmung mit dem konkreten Aussehen der Akten im Bestand. Das Gutachten der Moore Stephens Koblenz GmbH zum Beispiel wurde seitens der Landesregierung nicht nur dem Untersuchungsausschuss, sondern auch dem Finanzausschuss des Landtags zur Verfügung gestellt.

## 8. Erstellung des Abschlussberichts

Der vorliegende Abschlussbericht wurde vom Ausschussvorsitzenden durch das Ausschusssekretariat anhand der vorliegenden Materialien erstellt. Dazu wurde am 10. Juni 2015 eine Gliederung<sup>55</sup> und ein erster Entwurf für den Verfahrensteil vorgelegt<sup>56</sup>. Darüber wurde in der 66. Sitzung am 22. Juni 2015 beraten.<sup>57</sup> Nach Vorlage eines ersten Entwurfs

---

<sup>48</sup> Vgl. §§ 25/31 UAG M-V

<sup>49</sup> Vgl. §§ 22/23/33 UAG M-V

<sup>50</sup> Amtsverschwiegenheit § 19 UAG M-V

<sup>51</sup> Ostseezeitung vom 28. Februar 2013, Mail von Rüdiger Möller an Dr. Jost Mediger

<sup>52</sup> Nordmagazin vom 8. April 2015

<sup>53</sup> 3. Sitzung am 21. Januar 2013, Top 2; 6. Sitzung am 4. März 2013, TOP 2; 62. Sitzung am 13. April 2015

<sup>54</sup> Abg. Wolfgang Waldmüller in der 27. Sitzung am 28. April 2014 in Bezug auf ADRs. 6/78, Beraterkosten der P+S Werften GmbH

<sup>55</sup> ADRs. 6/166

<sup>56</sup> ADRs. 6/167

<sup>57</sup> WP-066-22-06-2015 ab S. 15

für einen inhaltlichen Berichtsteil zum 14. September 2015<sup>58</sup> beriet der Ausschuss erneut über die darin vorgesehene Struktur und die bisher aufgenommenen Inhalte.<sup>59</sup> Im Nachgang zu dieser Aussprache legten die Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN<sup>60</sup> und DIE LINKE<sup>61</sup> umfangreiche, teilweise sehr konkrete Änderungswünsche vor. Dazu erstellte das Sekretariat in Abstimmung mit dem Vorsitzenden jeweils Stellungnahmen mit Lösungsvorschlägen,<sup>62</sup> die Eingang in die weiteren, modifizierten und ergänzten Entwurfsfassungen fanden. Über die Änderungsvorschläge und das weitere Verfahren wurde im Ausschuss beraten.<sup>63</sup> Dabei spielte auch die Frage eine Rolle, wie die Bewertungen durch die Fraktionen Eingang in den Bericht finden können.<sup>64</sup> Die Fraktionen von SPD und CDU erklärten ausdrücklich ihre Zustimmung zu den vorgelegten Lösungsvorschlägen, die Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN behielten sich zunächst weitere Antragstellungen und ggf. Sondervoten vor.<sup>65</sup> Entsprechend erstellte das Sekretariat unter Berücksichtigung dieser und weiterer Anmerkungen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN<sup>66</sup> jeweils ergänzte und vor allem im Hinblick auf den zunächst nur teilweise dokumentierten Sachstand der Untersuchungsarbeit um weitere Abschnitte erweiterte Berichtsentwürfe.<sup>67</sup>

Die Fraktionen von SPD und CDU legten ergänzend zu dem vom Sekretariat erstellten Sachbericht einen eigenen Bewertungsteil vor.<sup>68</sup> Auch der Abschnitt mit Empfehlungen wurde von den Fraktionen der SPD und der CDU erarbeitet.<sup>69</sup>

Mit Schreiben vom 4. Februar 2016 legte Vors Jochen Schulte eine Zusammenfassung der Teilberichte als Beratungsgrundlage für den Ausschuss vor.<sup>70</sup> Danach wurde noch eine Ergänzung des Ausschussesekretariates vorgenommen, die auf eine Anmerkung der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zurückgeht.<sup>71</sup>

In der 75. Sitzung am 22. Februar 2016 hat der Ausschuss über diesen Berichtsentwurf beraten. Dabei wurden die von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eingereichten beiden Anträge auf „Vervollständigung des Sachstandberichts“<sup>72</sup> mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und CDU gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD abgelehnt. Diese beiden Anträge sahen Aufträge an das Ausschussesekretariat zur weiteren Überarbeitung des Textes vor, die bis dahin nur zum Teil aufgenommen worden waren. Außerdem lehnte der Ausschuss mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und CDU gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei unterschiedlichem Stimmverhalten der Fraktion der

---

<sup>58</sup> A Drs. 6/178

<sup>59</sup> WP-069-28-09-2015

<sup>60</sup> A Drs. 6/181 vom 1. Oktober 2015 und A Drs. 6/203 vom 11. Januar 2016

<sup>61</sup> A Drs. 6/183 vom 2. Oktober 2015

<sup>62</sup> A Drs. 6/184 bis 6/187

<sup>63</sup> WP-070-05-10-2015, ab S. 14

<sup>64</sup> z. B. WP-069-28-09-2015, S. 16 ff. und WP-070-05-10-2015, S. 23 ff. sowie WP-71-12-10-2015, S. 12 ff.

<sup>65</sup> WP-071-12-10-2015, S. 5 ff.

<sup>66</sup> Etwa A Drs. 6/194, mdl. in der 72. Sitzung am 30. November 2015, vgl. A Drs. 6/199

<sup>67</sup> A Drs. 6/191

<sup>68</sup> Ein Erster Entwurf wurde mit Schreiben vom 4. Dezember 2015 dem Vorsitzenden übersandt, A Drs. 6/202

<sup>69</sup> A Drs. 6/207 vom 29. Januar 2016

<sup>70</sup> A Drs. 6/210

<sup>71</sup> Ergänzungsvorschlag auf A Drs. 6/211, Anmerkung auf A Drs. 6/203

<sup>72</sup> A Drs. 6/181 und 6/203

NPD weitere Anträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Feststellungsteil ab, die Einfügungen weiterer Passagen vorsahen. Ebenso wurden Anträge der Fraktion DIE LINKE mehrheitlich abgelehnt mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und CDU gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei unterschiedlichem Stimmverhalten der Fraktion der NPD, die Änderungen in einzelnen Formulierungen und Aussagen im Empfehlungsteil vorsahen.

Zum Verfahrensteil und zum 5. Teil „Abkürzungen und Register“ wurden keine Änderungen beantragt.

Die Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD stellten dabei jeweils heraus, dass der vorgelegte Entwurf insgesamt nicht zustimmungsfähig sei. Dies betreffe ausdrücklich auch Berichtsteile, zu denen keine Änderungsanträge vorgelegt wurden. Deshalb werde es jeweils umfassende Sondervoten geben.

In seiner 78. Sitzung am 17. März 2016 beschloss der Ausschuss anhand eines Antrages der Fraktionen SPD, CDU und DIE LINKE eine Neufassung des Empfehlungsteils.

In seiner 82. Sitzung am 8. Juni 2016 befasste sich der Ausschuss mit Ergänzungen zum Empfehlungsteil im Hinblick auf die dienstliche Nutzung von privaten E-Mail-Adressen. Einen dazu vorgelegten Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnt der Ausschuss mit den Stimmen aller anderen Fraktionen mehrheitlich ab. Einen Antrag der Fraktionen von SPD, CDU und DIE LINKE stimmte der Ausschuss einvernehmlich zu, mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, CDU, DIE LINKE und NPD, bei Enthaltung seitens der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Den so geänderten Empfehlungsteil stimmte der Ausschuss mehrheitlich zu, mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, CDU, DIE LINKE und NPD, gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Dem so geänderten Bericht insgesamt stimmte der Ausschuss mehrheitlich zu, mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, CDU gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD.

## **II. Beweiserhebung durch Unterlagen**

### **1. Beweiserhebung durch schriftliche Befragung möglicher Auskunftspersonen**

Bereits in seiner 2. Sitzung am 12. November 2012 hat der Ausschuss beschlossen, welche Fragen aus dem Einsetzungsbeschluss schriftlich an welche Auskunftspersonen zuzuleiten sind. Darauf sind Antworten von der Bundes- und der Landesregierung, der HSW Treuhand, der KfW IPEX, der NORD/LB, dem Landesförderinstitut und dem Betriebsrat sowie dem Aufsichtsrat der P+S Werften GmbH und verschiedenen Zulieferern eingegangen und in einer Übersicht erfasst worden.<sup>73</sup> Für die P+S Werften GmbH hat der Insolvenzverwalter Berthold Brinkmann erklärt, den Fragenkatalog so nicht beantworten zu können, da die meisten Fragen Ereignisse in seiner Tätigkeit als Insolvenzverwalter betreffen. Dafür stellte er im März 2013 einen Insolvenzbericht dem Ausschuss zur Verfügung.<sup>74</sup> Innerhalb des

---

<sup>73</sup> ADRs. 6/28

<sup>74</sup> Vgl. insgesamt ADRs. 6/31

parlamentarischen Raumes erhielt der Ausschuss kurzfristig von den fachlich zuständigen Landtagsausschüssen für Finanzen und Wirtschaft die zusammengestellten einschlägigen Ausschussdrucksachen und Sitzungsprotokolle.<sup>75</sup>

## 2. Beweiserhebung durch Beiziehung von Akten der Landesregierung

Zur Durchführung der Beweisaufnahme hat der Untersuchungsausschuss auf Antrag des Ausschussvorsitzenden in seiner 2. Sitzung am 12. November 2012 mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimme der Fraktion der NPD folgenden Beschluss gefasst: „Die Landesregierung wird beauftragt, die den Untersuchungsgegenstand betreffenden Unterlagen, insbesondere Akten, Korrespondenzen einschließlich elektronischen Schriftverkehrs, Terminkalendereinträge, Vermerke und etwaige sonstige Dokumente dem Untersuchungsausschuss vollständig und sortiert zur Verfügung zu stellen. Den Dokumenten soll ein Inhaltsverzeichnis entsprechend der Aktenordnung der Landesregierung vorangestellt werden.“

Auf dieser Grundlage wurden infolge seitens der Landesregierung umfangreiche Aktenbestände in Papierform übermittelt. Dabei handelte es sich entsprechend einer Verständigung mit dem Ausschussvorsitzenden jeweils um Kopien der Akten. Auch die bei der Landesregierung vorhandenen elektronischen Aktenbestände hat die Landesregierung ausschließlich in Papierform übergeben.

Der Bestand dieser Unterlagen des Ausschusses umfasst insgesamt 238 kopierte Aktenordner. Im Einzelnen handelt es sich um:

- Akten des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern (138 Ordner, an den Ausschuss übergeben im Zeitraum vom 5. Dezember 2012 bis 19. April 2013),
- Akten des Finanzministeriums Mecklenburg-Vorpommern (42 Ordner, an den Ausschuss übergeben im Zeitraum vom 18. Dezember 2012 bis 30. Januar 2013, zwei weitere Ordner E-Mail-Verkehr Staatssekretär Peter Bäumer und ein Ordner Vertragsunterlagen zum Kreditvertrag zwischen NORD/LB und KfW IPEX und der Volkswerft Stralsund aus dem Jahr 2008, übergeben am 2. September 2013),
- Akten des Landesförderinstitutes Mecklenburg-Vorpommern (39 Ordner, durch das Wirtschaftsministerium an den Ausschuss übergeben am 8. Januar 2013)
- Akten der Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern (16 Ordner, an den Ausschuss übergeben im Zeitraum vom 3. bis 30. Januar 2013).

Das Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern hat im Zusammenhang mit der Beantwortung der Fragen aus dem Einsetzungsbeschluss mit Schreiben vom 8. Januar 2013 erklärt, die vollständigen Unterlagen bereits im Jahr 2012 an das Wirtschaftsministerium zur Weiterleitung an den Landtag übergeben zu haben. Nachdem die Unterlagen zunächst zur Überprüfung der Aktenqualität zurückgegeben worden seien, lägen sie nunmehr wiederum vollständig dem Wirtschaftsministerium vor.<sup>76</sup>

Die Staatskanzlei erklärte im Anschreiben zur letzten Aktenübergabe am 29. Januar 2013,

<sup>75</sup> ADrs. 6/2 und 6/4 (Finanzausschuss) und ADrs. 6/3 (Wirtschaftsausschuss)

<sup>76</sup> Schreiben des LFI vom 8. Januar 2013 als ADrs. 6/14

damit sei aus Sicht der Staatskanzlei die Übergabeanforderung des Ausschusses erledigt.

Seitens des Wirtschafts- und des Finanzministeriums wurden zunächst keine Vollständigkeitserklärungen abgegeben. Auf Nachfrage des Ausschussesekretariates mit E-Mail vom 9. April 2013 übergab das Wirtschaftsministerium mit Schreiben vom 16. April 2013 die Terminkalendereinträge von Staatssekretär Rüdiger Möller<sup>77</sup> und erklärte ergänzend mit Schreiben vom 8. Mai 2013, dass sich damit aus Sicht des Wirtschaftsministeriums das Ersuchen auf Aktenübergabe erledigt habe.<sup>78</sup> Das Finanzministerium hat nach Anforderung der Vollständigkeitserklärung bei einer Überprüfung der Veraktung der E-Mails von Staatssekretär Peter Bäumer festgestellt, dass diese nur teilweise erfolgte und deshalb mit Schreiben vom 22. Juli 2013 den gesamten E-Mail-Verkehr von Staatssekretär Peter Bäumer gesammelt an das Ausschussesekretariat übergeben und erklärt, damit sei aus Sicht des Finanzministeriums das Begehren des Ausschusses auf vollständige Aktenübergabe erledigt.<sup>79</sup> Die Vertragsunterlagen zum im Wesentlichen außerhalb des Untersuchungszeitraumes liegenden Kreditvertrags zwischen NORD/LB und KfW IPEX und der Volkswerft Stralsund aus dem Jahr 2008, wurden vom Ausschuss mit Schreiben vom 21. August 2013 gesondert vom Finanzministerium angefordert. Dies geschah mit Rücksicht auf die Vertragslaufzeit bis zum 31. Juli 2010. Die dazu am 2. September 2013 vom Finanzministerium übergebenen Unterlagen wurden als weiterer Ordner erfasst.<sup>80</sup>

Im Sekretariat eingegangene Akten und Unterlagen hat der Ausschuss jeweils an alle Mitglieder und Referenten des Ausschusses verteilt. Die zur Verfügung gestellten Akten wurden jeweils durch die Poststelle des Landtags bzw. das Ausschussesekretariat digitalisiert, kopiert und den Ausschussmitgliedern, den zuständigen Referenten der Fraktionen sowie dem Beauftragten der Landesregierung in der Bibliothek des Landtags zur Verfügung gestellt. Die Akten wurden von den Referenten des Ausschussesekretariates aufbereitet und auf Datenträger (DVD) an alle Fraktionen ausgehändigt. Eine erste DVD mit den bis dahin im Ausschussesekretariat eingegangenen Akten wurde im Januar 2012 an die Fraktionen übergeben.

Im Rahmen der Amtshilfe erhielt auch die Staatsanwaltschaft Rostock die elektronischen Akten sowie die entsprechenden, vom Ausschuss erstellten Unterlagen wie Sitzungsprotokolle und Ausschussdrucksachen.

Die Aufbereitung der Akten im Sekretariat erfolgte durch Ergänzung der PDF-Dateien um Metadaten wie insbesondere elektronische Lesezeichen. Diese dienen der leichteren Auffindbarkeit der einzelnen in den Akten enthaltenen Dokumente. Gleichzeitig erarbeitete das Sekretariat thematische Zusammenstellungen etwa der vorliegenden Gutachten bestimmter Sachverständiger oder auch der Protokolle bestimmter Gremien. Dafür wurden Aktenauszüge erstellt.

Bei der Aufarbeitung der übergebenen Akten wurde durch die Fraktion DIE LINKE in einigen Fällen festgestellt, dass Seiten nicht lesbar waren. Dies lag u. a. an zu geringerer Auflösung oder dem Verzicht auf Farbkopien. Auf Anforderung des Ausschussesekretariates

---

<sup>77</sup> WM 138

<sup>78</sup> E-Mail des Sekretariats und Antworten des WM sowie des FM als ADRs. 6/39

<sup>79</sup> Begleitschreiben in ADRs. 6/39, E-Mail-Verkehr in FM 43 und 44

<sup>80</sup> FM 45

per E-Mail vom 13. Dezember 2012 wurden vom Beauftragten der Landesregierung mit Schreiben vom 18. Dezember 2012 entsprechende Austauschseiten bereitgestellt.<sup>81</sup>

Gegenstand von intensiven Diskussionen im Ausschuss und Schriftwechseln zwischen Abg. Johannes Saalfeld (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Jeannine Rösler (DIE LINKE) auf der einen und Vors. Jochen Schulte auf der anderen Seite, waren die seitens der Landesregierung vor der Übergabe in den Akten vorgenommenen Schwärzungen von Textpassagen und ganzen Seiten. Die Landesregierung erklärte mit Schreiben vom 19. Dezember 2012 zum Verfahren der Schwärzungen, diese beträfen diejenigen Aktenteile, die nicht zum Untersuchungsgegenstand des Ausschusses gehören. Dabei habe es sich etwa um Unterlagen gehandelt, die nicht den festgelegten Zeitraum betroffen hätten oder nicht dem Sachverhalt der Förderung der P+S Werften GmbH zuzuordnen gewesen sein. Teilweise habe es sich auch um besonders schützenswerte personenbezogene Daten gehandelt.<sup>82</sup>

Mit Schreiben vom 15. Januar 2013 hat Abg. Johannes Saalfeld für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beantragt, die Akten ungeschwärzt und vollständig anzufordern, hilfsweise zumindest eine plausible Erläuterung für jede einzelne Schwärzung anzufordern.<sup>83</sup> Ergänzend führte Abg. Johannes Saalfeld in der 3. Sitzung am 21. Januar 2013 aus, zum Teil sei durch das Wirtschaftsministerium lediglich eine Schwärzung von Überschriften erfolgt, der Schutz von Rechten Dritter könne dies nicht begründen.<sup>84</sup> Abg. Jeannine Rösler erklärte, die durch das Finanzministerium vorgenommenen Schwärzungen beschränkten sich demgegenüber auf nachvollziehbar dokumentierte Fälle.<sup>85</sup> Der Vertreter der Landesregierung Ministerialrat Müller-Tillmann hat auf den enormen Aufwand hingewiesen, jede Schwärzung im Einzelnen zu begründen.<sup>86</sup> Die Grundsätze seien aber dem Ausschuss bereits mit Schreiben vom 19. Dezember 2012 dargestellt worden.<sup>87</sup> Vor dem Hintergrund der Diskussion im Ausschuss hat Abg. Johannes Saalfeld den Antrag auf die hilfsweise beantragte Begründung der einzelnen Schwärzungen beschränkt. Der Ausschuss hat den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen von SPD und CDU gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD abgelehnt.

Im Nachgang zur Sitzung hat Abg. Johannes Saalfeld mit Schreiben vom 28. Januar 2013 erklärt, der Antrag sei angenommen worden, da das erforderliche Quorum von einem Viertel der Abgeordneten zugestimmt habe.<sup>88</sup> Mit einem Vermerk vom 6. Februar 2013 legte darauf das Ausschussesekretariat fest, dass der Antragsgegenstand nicht das Beweismittel, sondern das Beweiserhebungsverfahren betreffe. Deshalb käme hier kein Recht der qualifizierten Minderheit in Betracht. Eine gesetzliche Pflicht zur Begründung jeder einzelnen Schwärzung gebe es überdies nicht. Konkrete Anhaltspunkte für eine nicht sachgerechte Schwärzung seien nicht vorgetragen worden.<sup>89</sup> Mit Schreiben vom 4. März 2013 hat Abg. Johannes Saalfeld dieser Rechtsauffassung widersprochen.<sup>90</sup> Darauf

---

<sup>81</sup> WM 999

<sup>82</sup> A Drs. 6/6

<sup>83</sup> A Drs. 6/19

<sup>84</sup> KP-003-21-01-2013, S. 8

<sup>85</sup> KP-003-21-01-2013, S. 9

<sup>86</sup> KP-003-21-01-2013, S. 11

<sup>87</sup> A Drs. 6/6

<sup>88</sup> A Drs. 6/24

<sup>89</sup> A Drs. 6/25

<sup>90</sup> A Drs. 6/29

hat Vors. Jochen Schulte mit Schreiben vom 9. April 2013 die Rechtsauffassung des Sekretariates noch einmal umfangreich dargestellt und unterstützt.<sup>91</sup>

Entsprechend eines Angebots der Landesregierung vom 19. Dezember 2012 haben Vors. Jochen Schulte und Abg. Jeannine Rösler als seine Stellvertreterin am 26. Februar 2014 und am 13. bzw. 22. Mai 2014 vorher konkret benannte Aktenstellen anhand der im Wirtschaftsministerium vorhandenen ungeschwärzten Originalakten geprüft. Dabei wurden keine unzulässigen Schwärzungen festgestellt.

Die Frage der Vollständigkeit der Akten war auch später Thema im Ausschuss. So bemängelte Abg. Johannes Saalfeld bereits mit Schreiben vom 4. Dezember 2013 das Fehlen von Vollständigkeitserklärungen seitens des LFI und der Staatskanzlei und regte an, insoweit förmliche Vollständigkeitserklärungen einzuholen. In seiner Ablehnung dieses Vorschlags verwies Vors. Jochen Schulte auf die oben dargestellte Aktenlage.<sup>92</sup> Mit Schreiben vom 15. Januar 2014 erhielt Abg. Johannes Saalfeld seine Forderung nach einer Vollständigkeitserklärung durch die Staatskanzlei unter Verweis auf § 22 des Untersuchungsausschussgesetzes aufrecht und stellte heraus, diese könne nur durch den zuständigen Minister bzw. die Landesregierung insgesamt abgegeben werden.<sup>93</sup> Einen entsprechenden Antrag der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bezüglich der Aufforderungen an LFI und Staatskanzlei zur Abgabe förmlicher Vollständigkeitserklärungen hat der Ausschuss in seiner 20. Sitzung am 24. Februar 2015 mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und der CDU gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD abgelehnt.

Insbesondere die Aktenführung im Wirtschaftsministerium war Gegenstand von Kritik im Ausschuss. So erklärte Abg. Johannes Saalfeld, „dass das teilweise überhaupt nicht chronologisch ist, durcheinander, ziemlich unübersichtlich und eigentlich einer Aktenführung bzw. einer Ordnung nicht entspricht, die man eigentlich von einem Landesministerium erwarten könnte, vor allem eben im Vergleich zu anderen Ministerien, die da offensichtlich sehr viel mehr Sorgfalt haben walten lassen.“<sup>94</sup> Auch die Fraktion DIE LINKE kritisierte die Unübersichtlichkeit der Akten.<sup>95</sup>

Die Unübersichtlichkeit des großen Aktenbestandes führt unter anderem auch dazu, dass Vors. Jochen Schulte mit Schreiben vom 2. April 2014 entsprechend einer Bitte des Abg. Johannes Saalfeld die Protokolle der 9. und 10. Sitzung des HSW Beirates beim Wirtschaftsministerium anforderte, die tatsächlich bereits dem Ausschuss vorlagen, worauf das Ministerium mit Schreiben vom 10. April 2014 hinwies.<sup>96</sup>

### **3. Beweiserhebung durch weitere Materialien der Landesregierung, des Insolvenzverwalters und anderer Auskunftspersonen**

Im Verlauf der weiteren Untersuchungen wurden insbesondere von der Landesregierung, gehörten Zeugen und dem Insolvenzverwalter gezielt weitere Materialien angefordert und

---

<sup>91</sup> A Drs. 6/33

<sup>92</sup> Schriftwechsel zwischen Abg. Johannes Saalfeld und Vors. Jochen Schulte in A Drs. 6/54

<sup>93</sup> A Drs. 6/56

<sup>94</sup> WP-066-22-06-2015, S. 19

<sup>95</sup> A Drs. 6/183

<sup>96</sup> Schriftwechsel in A Drs. 6/84, 9. und 10. Protokoll des HSW Beirates dort und in WM 130



ausgewertet. Diese Materialien wurden jeweils dem Ausschuss als Druckwerk wie auch als elektronische Datei zugänglich gemacht und bei den vom Sekretariat erstellten Auswertungen der Zeugenvernehmungen berücksichtigt.

So forderte der Ausschuss etwa beim Insolvenzverwalter Berthold Brinkmann den Insolvenzbericht vom 15. Januar 2013 an, den dieser mit Schreiben vom 7. März 2013 neben einer Übersicht der Geschäftsführer und der Jahresabschlüsse für den Untersuchungszeitraum zur Verfügung stellte.<sup>97</sup>

Des Weiteren forderte der Ausschuss mit Schreiben vom 29. Mai 2013 von der HSW Treuhand die Protokolle der ersten beiden Sitzungen des Beirates der HSW Treuhand an, die im Aktenbestand der Landesregierung nicht aufzufinden waren, mutmaßlich, da zu diesem Zeitpunkt Staatssekretär Rüdiger Möller noch nicht in den Beirat berufen war. Außerdem forderte der Ausschuss die Protokolle der Gesellschaftsversammlung der P+S Werften GmbH an. Die von der HSW Treuhand mit Schreiben vom 31. Juli 2013 übersandten entsprechenden Unterlagen wurden als weiterer Ordner in den Aktenbestand des Ausschusses aufgenommen.<sup>98</sup>

Die Protokolle der ersten beiden Sitzungen des Beirates der HSW Treuhand hat der Ausschuss parallel auch mit Schreiben vom 16. August 2013 vom Beiratsmitglied Stephan Kulenkampff angefordert und erhalten. Darüber hinaus übersandte Stephan Kulenkampff entsprechend der Bitte des Ausschusses auch die Ergänzungen der KPMG vom 25. Januar 2010 zum Sanierungsgutachten für die P+S Werften GmbH<sup>99</sup>, nachdem diese Unterlage nicht aus dem Bestand des Ausschusses bereitgestellt werden konnte.

Tatsächlich ergänzend zum übergebenen Aktenbestand nachgereicht wurden durch die Landesregierung mit Schreiben vom 16. Juli 2014 die regelmäßig erstellten Berichte der Schiffsbausachverständigen, die seitens der Landesregierung erst vom Landesmandatar PwC angefordert werden mussten.<sup>100</sup> Damit kam die Landesregierung einem in der 32. Sitzung am 23. Juni 2014 artikulierten Wunsch des Ausschusses nach. Auf die zugrunde liegende schriftliche Bitte des Vors. Jochen Schulte vom 2. April 2014 hin hatte die Landesregierung zunächst erklärt, ihr lägen diese Sachverständigenberichte nicht vor.<sup>101</sup>

Aufgrund eines Hinweises des Zeugen Stadler auf eine im Dezember 2011 erfolgte Aktualisierung des KPMG-Sanierungsgutachten<sup>102</sup> regte Abg. Johannes Saalfeld an, diese Unterlagen von der Landesregierung anzufordern, soweit sie nicht im Aktenbestand des Untersuchungsausschusses auffindbar seien.<sup>103</sup> Nachdem das entsprechende Dokument von der Landesregierung übermittelt wurde<sup>104</sup>, teilte diese auf Nachfrage mit, sie habe sich diese Unterlage vom Landesmandatar PwC besorgt.<sup>105</sup>

Mit Datum vom 30. April 2014 beantragte die Fraktion DIE LINKE die Vorlage der Bau-

---

<sup>97</sup> ADRs. 6/31

<sup>98</sup> HSW 1

<sup>99</sup> 1. und 2. Beiratsprotokoll und KPMG-Ergänzungen vom 25. Januar 2010 als ADRs. 6/43

<sup>100</sup> ADRs. 6/107

<sup>101</sup> Schriftwechsel in ADRs. 6/84

<sup>102</sup> WP-028-05-05-2014, S. 8

<sup>103</sup> Schreiben vom 8. Oktober 2014, ADRs. 6/130

<sup>104</sup> Anlage zum Schreiben vom 10. November 2014, ADRs. 6/130

<sup>105</sup> Schreiben vom 18. Dezember 2014, ADRs. 6/138

und Finanzierungsverträge zu den Scandlines-Fähren durch die Landesregierung, soweit diese dort bzw. bei PwC vorlägen.<sup>106</sup> In der 29. Sitzung am 5. Mai 2014 hat der Ausschuss diesen Beweisantrag einstimmig beschlossen.<sup>107</sup> Mit Schreiben vom 28. Mai 2015 wurden darauf vom Wirtschaftsministerium Bauverträge übermittelt, während Finanzierungsverträge danach weder beim Ministerium noch bei PwC vorlagen.<sup>108</sup> In der 31. Sitzung am 16. Juni 2015 wurde dann von der Abg. Jeannie Rösler die Frage aufgeworfen, inwieweit diese Nachlieferung im Widerspruch zur Vollständigkeitserklärung der Akten stehe und ob die Unterlagen möglicherweise durch PwC zur Verfügung gestellt wurden.<sup>109</sup> Mit Schreiben vom 19. Juni 2014 erklärte darauf das Wirtschaftsministerium, tatsächlich seien diese Unterlagen erst auf Betreiben des Ausschusses von PwC angefordert worden.<sup>110</sup>

Ebenfalls mit einem förmlichen Beweisantrag forderte die Fraktion DIE LINKE am 30. April 2014, vom Insolvenzverwalter die aussagekräftigen Unterlagen zu den entstandenen Aufwendungen für die Sanierung und Restrukturierungen einzuholen.<sup>111</sup> Die Beschlussfassung wurde zunächst zurückgestellt, um in Abstimmung mit dem Ausschussesekretariat eine Präzisierung der anzufordernden Unterlagen zu erreichen.<sup>112</sup> Diese Präzisierung legte die Fraktion DIE LINKE mit Beweisantrag vom 16. Mai 2014 vor<sup>113</sup>, der Ausschuss fasste in seiner 32. Sitzung am 23. Juni 2014 den entsprechenden Beschluss.<sup>114</sup> Mit umfangreichen Schreiben vom 15. Juli 2014 und 6. August 2014 und den belegenden Anlagen kam der Insolvenzverwalter Bertold Brinkmann dieser Anfrage nach.<sup>115</sup>

In seiner 77. Sitzung am 9. März 2016 hat der Ausschuss einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD bei Enthaltungen seitens der Fraktionen der SPD und der CDU beschlossen, über das Justizministerium die Übermittlung des bei der Staatsanwaltschaft vorliegenden E-Mail-Verkehrs zwischen der P+S Werften GmbH und der Landesregierung bzw. den nachgeordneten Behörden des Landes anzufordern. Mit Schreiben vom 11. April 2016 übersandte die Justizministerin Uta-Maria Kuder die angeforderten E-Mails. Dabei wies sie ausdrücklich darauf hin, nicht geprüft zu haben, inwieweit diese E-Mails schützenswerte Rechte Dritter enthielten und inwieweit diese E-Mails dem Untersuchungsgegenstand zuzuordnen seien. Das Ausschussesekretariat stellte in einer kursorischen Prüfung fest, dass etwa 30 Prozent der E-Mails rein privater Natur waren bzw. aus anderen, insbesondere zeitlichen Gründen offenkundig keinen Bezug zum Untersuchungsgegenstand hatten. Die übrigen E-Mails wurden den Fraktionen im Ausschuss als Dateien übermittelt, die ausgesonderten E-Mails und die vom Justizministerium überlassene DVD konnten im Ausschussesekretariat eingesehen werden.

In seiner 79. Sitzung am 9. Mai 2016 erörterte der Ausschuss mit Vertretern des

---

<sup>106</sup> Beweisantrag auf ADrs. 6/83

<sup>107</sup> WP-029-05-05-2014, S. 6

<sup>108</sup> Schreiben mit Anlagen als ADrs. 6/88

<sup>109</sup> WP-031-16-06-2014, S. 13 f.

<sup>110</sup> ADrs. 6/97

<sup>111</sup> Beweisantrag auf ADrs. 6/83

<sup>112</sup> WP-029-05-05-2014, S. 4

<sup>113</sup> ADrs. 6/85

<sup>114</sup> WP-032-23-06-2014, S. 4 und Anlage 1

<sup>115</sup> ADrs. 6/104 und ADrs. 6/110

Justizministeriums, der Staatsanwaltschaft Rostock und des Datenverarbeitungszentrums Mecklenburg-Vorpommern die der Zusammenstellung von E-Mails zugrunde liegende Verfahren und Datensammlungen. Ergänzend wurden dazu in der öffentlichen 80. Sitzung am 23. Mai 2016 der Direktor des Landeskriminalamtes (LKA) Ingolf Mager und der zuständige Mitarbeiter des LKA Tino Just als Zeugen vernommen. Danach waren die E-Mails an den Ausschuss übergeben worden, die eine dienstliche E-Mail-Adresse der Landesregierung bzw. der nachgeordneten Landesbehörden oder Schlüsselbegriffe wie „Landesregierung“ enthielten. Grundlage der Auswahl war eine im Juli 2014 vom Insolvenzverwalter Berthold Brinkmann erhaltene Sicherungskopie vom Server der P+S Werften.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beantragte darauf die Feststellung, dass der entsprechende Beweisbeschluss des Ausschusses nicht abgearbeitet sei. Angefordert worden seien alle dienstlichen E-Mails der Landesregierung und damit auch die dienstlichen E-Mails, die von privaten E-Mail-Accounts verschickt worden seien. Danach müsse ergänzend gesucht werden, dazu legte die Fraktion eine Liste mit privaten E-Mail-Adressen vor, die ausweislich der bekannten Unterlagen von Landesbediensteten auch für dienstliche Belange genutzt worden seien. Dagegen verwiesen die Fraktionen von SPD und CDU zunächst auf die Formulierung im ursprünglichen Beweisbeschluss sowie auf datenschutzrechtliche Bedenken. Auf Nachfrage der Fraktion der CDU schätzte der Landesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit Reinhard Dankert mit Schreiben vom 12. Mai 2016<sup>116</sup>, die Recherche nach privaten Mail-Adressen mit offensichtlichem dienstlichen Bezug bei Beachtung der entsprechenden Vorschriften als zulässig ein.

Der Feststellungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erfolgte vor dem Hintergrund, dass diese einen erneuten Beweisbeschluss für überflüssig hielt. Der Antrag wurde mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, CDU und NPD gegen die Stimmen der Fraktionen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE abgelehnt.

Die Fraktionen von CDU und SPD beantragten mit einem neuen Beweisantrag ergänzend die Übermittlung der auf dem Server der P+S Werften GmbH gesicherten E-Mails von bzw. an bestimmte private Adressen von Landesmitarbeitern. Dieser Antrag wurde in der 81. Sitzung am 23. Mai 2016 mehrheitlich angenommen mit den Stimmen der Fraktionen der CDU, der SPD, DIE LINKE und NPD bei Enthaltung seitens der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Die Justizministerin leitet daraufhin weitere 16 E-Mails dem Untersuchungsausschuss zu.

#### **4. Beweiserhebung durch eine Verschlussache „VS - Nur für den Dienstgebrauch“**

Mit dem durch die Landesregierung überlassenen Gutachten der Moore Stephens Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu Mängeln im KPMG-Sanierungsgutachten lag dem Untersuchungsausschuss auch eine vom Wirtschaftsministerium als Verschlussache „VS - Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Unterlage vor. Diese Unterlage wurde unter Beachtung der Verschlussachenanweisung des Landes Mecklenburg-Vorpommern den Fraktionen übermittelt.

Zum rechtmäßigen Gebrauch der Verschlussache im Ausschuss hat der Vors. Jochen

---

<sup>116</sup> ADrs. 6/236

Schulte in der auf die Übersendung der Verschlussache folgenden öffentlichen Vernehmung des Ministerpräsidenten am 13. April 2015 ausgeführt, dass die konkreten Inhalte der Unterlage nicht öffentlich dargelegt werden dürfen.<sup>117</sup> Unabhängig davon sind die Erkenntnisse und Wertungen des Gutachtens bei der weiteren Ausschussarbeit und damit auch bei der Erstellung des Abschlussberichts implizit berücksichtigt worden.

## **5. Einbeziehung der schriftlichen Unterlagen in die Beweisaufnahme**

Auf Antrag des Vors. Jochen Schulte hat der Ausschuss in seiner 62. Sitzung am 13. April 2015 einstimmig in Abwesenheit der Fraktion der NPD beschlossen, alle Ausschussdrucksachen sowie die dem Ausschuss überlassenen Akten des Landesförderinstitutes, der Staatskanzlei sowie des Wirtschafts- und des Finanzministeriums und das Gutachten der Moore Stephens Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum KPMG-Sanierungsgutachten förmlich in die Untersuchungstätigkeit des Ausschusses einzubeziehen.<sup>118</sup>

Ergänzend hat der Ausschuss in seiner 82. Sitzung am 8. Juni 2016 einstimmig beschlossen, den vom Justizministerium übermittelten E-Mail-Verkehr zwischen der P+S Werften GmbH und der Landesregierung ebenfalls in die Beweisaufnahme einzubeziehen.

## **III. Beweiserhebung durch Zeugenvernehmungen**

### **1. Beginn, Art, Anzahl, Dauer und Ort der Vernehmung**

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss vernahm insgesamt 56 Zeugen, 15 davon mehrfach. Die Vernehmungen wurden in öffentlicher Sitzung im Plenarsaal des Schweriner Schlosses durchgeführt. Für eine Sitzung wurden regelmäßig drei Vernehmungen zu je zwei Stunden angesetzt, nämlich für 10:00 Uhr, 13:00 Uhr und 15:30 Uhr. Dieser Zeitplan wurde weitgehend eingehalten. Insgesamt dauerten die Zeugenvernehmungen 145 Stunden.

Die in der 11. Sitzung am 27. Mai 2013 beschlossene Vernehmung des Schiffsbausachverständigen Hans W. Samelin konnte nicht durchgeführt werden, da dieser bereits verstorben war.<sup>119</sup>

Ausnahmsweise wurde die Öffentlichkeit in der 26. Sitzung am 28. April 2014 zeitweise von der Vernehmung des Zeugen Möller ausgeschlossen. Dabei ging es darum, den Namen des für die Verzögerung beim Bau der Scandlines-Fähren möglicherweise mitverantwortlichen Zulieferers nicht öffentlich zu nennen.

Unterbrechungen der Zeugenvernehmungen zur nicht öffentlichen Beratung des Ausschusses gab es mehrfach.

Von der 8. Sitzung am 22. April 2013 wurde die Öffentlichkeit vorübergehend ausgeschlossen, um eine interne Beratung über den Ausschluss eines Zuhörers zu

---

<sup>117</sup> WP-061-13-04-2015, S. 6/7

<sup>118</sup> Antrag des Vorsitzenden als ADrs. 6/152

<sup>119</sup> Melderegisterauskunft des Amtes Groß Grönau vom 29. Mai 2013, ADrs. 6/37

ermöglichen. Auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Ausschuss dann mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE Herrn Dipl. Ing. Dieter Schmidt aus dem Vorstand der Hegemann-Gruppe als Zuhörer von der weiteren Sitzung ausgeschlossen, weil er als potenzieller Zeuge zum Beweisthema in Betracht kam.

Die Vernehmung des Zeugen Matthias Gerlach in der 18. Sitzung am 2. Dezember 2013 wurde zur nicht öffentlichen Beratung unterbrochen, um über den Umfang der vorliegenden Aussagegenehmigungen zu beraten.

Entsprechend einer Verständigung zwischen den Obleuten wurden ab der Vernehmung in der 22. Sitzung am 24. März 2014 regelmäßig im Anschluss an die öffentlichen Vernehmungen nicht öffentliche Beratungen angesetzt, um über weitere Verfahrensschritte diskutieren und beschließen zu können.

## **2. Aussagegenehmigungen, Zeugnis- und Auskunftsverweigerungsrecht**

Soweit die vom Ausschuss vernommenen Zeugen in einem öffentlich-rechtlichen Dienst- oder Amtsverhältnis standen, haben sie in Vorbereitung auf ihre Vernehmung im Ausschuss eine Aussagegenehmigung vorgelegt, aufgrund derer sie berechtigt waren, vor dem Untersuchungsausschuss auszusagen.

Herr Dr. Michael Axhausen wies darauf hin, dass er wegen seiner Schweigepflicht gegenüber seinen Auftraggebern keine Aussage tätigen dürfe und von dem Auskunftsverweigerungsrecht Gebrauch machen wolle, sofern er nicht von seiner Schweigepflicht entbunden werden würde. Deshalb hat der Ausschuss alle von Dr. Michael Axhausen benannten Gesellschaften angeschrieben, deren Interessen von einer Aussage berührt sein könnten. Da die Geschäftsführer der betroffenen Gesellschaften die Freigabe von der Schweigepflicht erklärten,<sup>120</sup> konnte Herr Dr. Axhausen am 22. April 2013 erstmals vom Untersuchungsausschuss vernommen werden.

Von der Hauptverwaltung der PwC Deutschland in Frankfurt/Main wurde mit Schreiben vom 21. November 2013 darauf hingewiesen, dass für den Zeugen Matthias Gerlach als Wirtschaftsprüfer eine Verschwiegenheitspflicht bestehe. Von dieser habe ihn der Bund noch nicht befreit.<sup>121</sup> Vor diesem Hintergrund wurde die ursprünglich für den 25. November 2013 vorgesehene Vernehmung auf den 2. Dezember 2013 verschoben. Erst am ursprünglich vorgesehenen Vernehmungstermin 25. November 2013 ging im Ausschuss ein Schreiben des Staatssekretärs Bernhard Heitzer vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie ein, in dem dieser die Mitarbeiter der PwC von der Verschwiegenheitspflicht hinsichtlich der Antrags- und Verwaltungsphase der im Jahr 2010 gewährten parallelen Bundes-/ Landesbürgschaft und der vom Bund zu 50 Prozent rückverbürgten Rettungsfinanzierung des Landes vom Juni 2012 betreffend die P+S Werften GmbH befreite. Ausdrücklich ausgenommen wurden dabei die Entscheidungsfindung, Willensbildung sowie Einschätzungen und Wertungen des Bundes. Auf dieser Grundlage erfolgten außer der Vernehmung von Matthias Gerlach auch die Vernehmungen von Holger Jandke in der 28. Sitzung am 5. Mai 2014 und in der 38. Sitzung

<sup>120</sup> Vgl. Bericht des Vorsitzenden dazu in der 7. Sitzung am 15. April 2013, KP-007-15-04-2013, S. 5 f.

<sup>121</sup> Vgl. ADRs. 6/49

am 6. Oktober 2014.

Nach Ladung des früheren Geschäftsführers der P+S Werften GmbH Dr. Dieter Brammertz zur 26. Sitzung am 28. April 2014 hat zunächst dessen Rechtsanwalt mit Schreiben vom 8. April 2014 angekündigt, sein Mandant werde sich vollständig und umfassend auf ein Auskunftsverweigerungsrecht nach § 26 Absatz 2 des Untersuchungsausschussgesetzes berufen, da die Staatsanwaltschaft Rostock gegen ihn wegen Insolvenzverschleppung ermittle.<sup>122</sup> Gleichzeitig wurde angeregt, die Ladung doch aufzuheben.<sup>123</sup> Der Ausschuss ist dieser Anregung nicht gefolgt. In der Vernehmung am 28. April 2014 hat die Abg. Stefanie Drese als amtierende Vorsitzende herausgestellt, dass dem Zeugen kein allumfassendes Auskunftsverweigerungsrecht zukomme, sondern er vielmehr nur auf gerade die Fragen nicht antworten müsse, mit deren Beantwortung eine konkrete Gefahr der Strafverfolgung verbunden sei.<sup>124</sup> Entsprechend stellte sie einige konkrete Fragen an den Zeugen, die nur teilweise von diesem beantwortet wurden. Um weitere der noch offen gebliebenen Fragen zu klären, erfolgte eine erneute Ladung zur 34. Sitzung am 8. September 2014.

Der Zeuge Torsten Moschell ist zu seiner Vernehmung in der 34. Sitzung am 8. September 2014 ebenfalls in Begleitung eines Rechtsbeistandes erschienen und hat sich auf ein umfassendes Auskunftsverweigerungsrecht berufen. Auch auf die gestellten konkreten Fragen erfolgte jeweils die Berufung auf das Auskunftsverweigerungsrecht nach § 26 Absatz 2 des Untersuchungsausschussgesetzes, sodass die Vernehmung bereits nach einer halben Stunde beendet war.

Der Zeuge Axel Schulz hat zu Beginn seiner Vernehmung in der 38. Sitzung am 6. Oktober 2014 auf die durch die Staatsanwaltschaft Rostock gegen ihn geführten Ermittlungen hingewiesen. Einige konkrete Einzelfragen der Abgeordneten hat er jedoch beantwortet. Die Vernehmung dauerte nur etwa eine halbe Stunde.

Die in der 44. Sitzung am 24. November 2014 vernommenen Zeugen Guido Fröschke und Jürgen Kräplin haben übereinstimmend darauf verwiesen, über ihre Kenntnisse aus ihrer Tätigkeit im Aufsichtsrat der P+S Werften GmbH nicht berichten zu können, da insoweit eine gesetzliche Schweigepflicht bestehe. Unabhängig davon konnten beide jedoch zum Sachverhalt an sich umfangreich aussagen.

Seitens des Insolvenzverwalters Berthold Brinkmann wurden mit Schreiben vom 8. Dezember 2014 sämtliche für die P+S Werften GmbH tätigen Geschäftsführer und Aufsichtsräte für mögliche Vernehmungen durch den Untersuchungsausschuss von ihrer gesetzlichen Verschwiegenheitspflicht befreit.<sup>125</sup>

### **3. Fragenkataloge des Vorsitzenden für die Vernehmung von Zeugen**

Vom Ausschusssekretariat wurden für den jeweils amtierenden Vorsitzenden zu den Sitzungen Sprechzettel vorbereitet. Diese dienten lediglich der Vorbereitung für den Vorsitzenden, der auf dieser Grundlage nach eigenem Ermessen die Sitzung leitete. Lediglich ausnahmsweise wurde ein Sprechzettel zu einer nicht öffentlichen Sitzung dem

---

<sup>122</sup> Vgl. ADRs. 6/77

<sup>123</sup> Schreiben RA Krause, ADRs. 6/77

<sup>124</sup> Vgl. WP-026-28-04-2014, S. 71

<sup>125</sup> Vgl. ADRs. 6/136

Ausschuss zugänglich gemacht, um die Argumentation zur Ablehnung eines Beweisantrages zu verdeutlichen.<sup>126</sup> Für die Vernehmungen wurden jeweils als Anlage zum Sprechzettel Übersichten mit möglichen Fragen vorbereitet, die aus Sicht des Sekretariates durch den Zeugen beantwortet werden könnten.

#### 4. Ausfall der Aufzeichnungstechnik am 6. Oktober 2014

In der 38. Sitzung fiel während der Vernehmungen der Zeugen Holger Jandke und Michael Wellmann die digitale Tonaufzeichnung aus. Erst nach Ende der Sitzung wurde im Einzelnen deutlich, in welchem Umfang deshalb keine Tondateien erstellt wurden. Insoweit konnte entgegen der gesetzlichen Vorgabe in § 14 Absatz 2 Satz des Untersuchungsausschussgesetzes keine wörtliche Protokollierung erfolgen, es wurde stattdessen für die betroffenen Zeitabschnitte anhand handschriftlicher Aufzeichnungen im Sekretariat ein analytisches Kurzprotokoll erstellt. In den darauf folgenden Sitzungen hat der Ausschuss beraten, wie weiter zu verfahren sei.<sup>127</sup> Im Ergebnis verständigte sich der Ausschuss in der 45. Sitzung am 24. November 2014 darauf, den Zeugen Holger Jandke zu den nicht wörtlich protokollierten Aspekten nochmals schriftlich zu befragen. Die Antworten wurden dem Ausschuss am 12. Januar 2015 vorgelegt.<sup>128</sup>

### IV. Organstreitverfahren vor dem Landesverfassungsgericht

Mit Schreiben vom 13. August 2015 beantragte die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beim Landesverfassungsgericht Mecklenburg-Vorpommern den Erlass einer einstweiligen Anordnung.<sup>129</sup> Als Antragsgegner waren der Ausschuss sowie der Ausschussvorsitzende Jochen Schulte benannt. Dem lag die in der 66. Sitzung des Ausschusses am 22. Juni 2015 erfolgte mehrheitliche Ablehnung des Antrages der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Beiziehung des bei der Staatsanwaltschaft vorliegenden E-Mail-Verkehrs zwischen der P+S Werften GmbH und der Landesregierung zugrunde. Anhand seiner rechtlichen Wertung dieser Abstimmung hatte der Ausschussvorsitzende danach gegenüber der Justizministerin keine Aktenvorlage verlangt.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beehrte die Feststellung, dass sowohl die mehrheitliche Ablehnung des Antrags im Ausschuss als auch das Unterlassen der Weiterleitung des Aktenvorlagebegehrens durch den Ausschussvorsitzenden an die Justizministerin jeweils die qualifizierte Minderheit im Ausschuss in ihrem Beweiserhebungsrecht und auch den Landtag in seinem Recht auf eine ordnungsgemäße Erfüllung des Untersuchungsauftrags verletzt hätten.

In seiner 68. Sitzung am 7. September 2015 beauftragte der Ausschuss den Vorsitzenden Jochen Schulte mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und der CDU bei Gegenstimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der NPD, für den Ausschuss einen Prozessbevollmächtigten zu bestellen und eine Stellungnahme abzugeben. In der Stellungnahme sollte die mit Schreiben vom 2. Juli dargestellte

<sup>126</sup> Sprechzettel zur 60. Sitzung am 23. März 2015 als A.Drs. 6/150

<sup>127</sup> So bereits in der 39. Sitzung am 6. Oktober 2014 und in der 43. Sitzung am 3. November 2014

<sup>128</sup> A.Drs. 6/139

<sup>129</sup> A.Drs. 6/173, Az. LVerfG 5/15 e.A.

Rechtsauffassung bekräftigt werden.

Für die Antragsgegner erklärte Professor Dr. Klaus F. Gärditz in einer Antragsrwiderrung vom 9. September 2015<sup>130</sup>, der Antrag sei bereits unzulässig, weil bis zum Ablauf der Wahlperiode noch weitere Beweisaufnahmen und auch ein Hauptsacheverfahren durchgeführt werden könnten. Außerdem sei der Ausschussvorsitzende kein zulässiger Antragsgegner, da ihm insoweit keine durch Landesverfassung oder Geschäftsordnung übertragenen Rechte zukämen. Es fehle für die begehrte Beweisaufnahme durch Aktenbeziehung an einem entsprechenden Ausschussbeschluss und im Übrigen sei gegen ein behauptetes pflichtwidriges Unterlassen des Vorsitzenden zunächst der Ausschuss anzurufen. Ergänzend wurde darauf verwiesen, das Verlangen der E-Mail-Beziehung bei der Staatsanwaltschaft betreffe die Modalitäten der E-Mail-Beziehung, nicht die Beweisaufnahme durch die E-Mails an sich, da diese bereits in den Akten der Landesregierung enthalten waren. Schließlich seien die Obleute der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN rechtlich nicht befugt, im Ausschuss Rechte der Fraktionen wahrzunehmen.

Mit Beschluss vom 24. September 2015 hat das Landesverfassungsgericht den Antrag auf einstweilige Anordnung als unzulässig zurückgewiesen.<sup>131</sup> Dabei stellte es wesentlich darauf ab, dass den Fraktionen im Untersuchungsausschuss keine besonderen Rechte zukämen. Die im Ausschuss antragstellenden Abgeordneten allerdings hätten kein Quorum für eine qualifizierte Minderheit erfüllt. In jedem Fall brauche es für ein Aktenvorlageersuchen als Teil der Beweisaufnahme einen entsprechenden Beweisbeschluss. Der liege hier nicht vor. Im Übrigen hat das Gericht auch Zweifel geäußert, inwieweit eine mögliche Verletzung von Rechten einer qualifizierten Ausschussminderheit allein durch die Landtagsfraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN geltend gemacht werden könne, da diese selbst keine qualifizierte Minderheit repräsentiere.

In der 70. Sitzung am 5. Oktober 2015 lehnte die Mehrheit im Ausschuss erneut den Antrag der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Anforderung des E-Mail-Verkehrs zwischen P+S Werften und dem Land Mecklenburg-Vorpommern bei der Staatsanwaltschaft ab, der diesmal von den Ausschussmitgliedern Helmut Holter, Jeannine Rösler und Johannes Saalfeld unterzeichnet war. Darauf beantragten mit Schreiben vom 18. November 2015 die Ausschussmitglieder Helmut Holter, Jeannine Rösler und Johannes Saalfeld sowie die Fraktion DIE LINKE und die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemeinsam als drei selbständige Antragsteller beim Landesverfassungsgericht im Verfahren 9/15, festzustellen, dass der Ausschuss und der Ausschussvorsitzende Verfassungsrecht verletzt hätten. Im Einzelnen wurde dargelegt, dass dem Beweisantrag als Antrag einer qualifizierten Minderheit zu folgen gewesen sei. Deshalb sei die ohne ausreichende Begründung erfolgte Ablehnung durch die Ausschussmehrheit rechtswidrig gewesen. Der Ausschussvorsitzende sei deshalb gehalten gewesen, den Beweisantrag entsprechend umzusetzen. Die Antragsteller gingen im Weiteren auf die Bedeutung des beantragten Beweismittels ein.<sup>132</sup>

In der Antragsrwiderrung erklärte Prof. Dr. Klaus Gärditz, der Ausschussvorsitzende sei bereits kein geeigneter Antragsgegner, da dieser nur die Ausschussbeschlüsse umzusetzen

---

<sup>130</sup> ADrs. 6/177

<sup>131</sup> ADrs. 6/179

<sup>132</sup> Insgesamt ADrs. 6/196



habe. Auch komme den Antragstellern für sich alleine jeweils kein Antragsrecht zu, da lediglich die qualifizierte Minderheit im Landtag als Gesamtheit die Verletzung von Rechten durch unzulässige Ablehnung von Beweisanträgen geltend machen könne. Im Übrigen betreffe der Antrag im Ausschuss lediglich die Beweiserhebungsmodalitäten, sodass die Mehrheit darüber ohne Einschränkungen entscheiden könne. Schließlich hätten die Antragsteller kein konkretes Beweisthema benannt, dies diene nicht dem Untersuchungsinteresse und verzögere nur das Verfahren.<sup>133</sup>

In der mündlichen Verhandlung änderten die Antragsteller entsprechend richterlichen Hinweises ihre Anträge und beantragten nunmehr festzustellen, dass die Ablehnung des Beweisantrags verfassungsmäßige Rechte der Antragsteller verletzte. Der Antrag richtete sich trotz richterlichen Hinweises weiter auch gegen den Ausschussvorsitzenden als Antragsgegner.

Mit Urteil vom 25. Februar 2016 stellte das Landesverfassungsgericht fest, dass die Ablehnung des Beweisantrages die Antragsteller in ihren verfassungsmäßigen Rechten verletzt hat. Der Beweisantrag sei zulässig gewesen. Er habe nicht ausschließlich Modalitäten der Beweiserhebung betroffen und er sei auch ausreichend bestimmt gewesen. Eines Beweisthemas habe es nicht bedurft. Da der Beweisantrag von einer qualifizierten Minderheit entsprechend des verfassungsrechtlichen Einsetzungsquorums gestellt worden sei, komme es der Mehrheit nicht zu, die Erforderlichkeit der Beweiserhebung zu beurteilen. Die Vollständigkeitserklärungen der Landesregierung können sich ohnehin nicht auf den bei den P+S Werften sichergestellten E-Mail-Verkehr zwischen P+S Werften und dem Land beziehen und seien daher unerheblich. Die Ausschussmehrheit hätte deshalb den Beweisantrag nur mit einer besonderen Begründung ablehnen dürfen. Tatsächlich sei aber keine ausreichende Begründung erfolgt. Insbesondere reiche der Verweis in der Diskussion zum Beweisantrag auf den Verfahrensschriftsatz im vorangehenden Eilverfahren vor dem Landesverfassungsgericht nicht aus, da dieser Schriftsatz sich nicht auf eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Beweisantrag beschränke und damit die tatsächliche beabsichtigte Begründung für die Ablehnung nicht mehr ohne Weiteres erkennbar sei. Dem Ausschussvorsitzenden als Antragsgegner sei jedoch keine Rechtsverletzung vorzuwerfen, da dieser ohne den entsprechenden Ausschussbeschluss nicht zur Beweiserhebung verpflichtet sei.

## **V. Abgabe eines Sachstandsberichts an den Landtag**

In seiner 82. Sitzung am 8. Juni 2016 hat der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei Enthaltung der Fraktion der NPD einvernehmlich beschlossen, die Vernehmung der Zeugen abzuschließen, um dem Landtagsplenum zur letzten regulären Sitzung im Juli 2016 einen Sachstandsbericht über die Untersuchungsarbeit vorlegen zu können.

Ferner hat der Ausschuss in dieser Sitzung einstimmig beschlossen, die von der Landesregierung erhaltenen Aktenkopien innerhalb von sechs Monaten nach Behandlung des Sachstandsberichts im Plenum zu vernichten.

---

<sup>133</sup> Insgesamt A.Drs. 6/200

Schließlich hat der Ausschuss mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen von SPD und CDU, gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und NPD den vorliegenden Berichtsentwurf mit der darin enthaltenen Beschlussempfehlung zugestimmt.

## 2. TEIL: FESTSTELLUNGEN DES UNTERSUCHUNGSAUSSCHUSSES

### A. Hegemann-Werften September 2009 bis April 2010

#### I. Ausgangslage

##### 1. Struktur und Finanzierung des Werftenverbundes

Am Standort Stralsund unterhielt die dänische A.P. Møller-Mærsk-Gruppe von 1998 bis 2007 eine moderne Kompaktwerft. Allerdings verfügte dieser Standort als Bestandteil eines großen Konzerns nicht über eigene Vertriebs- und Finanzierungsstrukturen. Im Jahr 2007 wurde die Werft an die Hegemann-Gruppe verkauft. Zu diesem Zeitpunkt besaß die Werft kein nennenswertes Eigenkapital. Bis 2009 bestand diese Hegemann-Werften-Gruppe im Wesentlichen aus den Produktionsstandorten Rolandwerft in Berne (Niedersachsen), der Volkswerft Stralsund sowie der als Muttergesellschaft der Volkswerft fungierenden Peene-Werft GmbH in Wolgast. Die industrielle Fertigung bis 2009 konzentrierte sich auf die Produktion von Containerschiffen, wie der Zeuge Kulenkampff aussagte: „Die Kern-Werften-Gruppe produzierte bis zum Jahre 2009 im Wesentlichen, das ist sicherlich allseits bekannt, Containerschiffe. Die Rolandwerft baute kleinere Schiffe und Segmente, während auf der Volkswerft größere Containerschiffe in Serie produziert wurden. Und darüber hinaus betrieb die Peene-Werft neben dem Bau kleinerer Containerschiffe den Militärschiffbau und Schiffsreparaturen. In einem gewissen Umfang war die Kern-Werften-Gruppe auch im Bereich des Baus von Spezialschiffen, etwa der öffentlichen Hand oder Ankerziehversorgern, tätig.“<sup>134</sup> Der Insolvenzverwalter hält in seinem Bericht fest, dass kein strategischer Schwerpunkt im Bereich Spezialschiffbau ausgebildet wird: „In geringerem Umfang waren die Werftbetriebe auch im Bereich des sogenannten Spezialschiffbaus tätig, ohne dass dieser zu diesem Zeitpunkt eine konkrete Strategie zugrunde lag; beispielsweise wurden auf der Peene-Werft zwei sogenannte Saugbagger (Dredger) für den Reeder Rohde Nielsen kontrahiert, auf der Volkswerft Stralsund mehrere Flusskreuzfahrtschiffe für den Auftraggeber Premicon.“<sup>135</sup>

Die Finanzierung des Schiffbaus für den Standort Stralsund war für einen mittelständischen Konzern, wie der Hegemann-Gruppe eine große Herausforderung und die vorhandenen Aval- und Bauzeitfinanzierungen i.H.v. 250 Mio. € endeten im Juli 2010. Der Zeuge Meyer erläuterte in seiner Aussage die Schwierigkeiten des Mittelständlers Hegemann eine ausreichende Finanzierung für den Standort Stralsund zu gewährleisten: „Das muss man vor dem Hintergrund verstehen, dass der Übergang zu Hegemann natürlich bedeutete, aus der behüteten Ummantelung in einem Weltkonzern wie Mærsk zu einer durchaus, vor allen Dingen gegenüber den Banken, reduzierten Marktmacht eines deutschen Mittelständlers zu geraten, nämlich Hegemann. Das sind Dinge, die man durchaus auch im Verständnis des Standortes Stralsund erwähnen muss.“<sup>136</sup>

<sup>134</sup> WP-010-13-05-2013, S. 61

<sup>135</sup> ADRs. 6/31: Insolvenzbericht der P+S Werften, S. 21 von 115

<sup>136</sup> WP-015-30-09-2013, S. 10

Die Finanzierungslinie der Werften beschreibt der Zeuge Kulenkampff wie folgt: „Die Kern-Werften-Gruppe deckte ihren Liquiditätsbedarf fast ausschließlich über solche projektbezogenen Aval- und Bauzeitfinanzierungen, die zumeist mit Landesbürgschaften des Landes Mecklenburg-Vorpommern rückgesichert wurden. Betriebsmittelfinanzierungen für die einzelnen Gesellschaften gab es nicht. So hatte die Volkswerft 2007 und 2008 Verträge über die Gewährung von Aval- und Bauzeitfinanzierungen mit Bankenkonsortien geschlossen. Das erste Konsortium bestand aus alter Zeit noch aus NORD/LB, der KfW und der WEST/LB. Hier übernahm die KfW IPEX später die Position der KfW. Das Konsortium bestand später nur noch aus NORD/LB und KfW IPEX. Unter diesen Verträgen standen der Volkswerft, sowie mit Einverständnis des Bankenkonsortiums im Einzelfall den übrigen Gesellschaften der Kern-Werften-Gruppe, Avale- und Bauzeitfinanzierungen von seiner Zeit über 250 Mio. € zur Verfügung. Allerdings nur noch bis spätestens Juli 2010. In diesem Monat sollte das letzte finanzierte Schiff fertiggestellt sein. Spätestens ab diesem Zeitpunkt musste eine Anschlussfinanzierung vorliegen, um den Werftbetrieb aufrechterhalten zu können.“<sup>137</sup>

Die Peene-Werft GmbH und die Volkswerft Stralsund wurden durch den Verschmelzungsvertrag vom 29. April 2010 mit Wirkung zum 1. November 2009 verschmolzen. Durch einen Asset Deal, also eines Einzelverkaufes von Wirtschaftsgütern, wurde die Rolandwerft an Lürssen verkauft, die eingegangenen Verbindlichkeiten verblieben dabei bei der P+S Werften GmbH, wie PwC im Mai 2012 feststellt: „Im Jahr 2010 verkaufte die Peene-Werft die Aktiva der Rolandwerft für 2,8 Mio. € an Lürssen, haftete jedoch weiterhin für die aufgelaufenen Verbindlichkeiten der Rolandwerft, welche letztlich die P+S Werften, wie die Vergangenheitslasten der Peene-Werft rollierend weiter finanzierte.“<sup>138</sup>

## 2. Krisenauswirkungen auf den Werftenverbund

Der Auftragsbestand der Werftengruppe Anfang 2009 betrug mit rund 1 Mrd. € hauptsächlich Containerschiffe und sicherte nominell eine Auslastung der Fertigung bis Mitte 2010. Bereits im 2. Quartal 2009 zeichneten sich massive Liquiditätsprobleme bei den Werften ab, bedingt durch die Finanz- und Wirtschaftskrise und deren Auswirkungen auf die Werften. Geprägt war die Situation von Auftragsstornierungen, Verhandlungen über Preisnachlässe, zeitlichen Verschiebungen, aber auch Umbestellungen von Auftraggebern. So reduzierte sich der Auftragsbestand bis zum Mai des Jahres auf rund 545 Mio. €, sodass nur noch eine Auslastung der Fertigung bis Anfang 2010 gegeben war. Bis September 2009 verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation der Werft nochmals und eine akute Insolvenz konnte nur durch ein Stützungspaket von Land/Bund und Bankenkonsortium abgewendet werden.<sup>139</sup> Den Werften bescheinigen mehrere Zeugen, dass bis zur Schifffahrtskrise positive Geschäftszahlen und gute wirtschaftliche Perspektiven vorgelegen hätten.

Zeuge Saur schilderte die Dimension der Schifffahrtskrise: „In 2008 gab es noch eine Auftragsstornierung auf einer deutschen Werft. Im Jahr 2009 sind insgesamt allein 50 Aufträge auf deutschen Werften storniert worden, durch die Wirtschaftskrise. Und die

<sup>137</sup> WP-010-13-05-2013, S. 61

<sup>138</sup> PwC: Restrukturierung und Rettungsbeihilfe für die P+S Werften, Stand 21. Mai 2012, WM 56, S. 48 bis 31 (45)

<sup>139</sup> ADrs. 6/8: Schreiben NORD/LB vom 20. Dezember 2012 – Beantwortung Fragenkatalog des PUA, S. 1/3

zweite Zahl, was den Containerschiffbau angeht: Es wurden 2008 auf allen deutschen Werften noch 50 Containerschiffe abgeliefert – 2008 wohl gemerkt – 2011 nur noch ein einziges Schiff.“<sup>140</sup>

Der Zeuge Idler stellt heraus, dass die Bilanzen der Werften bis zur Schifffahrtskrise gute Perspektiven gezeigt hätten: „Das waren also alles Voraussetzungen, die eigentlich gezeigt haben, dass die Werft gute Perspektiven hatte, sich auch zukünftig im Markt zu behaupten. Was damals keiner so erwägen konnte – was auch heute ja immer noch, wie Sie alle wahrscheinlich wissen, der Fall ist – es ist dann zur, nicht nur zur Finanzkrise gekommen, sondern auch zur Schifffahrtskrise. Und diese Schifffahrtskrise hat leider dazu geführt, dass einige Besteller ihre Aufträge zurückgezogen haben. Maßgeblich und auch sehr schwierig ist die Stornierung von vier Containerschiffen der Delphis-Gruppe gewesen, eine belgische Reederei mit – an sich – gutem Namen, allerdings mit einem sehr schwierigen kaufmännischen Verständnis.“<sup>141</sup>

Der Zeuge Saur bestätigt die Auffassung des Zeugen Idlers: „Die beiden Werften, um die wir uns zu kümmern hatten, nämlich die Volkswerft Stralsund und die Peene-Werft, das waren gesunde Unternehmen. Die Volkswerft war bis 2007 Teil des Mærsk, Mærsk McKinney Konzerns. Das war eine konzernfinanzierte Werft, die vor allen Dingen große Containerschiffe baute, die aber auch schon Erfahrungen im Spezialschiffbau hatte. Beispielsweise durch den Bau der, der Ankerziehschlepper, Ziehschlepper für Mærsk. Und die Peene-Werft war ja bekannterweise, bekanntermaßen eine Werft, die sich schon früh auf Spezialschiffbau konzentriert hat, ob es Marineschiffe gewesen sind oder Behördenschiffe. Und auch diese Werft hat also in den Jahren 1998 bis 2008 durchweg gute Ergebnisse gehabt. Sie hat Überschüsse erzielt, sie hat positives Eigenkapital gehabt. Und diese beiden Werften in Mecklenburg-Vorpommern sind dann 2008 eben in riesige Probleme gekommen durch die Wirtschafts- und Finanzkrise.“ Und weiter stellt er heraus, dass es sich vonseiten der Werften um eine unverschuldete Notlage handelte: „Die Volkswerft etwa dadurch, dass Besteller in die Insolvenz gegangen sind. Das dann über bereits im Bau befindliche Schiffe neu verhandelt werden musste, das Preisnachlässe gemacht werden mussten, und dass sich so Liquiditätsbelastungen ergeben haben, bei der Peene-Werft in noch größerem Umfang. Die Peene-Werft hatte dann das Problem, neben dieser Liquiditätsbelastung, dass sie auch noch Reederei-Darlehen beispielsweise gegeben hat, an Reeder oder an Besteller, nur damit sie die Schiffe dann auch abgenommen bekamen. Und so haben sich natürlich in diesem Zeitraum ganz große Probleme ergeben. ... Sicherlich ist auch, jedenfalls nach meiner Erinnerung, also wenn ich's mal zusammenfasse, die ... die Notlage, in die die Werften gekommen sind, 2008/2009, ist – nach meiner Erinnerung – im Wesentlichen eine unverschuldete Notlage gewesen.“<sup>142</sup>

Die umfassenden Auswirkungen der Schifffahrtskrise, welche die Werftstandorte in Wolgast und Stralsund ab 2008 betrafen, arbeitet der Zeuge Meyer bei seiner Befragung heraus: „Erstens: Die Schifffahrtskrise, die zum Teil bis heute anhält, mit einem Niedergang der Frachtraten, mit Überkapazitäten, mit der Situation, dass kaum noch neue Aufträge für die Werften nachgefragt wurden und insbesondere, was natürlich die Politik in Deutschland besonders ärgert, dass sich kaum Reeder aus Deutschland für die deutschen Werften und Aufträge interessiert haben. Der zweite Punkt – und das fällt ineinander im Jahre 2008 – ist

<sup>140</sup> WP-008-22-04-2013, S. 123

<sup>141</sup> WP-013-26-08-2013, S. 7

<sup>142</sup> WP-008-22-04-2013, S. 123

die Finanzkrise mit drastischen Auswirkungen auf das Verhalten der Banken. Das heißt, es kommt zu einem Rückzug aus der risikobehafteten, weniger ertragreichen Schiffsfinanzierung aus Sicht der Banken. Beispiele wie die HSH Nordbank, die Deutsche Bank, die Commerzbank, die NORD/LB, alle Banken, die vermehrt in der Schiffsfinanzierung unterwegs waren, ziehen sich nach Möglichkeit aus Schiffsfinanzierungen zurück. Und wir erleben einen neuen Player, eine neue Rolle notgedrungen über die KfW und die KfW IPEX. Und ich behaupte heute noch, ohne die KfW gibt es kaum noch eine vernünftige Schiffsfinanzierung in Deutschland. Das heißt, wir erleben in der Finanzkrise der Banken 2008, dass speziell gegenüber dem Schiffbau so etwas wie eine Politik der spitzen Finger und der Risikominimierung beginnt, die drastische Auswirkungen auf die Finanzierungslage der Unternehmen hat, ohne das per se sich jetzt erst einmal etwas bei den Unternehmen geändert hatte. Aber hinzu kommt eben auch die schon von mir benannte Schifffahrtskrise. Auftragsschwankungen ... im Schifffahrtsbereich, die sind in der Branche des Schiffbaus als Schweinezyklus länger bekannt. Aber die Zusätzlichkeit der Finanzkrise mit ihren Auswirkungen verschärft die Situation drastisch. Und seit 2008, meine Damen und Herren, stand damit die Frage im Raum: Welche Unternehmen, welche Schiffbauunternehmen in Deutschland überleben die Doppelkrise?“<sup>143</sup>

Dabei waren nach Aussage des Zeugen Kulenkampff die Werften der Hegemann-Gruppe aufgrund ihrer Kundenstruktur besonderes von der Schifffahrtskrise betroffen: „Aus dieser Auftraggeberstruktur heraus war die Hegemann-Gruppe unverhältnismäßig betroffen, weil ja [...] diese kleinen Reeder in der Zeit so angespannt waren durch den Markt, dass sie Schiffe gar nicht mehr bezahlen konnten, wir Restwerklohnforderungen erheblich stunden müssten, wir Chartergarantien geben mussten, zum Teil halbfertige Schiffe storniert wurden. Und die Pönalen, die sie dann verlangen können, ja die sind auch nur so viel wert, wie das Papier, nicht, oder wie die Anzahlung, die sie dann einbehalten können. Und da die Anzahlungen nicht dem Bautenstand entsprechen, machen sie natürlich einen immensen Verlust. Und was wollen Sie mit so einer Bauruine machen? [...] Ich glaube, in dieser Größenordnung und dann natürlich in Relation zu der Werftgröße dürfte es die Hegemann-Gruppe unverhältnismäßig getroffen haben.“<sup>144</sup>

### 3. Umgang mit der Krise

Das Management der Hegemann-Gruppe war nach Ansicht mehrerer Zeugen nicht in der Lage gewesen, die Werften aus der Krise zu steuern. Dazu merkte der Zeuge Saur an: „Aber was ich in Erinnerung noch weiß, gerade bei der Hegemann-Gruppe – die Art und Weise, wie man mit dieser Krise umgegangen ist, die ist nach meiner Erinnerung nicht optimal gewesen. Denn es war Ende 2008 natürlich klar, dass es dann mit den Standorten so nicht weitergehen konnte, dass man eben aufgrund dieser Auftragseinbrüche und dieser Anpassungen natürlich einschneidende Maßnahmen ergreifen musste. Und es hat nach meiner Erinnerung sehr, sehr lange gedauert, bis das dann wirklich vollzogen worden ist.“<sup>145</sup> Der Zeuge Seidel betont in diesem Zusammenhang Zweifel an dem Management der Hegemann-Gruppe beim Umgang mit der Krise: „Ja, nun muss ich das, ... wir zwar die Hegemann-Gruppe kannten aus der Vergangenheit, aber ich will auch nicht verhehlen, dass es natürlich zunehmend eine Sorge gab, dass das Unternehmen Hegemann – auch aufgrund,

<sup>143</sup> WP-015-30-09-2013, S. 11

<sup>144</sup> WP-010-13-05-2013, S. 103

<sup>145</sup> WP-008-22-04-2013, S. 124

das ist ja ganz normal, des Alters des Hauptgesellschafters, ich weiß jetzt nicht mehr genau, aber auf jeden Fall an die 80 Jahre war er damals – ... dass Sorge auftrat, ob denn die Hegemann-Gruppe auch mit ihrem Management, sozusagen, der ... Situation gerecht werden konnte. Ich will auch nicht verhehlen, die Zusammenarbeit wurde schwieriger, weil natürlich eine Menge von Entscheidungen abgefordert wurde, und besonders schwierig wurde es eigentlich dann insbesondere auch in der Zusammenarbeit mit den Banken.“<sup>146</sup> Auch der Zeuge Meyer machte deutlich, dass für die Landesregierung der Kurs der Hegemann-Gruppe unklar und wenig verlässlich erschien: „Für die Landesregierung war die Gesamtstrategie bei der Hegemann schwer erkennbar. Und es gab ein Führungsprinzip bei Hegemann, das sehr stark auf Herrn Hegemann selbst als eine Art Patriarch – in Anführungsstrichen – zugeschnitten war. Ich will an der Stelle sagen, von der persönlichen Einschätzung, ein Mann, der sehr viel für Mecklenburg-Vorpommern getan hat, durch seine wirtschaftlichen Aktivitäten. Und darüber hinaus aber schon, dass der Eindruck entstand in der Geschäftsführung, dass die Zügel, die er in der Hand hatte, ihm zunehmend entglitten. Das Ergebnis dieser Situation, die ich gerade beschreibe, war, dass wir als Landesregierung eingeforderte Planungen, Unterlagen, Strategiepapiere, dass diese entweder verspätet oder gar nicht kommen, wenn sie angefordert werden oder unvollständig sind. [...] Das hat sicherlich dazu geführt, dass die Banken als Partner der Finanzierung verärgert waren über das Unternehmen, dass es sozusagen so schleppend vorangeht. Es gab bereits im Sommer 2009, von der Landesregierung unterstützt, die Forderung an Hegemann, in der Geschäftsführung einen ausgewiesenen Sanierer einzusetzen. Dass im August 2009 der noch damalige Bundestagsabgeordnete Herr Kröning als Geschäftsführer präsentiert wurde, wurde von uns als Gegenteil von dem, was gefordert wurde, nämlich einen Sanierer in die Geschäftsführung einzusetzen, empfunden. Denn, man muss das ja offen sagen – und da hat er sicherlich seine Qualitäten – Herr Kröning hat als politischer Lobbyist vor allen Dingen in Richtung Berlin gearbeitet, aber nicht in der Geschäftsführung als Sanierer.“<sup>147</sup> Nach einem auf den 5. Oktober 2009 datierten Vermerk des Wirtschaftsministerium haben die Banken in einer Beratung am 4. Oktober 2009 unterstrichen, dass sie nicht mehr weiter mit dem bisherigen Vorstand der Hegemann-Gruppe zusammenarbeiten wollten und sie die sofortige Einsetzung eines Sanierers forderten.<sup>148</sup>

Der Zeuge Kulenkampff weist darauf hin, dass bereits im November 2008 die Hegemann-Unternehmensgruppe Kontakt zur Landesregierung zwecks Gewährung eines Darlehens aufgenommen hätte. Allerdings seien die Verhandlungen schwierig und davon geprägt gewesen, dass immer wieder weiterer Informationsbedarf und Anforderungen an das Unternehmen gestellt worden seien. Dies hätte zu erheblichen Verzögerungen geführt: „Im November 2008 nahm daher die Hegemann-Unternehmensgruppe Kontakt mit Herrn Minister Jürgen Seidel und dem Staatssekretär Herrn Dr. Stefan Rudolph sowie der PwC, wegen einer Landesbürgschaft für ein Bankdarlehen von 30 Mio. € auf. PwC war als Mandatar des Landes Mecklenburg-Vorpommern für die Bearbeitung von Anträgen auf Landesbürgschaften zuständig. Durch dieses Darlehen sollte für die beiden im Lande Mecklenburg-Vorpommern gelegenen Werften, also die Peene-Werft und die Volkswerft, ausreichende Liquidität sichergestellt werden. Schon bald nach Aufnahme der Gespräche mit der öffentlichen Hand und den Banken stellten diese immer wieder neue Forderungen

<sup>146</sup> WP-015-30-09-2013, S. 142

<sup>147</sup> WP-015-30-09-2013, S. 13

<sup>148</sup> WM 126, S. 732 ff. PDF, E-Mail vom 6. Oktober 2009 von Abteilungsleiter Saur an Möller, Dr. Rudolph, Schult zum Thema Hintergrundgespräch mit Journalisten zu möglicher Insolvenz der Hegemann-Werften am 5. Oktober 2009

nach Konzepten, Planrechnungen, Gutachten und Plausibilisierungen. Hier entstand bei der Hegemann-Unternehmensgruppe zunehmend der Eindruck, dass sich die Beteiligten – also die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, die Bundesregierung, die NORD/LB, die KfW IPEX – selbst nicht ganz einig waren, was sie jeweils für Voraussetzungen von Hilfen und Finanzierungen machen wollten. Abgesehen von dem enormen Aufwand für diverse Berater führten die Anforderungen der verschiedenen Beteiligten, die sich teilweise noch während der laufenden Erarbeitung wieder änderten, zu massiven Verzögerungen bei der Entscheidungsfindung. So verlangte die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern als Grundlage für weitere Gespräche über eine Hilfestellung eine ‚State of the Art‘ Unternehmensbewertung der Kern-Werften-Gruppe.“<sup>149</sup> Jedoch bestätigt derselbe Zeuge auch die damals auch für die Gesellschafter offensichtliche Notwendigkeit die Geschäftsführung neu aufzustellen: „[...] wir waren, auch das muss man bitte berücksichtigen, seinerzeit in einer schwierigen Managementsituation. Und zwar schon vor 2008. Es galt die Integration der beiden Werften zu bewerkstelligen. Die Volkswerft war ja relativ neu dabei, mit einer völlig anderen Struktur, als eine Reederwerft. Die war ja eine Tochter oder mittelbare Tochter von Mærsk. Wir hatten im Hause Hegemann im Werftengeschäftsbereich einen Altersschnitt zu bewerkstelligen. Der kaufmännische Geschäftsführer ist kurz vor diesem Desaster in den Ruhestand gegangen. Der Vertriebler war auch schon an der Grenze des Ruhestandes. Das heißt, wir waren selber aufgerufen, das Management auch wieder neu zu sortieren [...].“<sup>150</sup>

#### 4. Martin Hammer wird als Sanierer beauftragt

Im Rahmen des Stützungspaketes im Herbst 2009 (28 Mio. €Kredit) wird als eine wesentliche Bedingung von den Banken und der öffentlichen Hand die Einsetzung eines Sanierers verlangt. Auf Vorschlag des Abschlussprüfers der Hegemann-Gruppe, Ernst & Young, wird Martin Hammer vonseiten der Hegemann-Gruppe damit betraut, die leistungswirtschaftlichen Aspekte eines Sanierungskonzeptes zu erarbeiten und die Sanierung zu leiten. Martin Hammer erhält entsprechende Entscheidungskompetenz. Sein Auftrag umfasste im Einzelnen „Aufgabenstellungen in den operativen Bereichen, wie Vertrieb, Verwaltung und Organisation, Marktpositionierung, Personal, IT-Systeme, Konstruktion und Projektierung, Einkauf und Lieferantenmanagement, Beschaffungs- und Produktionslogistik sowie Bestandsmanagement, Produktion.“<sup>151</sup> Der Zeuge Kulenkampff betont, dass die Berufung Hammers zum Sanierer mit der Zusage der Hegemann-Gruppe verbunden war, selbst keinen Einfluss auf den weiteren Sanierungsprozess, im operativen Bereich, zu nehmen: „Schließlich sagte die Detlef Hegemann Aktiengesellschaft zu, weder selbst noch durch verbundene Unternehmen während der Sanierung Einfluss auf das operative Geschäft der Kern-Werften-Gruppe zu nehmen und teilte durch den Vorstandsvorsitzenden der Detlef Hegemann Aktiengesellschaft den Geschäftsführenden – Entschuldigung – den Geschäftsführungen der Kern-Werften-Gruppe mit, dass ihnen gegenüber Entscheidungs- und Weisungsbefugnis nur noch der CRO, Herr Martin Hammer, habe. In einem Treffen im Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern am 12. Oktober 2009 sagte Minister Seidel der Kern-Werften-Gruppe Hilfe zu.“<sup>152</sup>

Der Zeuge Martin Hammer sagte zu seiner Beauftragung als Sanierer Folgendes aus: „Ich

<sup>149</sup> WP-010-13-05-2013, S. 62

<sup>150</sup> WP-010-13-05-2013, S. 87

<sup>151</sup> Darstellung des Auftrags in der Präsentation von Business Partner, LFI 28, S. 529

<sup>152</sup> WP-010-13-05-2013, S. 68



bin im September 2009 von Ernst & Young, dem Abschlussprüfer der Hegemann-Werften angesprochen worden, ob ich – persönlich und auch Teile meiner Beratungsmannschaft – für einen Sanierungsprozess bei den Hegemann-Werften, also heute P+S Werften, zur Verfügung stehe. Ich habe im September das Management und Herrn, von Hegemann und auch Herrn Hegemann kennengelernt im Beisein von Ernst & Young. Und wir hatten am 8. Oktober 2009 – ich hab mir das auch mal so chronologisch aufgeschrieben, deswegen muss ich ein bisschen gucken – sozusagen das Kick-Off für ein Sanierungsgutachten, das erstellt werden sollte gemeinsam mit Ernst & Young. Im Laufe dieser Arbeit haben wir die technischen Komponenten, das heißt, die leistungswirtschaftlichen Themen auf der technischen Seite bearbeitet. Insgesamt waren aus meinem Unternehmen ca. 10 Ingenieure, auch Schiffbauspezialisten, mit auf den Werften, um zu sehen, was man dort an den Prozessen, an den Kosten und so weiter einsparen konnte.“<sup>153</sup>

## **II. Sanierungsgutachten IDW S 6**

### **1. Allgemeine Anforderungen an Sanierungskonzepte nach IDW S 6**

#### **1.1. Sanierung und Restrukturierung**

In der betriebswirtschaftlichen Praxis bedeutet „Sanierung“ die Einleitung von Maßnahmen innerhalb einer Unternehmenskrise. Ziel ist es, die akute Existenzbedrohung zu stoppen und konzeptionelle Grundlagen für eine zukünftige, positive Entwicklung zu schaffen mit dem Ziel, das Unternehmen in eine dauerhaft stabile Zone von Liquidität, Ergebnis, Rendite- und Wettbewerbsfähigkeit zu führen. Oft wird auch der Begriff „Restrukturierung“ synonym verwandt, dies ist aber betriebswirtschaftlich ungenau, denn Restrukturierung setzt keine Krise voraus, sondern bedeutet Neuausrichtung des Unternehmens im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung der operativen und strategischen Leistungsfähigkeit.

Erstellungsanlass für ein Sanierungskonzept ist meistens eine Krise des Unternehmens, die sich auf die Existenz auswirken kann. Sanierungskonzepte dienen in der Regel als Grundlage wesentlicher Unternehmens- und Kreditentscheidungen.

#### **1.2. IDW S 6**

Das Institut der Wirtschaftsprüfer e. V. (IDW) hat die Mindestanforderungen an ein Sanierungskonzept im IDW Standard S 6 zusammengefasst.<sup>154</sup> Diese Grundlagen werden sowohl von Wirtschaftsprüfern als auch von Finanzierern als Grundlage für ein Sanierungsgutachten herangezogen, um einheitliche Mindeststandards zu gewährleisten und gleichzeitig den Anforderungen der BGH-Rechtsprechung an die Qualität von Sanierungsgutachten zu genügen. Für Wirtschaftsprüfer ist der IDW Standard S 6 bei der Erstellung von Sanierungskonzepten berufsrechtlich bindend. Grundlage der schlüssigen Darstellung der Sanierungsfähigkeit eines Unternehmens ist die Erarbeitung eines

---

<sup>153</sup> WP-009-29-04-2013, S. 112

<sup>154</sup> IDW Standard: „Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten-Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 578 ff.

Sanierungskonzeptes.<sup>155</sup>

### 1.3. Grundsätze der Berichterstattung

Art und Umfang der Berichterstattung richten sich auf der Grundlage des IDW S 6 nach den Besonderheiten des jeweiligen Auftrages. Die Berichterstattung erfordert die Beachtung der Grundsätze der Vollständigkeit, der Richtigkeit, der Klarheit, der Plausibilität, der Wesentlichkeit und der Eindeutigkeit zur Frage der Fortführungsfähigkeit: Entweder positiv oder negativ.

Ein Sanierungsgutachten enthält in seinem ersten Teil Aussagen über die wesentlichen Unternehmensdaten, Ursache, Wirkungszusammenhänge sowie rechtliche und ökonomische Einflussfaktoren. Es beschreibt sodann die auf der Grundlage einer systematischen Lagebeurteilung die im Hinblick auf das Leitbild des sanierten Unternehmens zu ergreifenden Maßnahmen. Gleichzeitig quantifiziert es deren Auswirkungen im Rahmen einer integrierten Liquiditäts-, Ertrags- und Vermögensplanung.

### 1.4. Kernanforderungen an Sanierungskonzepte

#### 1.4.1. Abhängigkeit des Sanierungskonzeptes vom Krisenstadium

Unternehmenskrisen lassen sich klassifizieren in Stakeholder-, Strategie-, Produkt- und Absatzkrisen sowie Erfolgs- und Liquiditätskrise bis hin zur Insolvenzreife. Diese Stadien sind nicht unabhängig voneinander, sondern entwickeln sich in der Regel als Krisenstadien aufbauend aufeinander.<sup>156</sup> Das Krisenstadium bestimmt hierbei die Inhalte und den jeweils gebotenen Detaillierungsgrad eines Sanierungskonzeptes.

#### 1.4.2. Kernanforderungen an ein Sanierungsgutachten

Der Standard des IDW S 6 schreibt die Kernanforderungen an Sanierungskonzepte vor.<sup>157</sup> Diese sind:

- Beschreibung von Auftragsgegenstand und -umfang
- Darstellung der wirtschaftlichen Ausgangslage
- Analyse von Krisenstadium und Ursachen
- Darstellung des Leitbildes des sanierten Unternehmens
- Maßnahmen zur Bewältigung der Unternehmenskrise
- Integrierter Unternehmensplan
- Aussage zur Unternehmensfortführung und Sanierungsfähigkeit

Alle Kernbestandteile müssen dargestellt werden, damit eine Aussage zur

---

<sup>155</sup> IDW Standard: „Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten-Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 579

<sup>156</sup> IDW Standard: „Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten-Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 581

<sup>157</sup> IDW Standard: „Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten-Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 579

Sanierungsfähigkeit getroffen werden kann.<sup>158</sup> Neben der Vollständigkeit der Kernbestandteile muss in dem Gutachten das Zusammenwirken der Komponenten des Sanierungskonzeptes betrachtet werden.

Zuerst ist eine Analyse der wirtschaftlichen Ausgangslage erforderlich.<sup>159</sup> Danach erfolgt eine Feststellung des Krisenstadiums.<sup>160</sup> Es ist zu klären, ob eine Liquiditätskrise, eine Erfolgskrise, eine Produkt- und Absatzkrise oder eine strategische Krise vorliegt. Das Sanierungskonzept muss zunächst alle Krisenstadien aufarbeiten und Maßnahmen zu deren Behebung identifizieren. Im Anschluss erfolgt eine Analyse der Krisenursachen.<sup>161</sup> Geschaut werden muss hier auf das Umfeld und auf die Struktur des Unternehmens. Dann muss das Leitbild des sanierten Unternehmens entworfen werden.<sup>162</sup> Dabei müssen die Konturen des sanierten Unternehmens aufgezeigt werden, an dem sich die Neuausrichtung orientiert und Grundstrategien zur Erlangung von nachhaltigen Wettbewerbsvorteilen deutlich gemacht werden. Es muss eine systematische Zusammenfassung und Darstellung des Leitbildes des sanierten Unternehmens mit wesentlichen Geschäftsfeldern, angestrebter Wettbewerbsposition, den langfristigen Zielvorstellungen und Grundstrategien sowie die Wertvorstellungen, Grundregeln und Verhaltensweisen sowie das interne Miteinander und Auftreten nach Außen erfolgen. Ohne diese analytische „Tiefenbohrung“ im Geschäftsmodell des Krisenunternehmens sind nach dem Standard des S 6 keine überzeugenden Fortführungskonzepte möglich.<sup>163</sup>

Weiter müssen nach dem Standard des S 6 Restrukturierungsmaßnahmen zur Bewältigung der Krise aufgezeigt werden.<sup>164</sup> In dem integrierten Sanierungsplan muss unter Einsatz von Kennzahlen verdeutlicht werden, wie die geplante Sanierung verlaufen soll. Dabei wird die Schlüssigkeit und Finanzierbarkeit der beabsichtigten Maßnahmen und die Wirkungen der Maßnahmen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beurteilt, Alternativrechnungen zur Berücksichtigung von Planungsunsicherheiten werden angestellt. Auch kritische Prämissen – wie z. B. die Entwicklung von wichtigen Verträgen – müssen hervorgehoben werden.

Alle genannten Kernbestandteile des Sanierungsgutachtens müssen betrachtet werden, damit eine Aussage zur Sanierungsfähigkeit getroffen werden kann. Außerdem muss das Zusammenwirken der Komponenten des Sanierungskonzeptes beachtet werden. Ganzheitlich sind Querbeziehungen aller Bestandteile auf ihre Stimmigkeit zu analysieren und auszurichten.<sup>165</sup>

---

<sup>158</sup> IDW Standard: „Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten-Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 580

<sup>159</sup> IDW Standard: „Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten-Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 584

<sup>160</sup> IDW Standard: „Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten-Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 585

<sup>161</sup> IDW Standard: „Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten-Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 587

<sup>162</sup> IDW Standard: „Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten-Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 588

<sup>163</sup> Säuberlich, IDW S 6, Der neue Standard für Sanierungsgutachten, Stuttgart 2010, S. 15

<sup>164</sup> IDW Standard: „Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten-Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 593

<sup>165</sup> IDW Standard: „Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009,

### 1.4.3. Sanierungsfähigkeit gemäß IDW S 6

Eine Kernanforderung des Sanierungskonzeptes ist die Beurteilung der Unternehmensfortführung und Sanierungsfähigkeit. Die Sanierungsfähigkeit im Sinne des IDW S 6 ist ein zweistufiger Begriff.<sup>166</sup> Auf der ersten Stufe muss die Fortführungsfähigkeit gegeben sein. Maßstab ist dabei § 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB, das heißt, es dürfen keine rechtlichen oder tatsächlichen Gegebenheiten der Fortführung entgegenstehen, es darf keine Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung drohen, zumindest nicht für das laufende und das folgende Jahr. Das Sanierungsgutachten muss darüber hinaus auf der zweiten Stufe bewerten, ob das Unternehmen nachhaltig fortführungsfähig ist. Es muss die nachhaltige Wiedererlangung der Wettbewerbsfähigkeit und der Renditefähigkeit (die nachhaltige Fortführungsfähigkeit) gegeben sein. Das bedeutet, dass Unternehmen muss eine Marktstellung in seinem relevanten Markt erhalten oder erlangen, die nachhaltig eine branchenübliche Rendite ermöglicht und es auch attraktiv für Eigenkapitalgeber macht.<sup>167</sup>

Ein Unternehmen ist sanierungsfähig, wenn die im Rahmen eines Sanierungsplans definierten Sanierungsmaßnahmen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass das Unternehmen aus eigener Kraft am Markt nachhaltige Einnahmeüberschüsse erwirtschaften kann bzw. keine nachhaltigen Verluste mehr erwirtschaftet (Prognoseurteil und damit Wahrscheinlichkeitsaussage).<sup>168</sup> Dabei bedeutet Nachhaltigkeit eine dauerhafte Aufrechterhaltung des finanziellen Gleichgewichts und überwiegend wahrscheinlich eine vergleichende Hypothesenwahrscheinlichkeit im aktuellen und laufenden Geschäftsjahr.

## 2. Gründe für die Erstellung des Sanierungsgutachtens

Die Erstellung eines Sanierungsgutachtens für die Hegemann-Werften wurde aus verschiedenen Gründen erforderlich.

### 2.1. Auslaufen der Bauzeitfinanzierungslinie i.H.v. 280 Mio. € zum 31. Juli 2010

Die Volkswerft Stralsund verfügte seit dem 17. Juli 2008 über eine Bauzeitfinanzierungslinie über 280 Mio. €, die durch die NORDLB, die KfW und ursprünglich auch durch die WEST/LB gewährt worden war. Die WEST/LB hatte sich zwischenzeitlich aus der Finanzierung zurückgezogen, sodass die NORD/LB diesen Anteil an der Finanzierung mit übernommen hat. Der Zeuge Kulenkampff sagte dazu aus: „So hatte die Volkswerft 2007 und 2008 Verträge über die Gewährung von Aval- und Bauzeitfinanzierungen mit Bankenkonsortien geschlossen. Das erste Konsortium bestand aus alter Zeit noch aus NORD/LB, der KfW und der WEST/LB. Hier übernahm die KfW IPEX später die Position der KfW. Das Konsortium bestand später nur noch aus NORD/LB und KfW IPEX. Unter diesen Verträgen standen der Volkswerft, sowie mit Einverständnis des Bankenkonsortiums im Einzelfall den übrigen Gesellschaften der Kern-Werften-Gruppe, Avale- und Bauzeitfinanzierung von seiner Zeit über 250 Mio. zur Verfügung. Allerdings nur noch bis spätestens Juli 2010. In diesem Monat sollte das letzte finanzierte

---

Fachnachrichten-Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 580

<sup>166</sup> Säuberlich, a.a.O. S. 19

<sup>167</sup> Säuberlich, a.a.O. S. 19

<sup>168</sup> Säuberlich, a.a.O. S. 19

Schiff fertiggestellt sein.“<sup>169</sup>

Diese Bauzeitfinanzierungslinie sollte vertragsgemäß am 30. Juli 2010 auslaufen. „Spätestens ab diesem Zeitpunkt musste eine Anschlussfinanzierung vorliegen, um den Werftbetrieb aufrechterhalten zu können.“<sup>170</sup> Aus diesem Grunde stellten die Hegemann-Werften am 24. Juni 2009 einen Antrag auf Gewährung einer Bauzeitfinanzierung an die NORD/LB.<sup>171</sup>

Die Antragstellung erfolgte nach Aussage des Zeugen Kulenkampff umgehend.<sup>172</sup> Außerdem teilte der Zeuge mit: „Bis Ende September 2009 sollte dann der neue Aval- und Bauzeitfinanzierungsrahmen über 280 Mio. nebst Landes- und Bundesbürgschaften bewilligt werden. Es ging also damals wirtschaftlich im Wesentlichen nur um eine Verlängerung des bestehenden Finanzierungsrahmens, und allenfalls um eine maßvolle Erhöhung.“<sup>173</sup>

## 2.2. Stornierungen von Aufträgen und Nichtabnahmen im Verlauf 2009

Aufgrund von Stornierungen und Abnahmeverzögerungen bestehender Aufträge, sowie der Nichtabnahme von angebauten Schiffen im Verlauf des Jahres 2008 und 2009 waren erhebliche Verluste bei den Werften aufgetreten.

Der Zeuge Crede beschrieb die Situation 2008/2009 wie folgt: „Also bevor die Stornierungswalune überhaupt kam, hatte sich nie einer Gedanken gemacht über Stornierungen. Das ging schlagartig los, dass die Schiffe oder die Reeder keine Charter mehr bekamen. Also praktisch auch keine Finanzierung von den Banken und sie ließen lieber eine Anzahlung sausen [...]“.“<sup>174</sup>

Bereits im November 2008 beantragten die Werften beim Land ein Hilfsdarlehen i.H.v. 30 Mio. € um die im Bau befindlichen Schiffe, die nicht unter den bestehenden Bauzeitfinanzierungsrahmen fielen, fertigstellen zu können. In der Folgezeit forderten Banken, NORD/LB und KfW IPEX, und Land verschiedene Konzepte und Planungen von den Werften. Parallel wurden die Möglichkeiten der Landesbeteiligung in Form einer atypischen stillen Beteiligung an der Peene-Werft geprüft. Außerdem waren die Banken, insbesondere die KfW IPEX nicht bereit, Finanzierungen, beispielsweise für den Bau der Scanscot 1, zu den bisherigen Bedingungen der Absicherung zu gewähren. So forderte die KfW IPEX Bürgschaften i.H.v. 95 Prozent,<sup>175</sup> weil sie die Werften wegen der Nichtabnahme der Delphis-Schiffe in einer kurzfristigen Insolvenzgefahr sah.<sup>176</sup>

Nach Aussage des Zeugen Kulenkampff seien nach Aufnahme der Gespräche mit den Banken und dem Land immer neue Forderungen zur Erstellung von Gutachten, Planungen und Plausibilisierungen gefordert worden, sodass bei der Hegemann-Gruppe der Eindruck der Uneinigkeit bei den Finanziers über die weitere Vorgehensweise entstand, was

<sup>169</sup> WP-010-13-05-2013, S. 61

<sup>170</sup> Kulenkampff, WP-010-13-05-2013, S. 61

<sup>171</sup> Schreiben der Hegemann Management GmbH & Co. KG vom 24. Juni 2009, WM 9, S. 273

<sup>172</sup> WP-010-13-05-2013, S. 63

<sup>173</sup> WP-010-13-05-2013, S. 63

<sup>174</sup> WP-008-22-04-2013, S. 100

<sup>175</sup> Gesprächsvermerk PwC vom 1. April 2009, WM 126, S. 93 PDF

<sup>176</sup> Vermerk Ursula Claaßen über ein Gespräch mit Dr. Wiebers (KfW IPEX) vom 30. März 2009, WM 126, S. 75

letztendlich zu weiteren Verzögerungen bei der Entscheidungsfindung geführt habe.<sup>177</sup>

Der Zeuge Idler erklärte: „Im Juni 2009 wurde die Werft aufgefordert, eine Liquiditätsplanung zu geben für die nächsten Jahre, aus der wir ersehen können, wie sie selbst ihre eigene wirtschaftliche Entwicklung sieht und plant und welche Unsicherheiten oder Sicherheiten bestehen, um das Engagement weiterhin zu begleiten. Dieser Prüfungsauftrag ist gegangen an den damaligen Wirtschaftsprüfer der Hegemann-Gruppe, die Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.“<sup>178</sup>

Allerdings klagten Vertreter der Finanziers, der Berater und des Landes über unzureichendes Zuarbeiten vonseiten der Werften. In einem Vermerk des Wirtschaftsministeriums an den Chef der Staatskanzlei vom 24. August 2009 wies das Wirtschaftsministerium auf eine „Salamitaktik“ der Werften gegenüber den Banken hin.<sup>179</sup> Insbesondere wurde bemängelt, dass die Werft zugesagte Liquiditätsplanungen nicht rechtzeitig lieferte.<sup>180</sup> Mit Schreiben vom 30. September 2009 mahnten Wirtschaftsministerium und Finanzministerium eine Mitarbeit der Werften bei der Erarbeitung von Finanzierungsmodellen an und forderten verbindliche Aussagen von den Werften.<sup>181</sup>

Im Rahmen der Prüfungen ermittelte die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young eine Liquiditätsunterdeckung auf der Rolandwerft und der Peene-Werft sowie aufgelaufene Verluste der Werften i.H.v. 74 bis 96 Mio. € Außerdem wies das ebenfalls in Auftrag gegebene Gutachten des Schiffsbausachverständigen Samelin hinsichtlich des Auftragsbestandes „in der Zukunft keinen bzw. lediglich einen geringen positiven Ergebnisbeitrag aus.“<sup>182</sup> Zusätzlich bezweifelt die NORD/LB, dass die Rolandwerft aufgrund der Liquiditätssituation in der Lage wäre, ein von der VWS gewährtes Darlehen zur Bauzeitfinanzierung für Scanscot 1 fristgerecht zurückzuzahlen und die aufgelaufenen Verluste mittelfristig auszugleichen.<sup>183</sup> Die KfW IPEX ging im Ergebnis der Prüfung sogar zunächst von einer negativen Fortführungsprognose für die Werften aus.<sup>184</sup>

Darauf verwies auch der Zeuge Idler und führte diese Liquiditätslücke als Grund für die Erstellung eines Sanierungsgutachtens an: „Die Prüfung hat also ergeben eine Prognose von einer Liquiditätslücke von 65 Mio. € Ich sage allerdings auch gleich dazu, dass die Ausführungen dazu und die Basis für diese Prognose für uns einige Fragezeichen beinhalteten, die uns dazu veranlassen haben, weiter zu recherchieren, beziehungsweise andere uns wichtige Partner einzubinden, beziehungsweise die Reederei zu bitten, andere Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, die Sanierungserfahrung größerer Art im Werftenbereich haben, zu beauftragen, wenn sie sich denn dafür entscheiden. Im ... im, im Oktober 2010 wurde dann die KPMG von der Reederei beauftragt, ein Sanierungsgutachten zu erstellen und die, eine Prognose zu geben, ob eine Sanierungsfähigkeit besteht oder

---

<sup>177</sup> WP-010-13-05-2013, S. 62

<sup>178</sup> WP-013-26-08-2013, S. 8 f.

<sup>179</sup> FM 30, S. 388 f.

<sup>180</sup> E-Mail von Ursula Claaßen an Dr. Mediger vom 25. August 2009, FM 30, S. 394

<sup>181</sup> FM 31, S. 201 PDF

<sup>182</sup> Schreiben der NORD/LB vom 3. September 2009, WM 105, S.37

<sup>183</sup> Gesprächsnotiz vom 3. August 2009, FM 30, S. 425

<sup>184</sup> Schreiben der NORD/LB vom 21. September 2009, WM 38, S. 325 f.

nicht.“<sup>185</sup>

Ähnlich äußerte sich der Zeuge Dr. Stoltenberg: „Na gut, also, für uns war das – worauf Sie abstellen, eine, eine Aussage von Ernst & Young – natürlich alarmierend. Das ist ja ganz klar, also, dass es mögliche Liquiditätsunterdeckungen gab. Das hat natürlich bei uns Maßnahmen ausgelöst, und die Maßnahme – mit der wir darauf reagieren – ist dann die Anforderung, ein Sanierungsgutachten nach einem entsprechenden Standard erstellen zu lassen. Darauf haben wir natürlich gedrängt.“<sup>186</sup>

Mit Schreiben vom 2. Oktober 2009 an die Volkswerft forderte die NORD/LB erstmals die Vorlage eines Sanierungsgutachtens inklusive einer positiven Fortführungsprognose von den Werften.<sup>187</sup> Zuvor war die Erstellung eines solchen Restrukturierungsgutachtens bereits Thema in Gesprächen zwischen den Banken und der PwC gewesen.<sup>188</sup> Nach Angabe des Zeugen Idler: „Das ist [...] ein ganz gängiger Tatbestand dann, wenn eine Bank weiter ein Engagement in dieser Größenordnung begleiten will, dann ist das ein Erfordernis was gemacht werden muss, sonst dürfen wir keine weiteren Kredite geben, da wir uns sonst der Untreue schuldig machen.“<sup>189</sup>

Im Rahmen einer Besprechung im Bundeswirtschaftsministerium am 5. Oktober 2009 legten die Werften ihre aktuellen Feststellungen zum akuten Liquiditätsbedarf vor. Demnach hatten die Werften einen kurzfristigen Liquiditätsbedarf i.H.v. 140 Mio. € ermittelt. Darüber berichtet der Zeuge Kulenkampff: „In dieser Besprechung stellte die Kern-Werften-Gruppe in einer Präsentation den akuten Liquiditätsbedarf dar. Dabei wiesen die Kern-Werften bereits darauf hin, dass die Liquidität der Peene-Werft und der Rolandwerft nur bis maximal zum 30. September 2009 ausgereicht habe. Bis zum Ende des Jahres 2009 seien liquide Mittel i.H.v. 70 Mio. notwendig. Bis zum 31. März 2010 würden weitere 70 Mio. € zur Neustrukturierung der Finanzierung der Kern-Werften-Gruppe benötigt. Die Präsentation sah vor, dass der Liquiditätsbedarf von 140 Mio. durch Beiträge der Hegemann-Unternehmensgruppe, der Arbeitnehmer, der Lieferanten reduziert werden sollte, eine verbleibende Lücke von 129 Mio. sollte von Bankenseite durch Barkredite gegen Sicherheiten der Unternehmen und Gesellschafter der Hegemann-Unternehmensgruppe i.H.v. 10,2 Mio., sowie schließlich i.H.v. 118,8 Mio. durch Bürgschaften der öffentlichen Hand gedeckt werden.“

Als Voraussetzung hierfür forderten die Banken die Vorlage eines Sanierungsgutachtens und eine positive Fortführungsprognose der Werften. Für das Land war entscheidend, ob die Banken weiter finanzierten.<sup>190</sup>

### 3. Banken fordern Sanierungskonzept nach IDW S 6

Der Zeuge Möller hat ausgesagt: „Die Banken haben gefordert: Macht ein Sanierungsgutachten nach IDW S 6 [...] und als das IDW S 6-Sanierungsgutachten vorlag,

<sup>185</sup> WP-013-26-08-2013, S. 8 f.

<sup>186</sup> WP-009-29-04-2013, S. 74

<sup>187</sup> Zeuge Kulenkampff, WP-010-13-05-2013, S. 67

<sup>188</sup> Aktennotiz PwC vom 29. Juli 2009, FM 30, S. 373

<sup>189</sup> WP-013-26-08-2013, S. 9

<sup>190</sup> Dazu ausführlich u.a. Zeugin Polzin, WP 059-23-03-2015, S. 87 ff.

war das die Grundlage für den Kredit.“<sup>191</sup> Gleiches bestätigte der Zeuge Stoltenberg: „Wir haben angeregt, dass ein Sanierungsgutachten erstellt wird ... nach entsprechendem IDW-Standard.“<sup>192</sup> Auch der Zeuge Wiebers hat erklärt: „Das Sanierungsgutachten ist Voraussetzung gewesen für diesen 326 Mio.-Kredit.“<sup>193</sup> Zu dem Gutachten hat er weiter ausgesagt: „Ein Sanierungsgutachten ist eine Stichpunkt Betrachtung ... die fortgeschrieben wird durch die monatliche Berichterstattung. ... Insofern lebt ein Sanierungsgutachten ... weil sich jeden Monat die Dinge ändern.“<sup>194</sup> Der Zeuge Axhausen hat bestätigt: „Der Auftrag ist erteilt worden durch die Beteiligten, weil aus Sicht der finanzierenden Banken ein solches Gutachten erforderlich war.“<sup>195</sup>

#### **4. Planungen, Konzepte und Überprüfungen im Vorfeld des KPMG-Sanierungsgutachtens**

Im Rahmen der Verhandlungen und Gespräche bezüglich einer Neuaufstellung der Werftenfinanzierung der Hegemann-Gruppe zwischen Werft, Banken und öffentlicher Hand, die letztlich zum 326 Mio. €Kredit- und Avalrahmen führten, lassen sich mehrere gutachterliche Konzepte, Planungen und Überprüfungen identifizieren, bevor KPMG mit dem Gutachten nach IDW S 6 beauftragt wurde. Im Wesentlichen sind hier zu nennen:

Eine Unternehmensbewertung nach IDW Standard S 1 durch Ernst & Young, eine Unternehmensplanung mit Liquiditätsbedarf und -deckung und deren Verprobung durch Ernst & Young sowie eine Bewertung der Schiffsneuaufträge durch den Schiffsbausachverständigen Hans Walter Samelin. Und die Beauftragung Martin Hammers von K&H Business zum Chief Restructuring Officer für die Werftengruppe einschließlich eines leistungswirtschaftlichen Restrukturierungskonzeptes.

##### **4.1. Forderung nach belastbaren Planungen und Konzepten führt zur Unternehmensbewertung nach IDW Standard S 1**

Die kritische Situation der Werften und die aus Sicht der Landesregierung ungenügenden Schritte, insbesondere das Fehlen belastbarer Konzepte der Hegemann-Gruppe ab Ende 2008 zur Bewältigung der Probleme beschreibt der Zeuge Saur: „Denn es war Ende 2008 natürlich klar, dass es dann mit den Standorten so nicht weitergehen konnte, dass man eben aufgrund dieser Auftragseinbrüche und dieser Anpassungen natürlich einschneidende Maßnahmen ergreifen musste. Und es hat nach meiner Erinnerung sehr, sehr lange gedauert, bis das dann wirklich vollzogen worden ist. Es sind damals, ich weiß nicht mehr genau, wann es gewesen ist, aber ich glaube schon Anfang oder Mitte 2009, eigentlich grundlegende Entscheidungen verlangt worden von der Hegemann-Gruppe. Es sollte ein Konzept gemacht werden. Es ging hin und her, wer dieses Konzept machen sollte. Es ist damals sehr viel Zeit ins Land gegangen. Und ganz am Schluss ist eben die Landesregierung in eine Situation gekommen, wo sie sehr schnell, sehr, sehr schnell entscheiden musste, ob sie den Betrieben noch helfen konnte. Es waren eben diese Umstrukturierungskonzepte zu diesem Zeitpunkt noch nicht so weit fortgeschritten, dass man die Banken schon da auch im vollen Umfang ins Boot hätte nehmen können. Und

<sup>191</sup> WP-015-30-09-2013, S. 121

<sup>192</sup> WP-009-29-04-2013, S. 59

<sup>193</sup> WP-009-29-04-2013, S. 33

<sup>194</sup> WP-044-24-11-2014, S. 92

<sup>195</sup> WP-008-22-04-2013, S. 7



dadurch ist natürlich ein erheblicher Entscheidungsdruck dann auch auf die Landesregierung zugekommen. Und dieser Entscheidungsdruck hat nach meiner Erinnerung auch durchaus etwas mit dem Krisenmanagement der Hegemann-Gruppe zu tun gehabt, die einfach zu lange gebraucht hat, um an dieser Stelle dann auch rechtzeitig mit dem Gutachter, mit den Banken eben zu vernünftigen Konzepten zu kommen.“<sup>196</sup>

Die Zeugin Claaben bestätigt diese Sichtweise und arbeitet heraus, dass zunächst die Hegemann-Gruppe davon ausging, keine Restrukturierungsmaßnahmen einleiten zu müssen: „Dann trat das Problem auf, dass aus Sicht der Werften zwar diese Hilfe der öffentlichen Hand beantragt worden war, man aber eigentlich der Meinung war: Es soll öffentliche Hilfe geleistet werden, aber es bestehen keine darüber hinausgehenden Notwendigkeiten eine Restrukturierung vorzunehmen. Das haben das Land, der Bund und die Banken anders gesehen. Da spielten insbesondere Dinge eine Rolle wie, dass die Peene-Werft und die Volkswerft nicht integriert waren, also nebeneinanderher existierten. Synergieeffekte, die man sich eigentlich beim Kauf wohl auch versprochen hat, waren nicht realisiert durch rein organisatorische Maßnahmen und durch das Zusammenführen der Werften.“<sup>197</sup>

Demgegenüber bezeichnet der Zeuge Kulenkampff das Verhalten der Vertreter des Landes und der Banken in dieser Phase als indifferent: „Schon bald nach Aufnahme der Gespräche mit der öffentlichen Hand und den Banken stellten diese immer wieder neue Forderungen nach Konzepten, Planrechnungen, Gutachten und Plausibilisierungen. Hier entstand bei der Hegemann-Unternehmensgruppe zunehmend der Eindruck, dass sich die Beteiligten – also die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, die Bundesregierung, die NORD/LB, die KfW IPEX – selbst nicht ganz einig waren, was sie jeweils für Voraussetzungen von Hilfen und Finanzierungen machen wollten. Abgesehen von dem enormen Aufwand für diverse Berater führten die Anforderungen der verschiedenen Beteiligten, die sich teilweise noch während der laufenden Erarbeitung wieder änderten, zu massiven Verzögerungen bei der Entscheidungsfindung.“<sup>198</sup>

Der Zeuge Kulenkampff führt weiter aus, dass das Land bei den Verhandlungen als Voraussetzung für weitere Gespräche auf eine umfassende Unternehmensbewertung bestanden hat, die schließlich von Ernst & Young vorgelegt wurde: „So verlangte die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern als Grundlage für weitere Gespräche über eine Hilfestellung eine „State of the Art“ Unternehmensbewertung der Kern-Werften-Gruppe. [...] Wie von der Landesregierung gefordert, beauftragte die Detlef Hegemann Aktiengesellschaft Ernst & Young mit der Erstellung einer Unternehmensbewertung für die Peene-Werft, einschließlich deren Tochtergesellschaften entsprechend dem IDW Standard S 1. Ernst & Young sagte ein erstes Ergebnis für Anfang März 2009 zu.“<sup>199</sup> Vorliegend gibt es eine Ergebnispräsentation zur Unternehmensbewertung Peene-Werft/Volkswerft Stralsund - DRAFT- vom 19. Mai 2009.<sup>200</sup>

---

<sup>196</sup> WP-008-22-04-2013, S. 124

<sup>197</sup> WP-014-23-09-2013, S. 9

<sup>198</sup> WP-010-13-05-2013, S. 62

<sup>199</sup> WP-010-13-05-2013, S. 62 f.

<sup>200</sup> FM 30, S. 46 f.

#### 4.2. Beurteilung als Unternehmen in Schwierigkeiten

Im Oktober 2009, vor der Gewährung des LFI-Darlehens, drohte der Hegemann-Werften-Gruppe die Zahlungsunfähigkeit und die Werftengruppe wäre danach ein „Unternehmen in Schwierigkeiten“ gewesen. Allerdings galten im Jahr 2009 besondere EU-Regelungen zur Krisenabwehr in Bezug auf Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen. So war es beihilferechtlich entscheidend, ob ein Unternehmen zum Stichtag 1. Juli 2008, also vor Beginn der Finanz- und Wirtschaftskrise, als Unternehmen ohne Schwierigkeiten galt. Dazu merkt der Zeuge Dr. Mediger an: „Das Landesdarlehen ist im Oktober 2009 gewährt worden. Also mehr als ein Jahr nach dem Stichtag 31.07.2008. Das heißt, aus dem Landesdarlehen, da war das Unternehmen natürlich in Schwierigkeiten. Das drohte im Oktober 2009 insolvent zu werden. Aber daraus können Sie eben nicht schließen, dass zu dem maßgeblichen Zeitpunkt Mitte 2008 das Unternehmen in Schwierigkeiten war.“<sup>201</sup>

Der Zeuge Dr. Mediger führt zur Bedeutung des Stichtages bei der Bewertung und der Testierung durch Ernst & Young aus: „Der maßgebliche Stichtag für die Beurteilung, ob ein Unternehmen in Schwierigkeiten war, ist bekanntlich – Sie haben es selbst zitiert – der 31.07.2008. Die Lehman-Pleite war im September 2008, also anderthalb Monate später. Im Jahr 2008, insbesondere im Sommer 2008, ging es den Hegemann-Werften noch richtig gut. Die haben da ein Schiff nach dem anderen abgeliefert mit Gewinn, mit Deckungsbeiträgen. Wie gesagt, im Jahr 2008, für das gesamte Jahr 2008 hat die Volkswerft einen Gewinn von 41,5 Mio. € ausgewiesen. Das heißt, zu dem maßgeblichen Zeitpunkt vor der Wirtschaftskrise war das kein Unternehmen in Schwierigkeiten. Das ist auch bestätigt worden durch die damals zuständige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young und deren Testat ist das rechtlich Maßgebliche.“<sup>202</sup>

Die Konsequenzen der Beurteilung, ob ein Unternehmen sich in der Krise befindet und die Besonderheiten, die im Jahr 2009 galten, arbeitete ebenfalls der Zeuge Dr. Schütte heraus: „Die Konsequenz, wenn ein Unternehmen ein ‚Unternehmen in Schwierigkeiten‘ ist, ist als Erstes mal, dass die ganzen normalen Beihilfen für Investitionen und ähnliche Dinge nicht gewährt werden können. Bei den Programmen, die wir im Jahre 2009 im Auge hatten, ging es aber ausdrücklich um Programme, die für solche Unternehmen gedacht waren, bei denen es um Liquiditätsschwierigkeiten ging und nicht eigentlich um strukturelle Probleme. Und man hat im Jahre 2009 noch gedacht und geglaubt, dass die Probleme mit denen die P+S Werften zu kämpfen hatten, nicht struktureller Natur sind, sondern doch eher nur reine Liquiditäts- und Finanzier..., Finanzierungsschwierigkeiten waren, denn die P+S hatte sich eigentlich schon gut neu aufgestellt und ein anderes Schiffbauprogramm realisiert, als das früher der Fall gewesen war.“<sup>203</sup>

Ernst & Young wurde von der Hegemann-Werften-Gruppe im Jahr 2009 beauftragt zu prüfen, ob die Werftengruppe zum 1. Juli 2008 ein Unternehmen in Schwierigkeiten gewesen ist. Mit Schreiben an PwC vom 9. Oktober 2009 bestätigt Ernst & Young, dass die Werftengruppe zum 1. Juli 2008 nicht als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung einzustufen ist.<sup>204</sup> Eine ausführliche Stellungnahme mit Datum 16. Oktober 2009 wird PwC

<sup>201</sup> WP-014-23-09-2013, S. 95

<sup>202</sup> WP-014-23-09-2013, S. 94

<sup>203</sup> WP-018-02-12-2013, S. 66

<sup>204</sup> WM 9, S. 9

von Ernst & Young vorgelegt.<sup>205</sup>

#### 4.3. Meilenstein-Plan - Liquiditäts- und Unternehmensplanung, Bewertung Neubauprogramm

Der Zeuge Kulenkampff beschreibt, dass im Fortgang der Verhandlungen gefordert wurde, den Finanzierungsbedarf darzustellen inklusive einer mehrfach überarbeiteten Unternehmensplanung, um einen Nachweis der Überlebensfähigkeit der Werftengruppe zu erhalten: „Unter dem Eindruck der Schwierigkeiten forderte dann die KfW IPEX den Nachweis der Überlebensfähigkeit der Kern-Werften-Gruppe, auch unter sehr widrigen Umständen, sowie eine Darstellung des gesamten Fremdfinanzierungsbedarfs und der verfügbaren Finanzierungsquellen. Dieser Forderung kam die Hegemann-Unternehmensgruppe nach und stellte der KfW IPEX, der NORD/LB und der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern entsprechende Unterlagen insbesondere eine mehrfach überarbeitete Unternehmensplanung 2009 bis 2013 zur Verfügung. Diese Unternehmensplanung 2009 bis 2013, das ist das Unternehmenskonzept, wurde mit dem Bankenkonsortium – also mit der NORD/LB, KfW IPEX – in einer Besprechung am 19. Juni 2009 eingehend erörtert. Das Bankenkonsortium forderte nun weitere Informationen. Ergebnis der Besprechung war ein Meilenstein-Plan.“<sup>206</sup>

Der Zeuge Vay hebt hervor, dass die Banken über einen Meilenstein-Plan versucht haben, die Probleme der Volkswerft zu lösen. Allerdings ist es das Bestreben der Werft zu diesem Zeitpunkt gewesen, es mit eigenen Maßnahmen ohne Meilenstein-Plan aus der Krise zu schaffen: „Bei der Volkswerft Stralsund hat man das seinerzeit im Mai/Juni 2009 versucht, also mit einem entsprechenden Meilenstein-Plan ... die, das Unternehmen wieder zurück auf das Gleis zu setzen. In den Meilensteinen, über die Meilensteine wollten wir versuchen, also uns Transparenz zu verschaffen, Transparenz über die wirtschaftliche Situation und über den Auftragsbestand und ob die Aufträge wirtschaftlich kalkuliert sind, also auf Vollkostenbasis kalkuliert sind und dergleichen. Das hat man, den Meilenstein-Plan hat das Unternehmen seinerzeit nicht gegengezeichnet, sondern hat versucht, aus eigenen Mitteln, mit eigenen Bordmitteln letztendlich also hier wieder Boden unter die Füße zu bekommen, was dann also im November/Dezember so irgendwie als gescheitert betrachtet werden konnte. Und es wurden dann also Sanierungsberater mit eingeschaltet. Also, KPMG wurde seinerzeit also mit, mit eingeschaltet und mit der Erstellung eines Sanierungsgutachtens beauftragt und hat am Ende dann auch eine positive Fortführungsprognose für die Werft und den Werftbetrieb gestellt.“<sup>207</sup>

Mit Schreiben Anfang September 2009 an die Volkswerft stellt die NORD/LB den Sachstand zum Meilensteinkonzept aus ihrer Sicht dar: „Bekanntlich hat die Hegemann-Werften Management GmbH & Co KG für die Volkswerft/Peene-Werft sowie Rolandwerft mit Schreiben vom 25. Juni 2009 eine neue Loan Facility über 280 Mio. € beim Bund beantragt, welche durch die Bürgschaften des Landes Mecklenburg-Vorpommern und des Bundes besichert werden sollen. Um diesen Antrag seitens der beteiligten Banken prüfen und weiterverfolgen zu können, wurde im Rahmen eines Milestonekonzeptes u. a. vereinbart, dass zunächst Ernst & Young mit der Verprobung des vorgelegten Zahlenmaterials beauftragt wird. Gleichzeitig erhielt Herr Samelin den Auftrag, den

<sup>205</sup> WM 39, S. 48 f.

<sup>206</sup> WP-010-13-05-2013, S. 63

<sup>207</sup> WP-013-26-08-2013, S. 63

derzeitigen Auftragsbestand zu beurteilen. Seit Anfang dieser Woche liegen uns diese Berichte vor (Ernst & Young – Bericht lediglich final draft). Leider wurden damit die im Milestonekonzept genannten Termine und Fristen nicht eingehalten (die Vorlage der Verprobungsrechnung seitens Ernst & Young war ursprünglich für den 31. Juli 2009 terminiert). Damit ergeben sich zwangsläufig auch Verschiebungen für die im Zeitplan nachfolgenden Meilensteine. Zum veränderten Zeitplan sind weitergehende Absprachen erforderlich.“<sup>208</sup>

In Bezug auf das Samelin-Gutachten wird in dem genannten Schreiben festgestellt: „Der Bericht von Herrn Samelin dokumentiert deutlich, dass der Auftragsbestand der Werftengruppe unter der derzeitigen Auslastungssituation in der Zukunft keinen bzw. nur einen geringen positiven Ergebnisbeitrag (mit Ausnahme der bereits finanzierten Ankerziehversorger, Besteller: Maersk Supply) erbringen wird. Somit ist die bislang angedachte Beordnung einer neuen Gesamtkreditlinie genauso wie die diskutierte Finanzierung der aufgelaufenen Verluste kaum darstellbar. Vor diesem Hintergrund haben wir bereits Herrn Samelin gebeten die vorliegenden Zahlen weiter zu verifizieren, in dem er eine Sensitivitätsanalyse nebst Auslastungskurve zur Verfügung stellt. Ein Ergebnis steht noch aus.“<sup>209</sup> Der angeforderte Nachtrag zum Gutachten vom 24. August 2009 wird von dem Gutachter Samelin mit dem Stand 24. September 2009 vorgelegt.<sup>210</sup>

Nach Aussage des Zeugen Idler ergibt die von den Banken geforderte Liquiditätsplanung, welche von Ernst & Young erstellt wird, einen Fehlbetrag von 65 Mio. € und die Ausführungen und Prognosen hinterlassen bei den Banken einige offene Punkte, wie der Zeuge betont: „Im Juni 2009 wurde die Werft aufgefordert, eine Liquiditätsplanung zu geben für die nächsten Jahre, aus der wir ersehen können, wie sie selbst ihre eigene wirtschaftliche Entwicklung sieht und plant und welche Unsicherheiten oder Sicherheiten bestehen, um das Engagement weiterhin zu begleiten. Dieser Prüfungsauftrag ist gegangen an den damaligen Wirtschaftsprüfer der Hegemann-Gruppe, die Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Die Prüfung hat also ergeben eine Prognose von einer Liquiditätslücke von 65 Mio. € Ich sage allerdings auch gleich dazu, dass die Ausführungen dazu und die Basis für diese Prognose für uns einige Fragezeichen beinhalteten, die uns dazu veranlasst haben, weiter zu recherchieren, beziehungsweise andere uns wichtige Partner einzubinden, beziehungsweise die Reederei zu bitten, andere Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, die Sanierungserfahrung größerer Art im Werftenbereich haben, zu beauftragen, wenn sie sich denn dafür entscheiden.“<sup>211</sup> Allerdings wird in dem bereits zitierten Schreiben vom 3. September 2009 der NORD/LB eine höhere Unterdeckung genannt, welche der Bericht von Ernst & Young feststellt: „Des Weiteren weist der Bericht von Ernst & Young eine deutlich angespannte Liquiditätssituation bei der Rolandwerft – sowie Peene-Werft (z. B. eine deutliche Liquiditätsunterdeckung auf der Peene-Werft ab September) sowie aufgelaufene Verluste im Gesamtwerftenbereich mit rund 74 bzw. 96 Mio. € auf.“<sup>212</sup>

Der Zeuge Kulenkampff schildert die Abfolge der Berichte, Konzepte und Überprüfungen, die von den Finanziers weiter verlangt wurden wie folgt: „Danach sollte die Kern-Werften-

---

<sup>208</sup> WM 9, S. 328

<sup>209</sup> WM 9, S. 328

<sup>210</sup> WM 7, S. 274 f.

<sup>211</sup> WP-013-26-08-2013, S. 8 f.

<sup>212</sup> WM 9, S. 327

Gruppe insbesondere kurzfristig die geforderten Informationen für die Verlängerung und Ergänzung der Aval- und Bauzeitfinanzierung mit NORD/LB und KfW IPEX übermitteln. Weiter sollte Ernst & Young mit der Verprobung bezüglich der Liquiditätspläne der einzelnen Gesellschaften der Kern-Werften-Gruppe sowie des gesamten Liquiditätsplans beauftragt werden. Schließlich sollte der Schiffsbausachverständige Samelin mit der Begutachtung der Neuaufträge beauftragt werden. All dies erfolgte auf Kosten der Kernwerften. Die Verprobungsrechnung sollte bis zum 31. Juli 2009 vorliegen. Allerdings forderte die NORD/LB ausdrücklich eine inhaltliche Abstimmung mit Ernst & Young wegen der zu beauftragenden Verprobungsrechnung. Bis Ende September 2009 sollte dann der neue Aval- und Bauzeitfinanzierungsrahmen über 280 Mio. nebst Landes- und Bundesbürgschaften bewilligt werden. Es ging also damals wirtschaftlich im Wesentlichen nur um eine Verlängerung des bestehenden Finanzierungsrahmens, und allenfalls um eine maßvolle Erhöhung. Die entsprechenden Anträge wurden nach meiner Erinnerung, von den Kernwerften umgehend gestellt. Zugleich machte die Hegemann-Unternehmensgruppe in Abstimmung mit Ernst & Young am 25. Juni 2009 der NORD/LB einen Vorschlag zu den gewünschten Verprobungsrechnungen, damit diese möglichst schnell mit der NORD/LB abgestimmt und durchgeführt werden könnte, um den Termin 31. Juli 2009 einzuhalten. Erst drei Wochen später, am 17. Juli 2009, teilte die NORD/LB überhaupt den zwischen den Banken und dem Land Mecklenburg-Vorpommern abgestimmten Inhalt des Auftrags an Ernst & Young mit. Dabei forderte die NORD/LB nun die Verprobung zweier neuer Szenarien, die bislang nicht mit der Hegemann-Unternehmensgruppe besprochen worden waren.“<sup>213</sup>

#### 4.4. Überprüfung Zukunftskonzept Werftengruppe

Schließlich erfolgt die Vorlage des sogenannten Zukunftskonzeptes durch die Hegemann-Gruppe, wie der Zeuge Kulenkampff aussagte: „Fristgerecht, am 18. September 2009, legte die Hegemann-Unternehmensgruppe dann ein Zukunftskonzept der Kern-Werften-Gruppe vor. Dieses Konzept sah deutliche Kapazitätsanpassungen vor, unter anderem aber auch einen Kredit durch das Land Mecklenburg-Vorpommern. Als Gesellschafterbeitrag war die Rückführung von Gewinnausschüttungen aus den Vorjahren vorgesehen. Mit Schreiben vom 21. und 23. September 2009 an Herrn Kröning – das war der seinerzeitige Vorstandsvorsitzende der Detlef Hegemann Aktiengesellschaft – monierte die KfW IPEX das vorgelegte Zukunftskonzept. Der Gesellschafterbeitrag in Form der Rückzahlung von Gewinnausschüttungen reiche nicht aus. Ferner sollte auf einmal die Verprobungsrechnung von Ernst & Young dahingehend ergänzt werden, dass die Annahmen und Berechnungen des Zukunftskonzeptes mit einfließen und plausibilisiert werden sollten. Zudem, so die KfW IPEX, sei zur Vermeidung weiterer Verzögerungen bei der Lösung und Umsetzung – insbesondere mit Blick auf einzelne Schiffbauprojekte – dringend ein einschlägiges Beratungsunternehmen zu beauftragen. Hiervon war in der Besprechung vom 4. September 2009 noch keine Rede gewesen.“<sup>214</sup>

Im Oktober 2009 stellt Ernst & Young im Zusammenhang mit dem Zukunftskonzept fest, dass ohne eine ausreichende kurzfristige Finanzierung der Bestand der Werft akut gefährdet ist, so der Zeuge Kulenkampff: „Am 1. Oktober 2009 legte Ernst & Young das Ergebnis einer kurzfristigen kritischen Würdigung des Zukunftskonzeptes der Kern-Werften-Gruppe

<sup>213</sup> WP-010-13-05-2013, S. 63 f.

<sup>214</sup> WP-010-13-05-2013, S. 65 f.

vor. In dem Begleitschreiben hierzu kam Ernst & Young zu dem Schluss, dass ohne eine hinreichende kurzfristige Finanzierung eine akute Bestandsgefährdung der Kern-Werften-Gruppe bestehe, sodass eine Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht möglich sei. Es sei unabdingbar in einer anberaumten Besprechung mit Banken, Land Mecklenburg-Vorpommern und dem Bund am 5. Oktober 2009 die Voraussetzungen für kurzfristige Lösungen der aktuellen Notlage der Kern-Werften-Gruppe zu schaffen, um eine Insolvenz zu vermeiden. Mit Schreiben vom 2. Oktober 2009 an die Volkswerft forderten dann auch die Herren Idler und Viets von der NORD/LB die Vorlage eines Sanierungsgutachtens inklusive einer positiven Fortführungsprognose. Das deutet also auf das Gutachten S 6 hin.“<sup>215</sup>

#### 4.5. Für Restrukturierung wird Martin Hammer mit K&H Business engagiert

Der Zeuge Idler berichtet, dass im Rahmen der Diskussion, um die Beauftragung eines Sanierungsgutachtens, sowie um eine Verstärkung des Managements der Werften gegen die Bedenken der Banken, Martin Hammer beauftragt wurde: „[...] Verstärkung des Managements, das ist auch noch ein wichtiger Punkt. Herr Hegemann hat damals, als es um die Beauftragung des Sanierungsgutachtens ging und auch um die Einbindung weiterer Managementkapazitäten, die in der Lage sind, in einer Werft Führungsaufgaben zu übernehmen, einen ... aus seiner Sicht adäquaten Experten analytischer Art, aber auch eben werftleitungsmäßig einzubinden, Herrn Hammer. Herr Hammer ist uns seinerzeit auch vorgestellt worden und – ich will es mal so vorsichtig sagen – es hat sicherlich Bedenken unsererseits gegeben, seitens der Banken, ob Herr Hammer der geeignete Mann ist. Weil aus seinem Lebenslauf und aus seiner beruflichen Perspektive und Expertise nicht hervorging, dass er Werfterfahrung hat. Was damals etwas schwierig war, ist, dass er also sofort mit Beauftragung, was ohne Zustimmung der Banken anfänglich geschehen ist, sofort Leute eingestellt hat in einem Team recht umfangreicher Art und, ich sage mal so, relativ schnell durchgestartet ist. Ich mache es mal kurz: Das Ergebnis ist gewesen, dass wir Herrn Hammer an seiner Tätigkeit nicht gehindert haben, sondern wir haben gesagt: Okay, wenn Sie das denn machen wollen, dann bitte mit dem Sanierungsgutachter im Reporting gemeinsam.“<sup>216</sup>

Der Zeuge Kulenkampff betont das Martin Hammer mit K&H Business auf Vorschlag von Ernst & Young von Hegemann engagiert wurde. Dies war mit weitgehenden Befugnissen für Martin Hammer verbunden: „[...] Den von Ernst & Young vorgeschlagenen Unternehmensberater, Herrn Martin Hammer, zu beauftragen und ihm die Aufgaben eines Chief Restructuring Officer, also als CRO, für die Kern-Werften-Gruppe zu übertragen. [...] Schließlich sagte die Detlef Hegemann Aktiengesellschaft zu, weder selbst, noch durch verbundene Unternehmen während der Sanierung Einfluss auf das operative Geschäft der Kern-Werften-Gruppe zu nehmen und teilte durch den Vorstandsvorsitzenden der Detlef Hegemann Aktiengesellschaft den Geschäftsführenden – Entschuldigung – den Geschäftsführungen der Kern-Werften-Gruppe mit, dass ihnen gegenüber Entscheidungs- und Weisungsbefugnis nur noch der CRO, Herr Martin Hammer, habe.“<sup>217</sup>

Das Gutachten von Martin Hammer und K&H Business im Kontext des KMPG-Gutachtens ordnet der Zeuge Kraus wie folgt ein: „Und jetzt müssen Sie wissen, die KPMG hat, ich

<sup>215</sup> WP-010-13-05-2013, S. 66 f.

<sup>216</sup> WP-013-26-08-2013, S. 10

<sup>217</sup> WP-010-13-05-2013, S. 67 f.

nenne es mal, die finanzielle Arbeit begleitet, und die sogenannte leistungswirtschaftliche Seite, also das was passiert im Unternehmen, das hat das Hammer-Konzept beinhaltet. Das sind die beiden, die dann innerhalb des Gesamtgutachtens der KPMG verschmolzen wurden. Soweit ist das, was Herr Hammer gemacht hat, für mich sehr wesentlich gewesen und deshalb habe ich mich auch mit dem Hammerschen Gutachten oder der Untersuchung beschäftigt. Nach dem sogenannten leistungswirtschaftlichen Konzept nach IDW S 6 – das sind die Vorschriften für die Wirtschaftsprüfer – muss ein Leitbild des sanierten Unternehmens, also wie soll das Unternehmen etwas später da stehen, formuliert werden. Und alles was man tut, muss anhand dieses Leitbildes, muss ich da ausrichten. Dieses Leitbild ist auch die Basis für das S 6.“<sup>218</sup>

## 5. KPMG-Sanierungsgutachten und Sanierungsaussage

Nachdem die Banken ein Sanierungsgutachten nach IDW S 6-Standard Anfang Oktober 2009 forderten, wurde Ernst & Young von der Hegemann-Gruppe beauftragt, genau ein solches Sanierungsgutachten anzufertigen, wie der Zeuge Kulenkampff erklärte: „Anfang Oktober 2009 habe die Hegemann-Gruppe Herrn Hammer von K&H Business Partner die Aufgaben eines Chief Restructuring Officers übertragen und ein Sanierungsgutachten bei Ernst & Young in Auftrag gegeben.“<sup>219</sup> Und der Zeuge Hammer ergänzte, dass K&H Business Partner im Laufe dieser Arbeit die leistungswirtschaftlichen Themen auf der technischen Seite bearbeitet habe.<sup>220</sup>

Ende Oktober wurde dann von den Banken gefordert, Ernst & Young durch KPMG zu ersetzen, dazu erklärte der Zeuge Hammer: „Und wir hatten am 8. Oktober 2009 [...] sozusagen das Kick-Off für ein Sanierungsgutachten, das erstellt werden sollte gemeinsam mit Ernst & Young. [...] Ende Oktober wurde von den damals finanzierenden Banken gewünscht, dass Ernst & Young von KPMG abgewechselt werden sollte, weil man eine Interessenkollision sah.“<sup>221</sup> Der Zeuge Kulenkampff sagte dazu aus: „Ende Oktober 2009 weigerte sich dann die NORD/LB plötzlich, weiter mit Ernst & Young der Abschlussprüferin der Hegemann-Unternehmensgruppe zusammenzuarbeiten, obwohl diese das Sanierungsgutachten nach IDW S 6, nach Aussage der Banken Grundlage für die Anschlussfinanzierung, bereits erstellt und in einem weit fortgeschrittenen Bearbeitungsstand war. Die NORD/LB wollte auf einmal partout, dass Herr Dr. Axhausen von der KPMG das Sanierungsgutachten erstellt. [...] Auf diesen Druck, der von der NORD/LB ausging, habe ich für die Hegemann-Unternehmensgruppe am 30. Oktober 2009 KPMG um ein Angebot für ein Sanierungsgutachten nach IDW S 6 gebeten, wie es von der NORD/LB im Gespräch in Bremen mit Herrn Dr. Axhausen verlangt worden war.“<sup>222</sup>

Nach den Ausführungen des Zeugen Kulenkampff ist erst am 10. November 2009 von KPMG ein Vertrag vorgelegt worden, welcher noch am selben Tag von der Hegemann-Gruppe unterschrieben worden sei. Problematisch sei die äußerst knappe Zeit gewesen, da KPMG nun 6 Wochen für die Erstellung des Sanierungsgutachtens zur Verfügung gehabt habe.<sup>223</sup> Laut Aussage des Zeugen Möller sieht ein Sanierungsgutachten, wenn es sich um

<sup>218</sup> WP-028-05-05-2014, S. 131

<sup>219</sup> WP-010-13-05-2013, S. 67 f.

<sup>220</sup> WP-009-29-04-2013, S. 112

<sup>221</sup> WP-009-29-04-2013, S. 112

<sup>222</sup> WP-010-13-05-2013, S. 68 f.

<sup>223</sup> WP-010-13-05-2013, S. 69

ein Lehrbuchverfahren für ein Sanierungsgutachten handelt, je nach Unternehmensgröße den Zeitablauf von etwa einem halben Jahr vor. Er erklärte weiter: „Die Zeitabläufe hier waren andere.“<sup>224</sup> Der Zeuge Kulenkampff führte auch die Bedenken an, die Herr Dr. Axhausen damals geäußert habe: „Herr Dr. Axhausen – KPMG erklärte, dass es in circa drei Wochen nicht möglich sei, ein solches Sanierungsgutachten zu erstellen, von daher könne er bis Ende November 2009 lediglich ein Kurzgutachten vorlegen. Es wurde dann vereinbart, dass KPMG im Rahmen eines Bankenmeetings eine erste Einschätzung zur Sanierungsfähigkeit präsentieren solle.“<sup>225</sup>

Nach Aussage des Zeugen Kulenkampff hat am 11. November 2009 ein erstes Bankenmeeting in Hamburg stattgefunden. Während dieses Meetings habe KPMG berichtet, dass zu befürchten sei, dass es zu einer Liquiditätsunterdeckung bei den Werften ab der 52. Kalenderwoche kommen werde, welche voraussichtlich bis zu rund 70 Mio. in der 4. Kalenderwoche 2010 betragen werde. Es sei dann der 14. Dezember festgelegt worden, an welchem die Vorstellung des fertigen Sanierungsgutachtens durch KPMG stattfinden sollte.<sup>226</sup>

### 5.1. Sanierungsaussage 30. November 2009

Am 30. November 2009 wurde, laut Aktenbestand, eine erste Sanierungsaussage seitens KPMG getroffen. Zuvor hat Herr Osterloh von der KfW IPEX am 24. November Herrn Kulenkampff an die rechtzeitige Vorlage des Sanierungskonzeptes und eines ersten Eckpunktepapiers und Zahlengerüst erinnert.<sup>227</sup> Auch die Landesregierung, Finanzministerium und Wirtschaftsministerium mahnten die rechtzeitige Abgabe der geforderten Unterlagen zum 30. November und endgültig zum 14. Dezember 2009, an.<sup>228</sup> Daran schloss sich auch die NORD/LB an, die sich am 27. November 2009, mit einem Schreiben an Herrn Kulenkampff wandte.<sup>229</sup>

Eine E-Mail von Herrn Balz, KPMG, vom 30. November 2009, leitet die NORD/LB an PwC Schwerin, Herrn Gerlach, weiter. In dieser E-Mail ging es um die Unterlagen zum Finanzierungsantrag. Die Anlage bildete ein Draft, „vorläufiger Arbeitsstand 30.11.2009 für einen Finanzierungsantrag“, und diese Unterlage beinhaltete die Eckpunkte der Sanierung.<sup>230</sup>

Am 1. Dezember 2009 wurde von der Peene-Werft GmbH ein Brief an das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, Herrn Möller, gesandt. In diesem Schreiben wird auf eine erste positive Einschätzung zur Sanierungsfähigkeit vom vorherigen Tage verwiesen und um eine weitere Auszahlung aus dem LFI-Darlehen

<sup>224</sup> WP-026-28-04-2014, S. 37

<sup>225</sup> WP-010-13-05-2013, S. 70

<sup>226</sup> WP-010-13-05-2013, S. 70

<sup>227</sup> WM 104, S. 77 f., Schreiben der KfW IPEX vom 24. November 2009 an die Rechtsanwaltskanzlei Blaum Dettmers Rabstein, Herrn Kulenkampff

<sup>228</sup> FM 33, S. 381 f. PDF (Paginierung unleserlich), Schreiben von FM und WM, Dr. Mediger und Möller vom 25. November 2009 an Herrn Hegemann

<sup>229</sup> WM 127, S. 519 f. PDF, Schreiben der NORD/LB vom 27. November 2009, an die Rechtsanwaltskanzlei Blaum Dettmers Rabstein, Herrn Kulenkampff

<sup>230</sup> LFI 25, S. 296 ff., E-Mail von Herrn Balz, vom 30. November 2009, weitergeleitet durch Herrn Viets am 1. Dezember 2009 an Herrn Gerlach, Betreff: Unterlagen Finanzierungsantrag



gebeten.<sup>231</sup> Dazu erklärte der Zeuge Kulenkampff: „Ende November 2009 muss es dann eine erste Einschätzung von KPMG gegeben haben, die aber der Hegemann-Unternehmensgruppe – obwohl sie Auftraggeber von KPMG war – gar nicht erst zugeleitet wurde. Jedenfalls nahm der CRO der Kern-Werften-Gruppe, Herr Hammer, sowie die Geschäftsleitung der Peene-Werft mit Schreiben vom 1. Dezember 2009 an Herrn Staatssekretär Möller Bezug auf eine erste positive Einschätzung von KPMG zur Sanierungsfähigkeit und baten um unverzügliche Anweisungen der bislang immer noch nicht ausgezahlten, nächsten Darlehenstranche aus dem LFI-Darlehen, da ansonsten noch vor Mitte Dezember 2009 Insolvenzantrag gestellt werden müsse.“<sup>232</sup>

## 5.2. Sanierungskonzepte nach IDW S 6 datiert 14. Dezember 2009

Mit Datum 14. Dezember 2009 existieren mehrere Dokumente mit der Überschrift: „Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe der Detlef Hegemann AG“. Zum einen gibt es das „Sanierungskonzept/Handout Präsentation“<sup>233</sup>, das „Sanierungskonzept/Präsentation“<sup>234</sup> und dann das „Sanierungskonzept“.<sup>235</sup>

### 5.2.1. Sanierungsaussage 14. Dezember 2009

Am 14. Dezember 2009 stellte KPMG das Sanierungskonzept/Präsentation während einer Bankensitzung in der Handelskammer Bremen vor. Dem Protokoll dieser Sitzung ist zu entnehmen, dass zu dem von KPMG erstellten Sanierungsgutachten eine positive Sanierungsaussage abgegeben wurde. Den Teilnehmern sollte im Nachgang zu der Sitzung eine Handout Präsentation zugeleitet werden.<sup>236 237</sup>

Der Zeuge Dr. Axhausen erklärte dazu: „[...] Bis Mitte Dezember sollten die Ergebnisse vorliegen. Die mündliche Präsentation dieser Ergebnisse ist am 14. Dezember in Bremen erfolgt. [...] Die eigentliche Unterlage ist dann versendet worden durch den Generalbevollmächtigten am 29. oder 30. Dezember meines Erachtens an alle – wiederum – Beteiligten in schriftlicher Form, sodass dann jeder auch die Unterlage vom 14. Dezember hatte. Das eigentliche Gutachten ist später ausgeliefert worden, immer wie gesagt unter dem redaktionellen Schlussdatum 14. Dezember.“<sup>238</sup> Des Weiteren berichtete der Zeuge Dr. Axhausen, dass die Sanierungsaussage vor Weihnachten 2009 erfolgen musste, es ein extrem enger Zeitrahmen gewesen sei und die Sanierungsaussage abschließend gemacht werden sollte.<sup>239</sup>

<sup>231</sup> LFI 25, S. 268, Schreiben der Peene-Werft GmbH vom 1. Dezember 2009, an das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus MV, Herrn Möller, Betreff: Darlehen des LFI an Peene- und Rolandwerft

<sup>232</sup> WP-010-13-05-2013, S. 70 f.

<sup>233</sup> LFI 25, S. 437 ff., Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009, Handout Präsentation

<sup>234</sup> FM 36, S. 2804 ff., Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009, Präsentation

<sup>235</sup> WM 60, S. 274 ff., Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009

<sup>236</sup> WM 106, S. 166 ff., Protokoll der Bankensitzung vom 14. Dezember 2009, erstellt von Business Partner, Herr Heidelk

<sup>237</sup> LFI 25, S. 391 ff., Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe der Detlef Hegemann AG, Handout Präsentation, 14. Dezember 2009

<sup>238</sup> WP-008-22-04-2013, S. 7 f.

<sup>239</sup> WP-008-22-04-2013, S. 7

Der Zeuge Hammer berichtete: „[...] KPMG zu einem Sanierungsgutachten am 14. Dezember 2009 in Bremen, in der Handelskammer, vorgestellt worden, also verarbeitet worden und vorgestellt worden. Und daraus ergab sich eine positive Fortführungsprognose mit einem dreistelligen ... Millionenbetrag als sogenannter Free-Cash-Flow. Das heißt, das war, wären also genügend Reserven gewesen, das Unternehmen durch dieses, durch diesen Restrukturierungsprozess zu führen.“<sup>240</sup>

So äußerte sich auch der Zeuge Dr. Stoltenberg: „Dieses Gutachten wurde uns nach dem, was ich sehe, im Dezember 2009 vorgelegt und unter bestimmten Voraussetzungen wurden dem Unternehmen eine positive Zukunftsaussicht und eine Sanierungsfähigkeit bescheinigt. Unter anderem, dass der in Rede stehende und gewährte Finanzierungsrahmen aufgestockt wird, von damals zunächst 280 auf dann 326 Mio. € Dass eine befürchtete Liquiditätslücke oder eine möglicherweise in Rede stehende Liquiditätslücke durch Gewährung entsprechender Darlehen i.H.v. 48 Mio. € sozusagen abgedeckt werden sollte. Dass der Verkauf eines Teils des Unternehmens – konkret ging es um die Rolandwerft – in die Wege geleitet werden sollte. Dass eine Verschmelzung anderer Unternehmensteile – Stichwort Peene und Stralsund – in die Wege geleitet werden sollte und dergleichen.“<sup>241</sup>

Auch der Zeuge Gerlach gab zu Protokoll, dass KPMG eine positive Aussage zur Sanierungsfähigkeit der Werften am 14. Dezember 2009 getroffen habe und fügte hinzu, dass das Sanierungsgutachten endgültig erst im Februar 2010 vorlag: „Also, das eine war jetzt in Bremen. 14. Dezember gab es eine Aussage der KPMG, die befand sich nicht im Entwurfsstadium. Es gab eine Aussage der KPMG, die ist auch in dieser Präsentation vorne enthalten. Das ist ein zwei- oder dreiseitiges Schreiben der KPMG, wo sie eine Aussage zur Sanierungsfähigkeit trifft. [...] Die sind dann in das Sanierungskonzept, das mit einem Ergänzungsbericht versehen wurde, uns zugegangen Anfang Februar. Ich glaube, wir haben es selber erst am 5. Februar erhalten.“<sup>242</sup>

Und der Zeuge Saur fügte noch hinzu: „Stichtag 14. oder 15. – weiß ich jetzt gar nicht mehr so genau – 15. Dezember, es war eine vorläufige Fassung. [...] Die Grund, Grundaussagen zur Sanierungsfähigkeit des Unternehmens, die wurden dann durch die anderen Fassungen nicht mehr infrage gestellt. Insoweit war dieses erste Gutachten eine Grundentscheidung für die Frage: Ist das Unternehmen überhaupt sanierungsfähig? Aber wie gesagt, die, es gab bestimmte Punkte, die sind eben in den anderen Fassungen eben noch, noch angepasst beziehungsweise geändert worden.“<sup>243</sup>

Die Zeugen der NORD/LB erklärten außerdem, dass jeder Wirtschaftsprüfer eine positive Sanierungsaussage abgeben würde und dass es dabei nur auf die Auflagen ankäme unter denen die Sanierungsfähigkeit möglich sei. So sagte der Zeuge Idler folgendes aus: „Die Sanierungsfähigkeit ist aus unserer Sicht gegeben gewesen. Ich sage einfach mal dazu, ohne das Bankgeheimnis zu brechen: ... Nicht nur KPMG, sondern sicherlich noch die eine oder andere bundesweit bekannte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, denen, denen wir also eine entsprechende Expertise zutrauen, wenn wir von denen die Sanierungsfähigkeit bestätigt bekommen – und das ist ja nicht eine Bestätigung gewesen, die lupenrein gewesen ist. Sondern man muss als, als, als Banker, Bankmensch muss man also gucken, sind – also

---

<sup>240</sup> WP-009-29-04-2013, S. 113

<sup>241</sup> WP-009-29-04-2013, S. 61

<sup>242</sup> WP-018-02-12-2013, S. 21

<sup>243</sup> WP-008-22-04 -2013, S. 153 f.

jeder Wirtschaftsprüfer wird Ihnen eine Sanierungsfähigkeit, eine positive Fortführungsprognose geben. Die entscheidende Frage ist: Wie lang ist die Liste der Auflagen? Und die müssen Sie bewerten.“<sup>244</sup> Der Zeuge Dr. Stoltenberg äußerte sich ähnlich: „Und so ein Sanierungsgutachten ist ja sehr digital. Da steht dann drin: Entweder es klappt oder es klappt nicht. Und meistens steht da drin: Es klappt – nach meinen Erfahrungen – aber nur, wenn A, B, C, D, E geschieht. Das ist ja die entscheidende Voraussetzung, wenn irgendetwas davon nicht geschieht, dann springt man ja wieder zurück zur Aussage eins, dann wird das wohl nicht klappen und dann hätten wir vermutlich einem Schadensfall zum damaligen Zeitpunkt schon ins Auge gucken müssen.“<sup>245</sup>

Im Dokument „Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe der Detlef Hegemann AG, Handout Präsentation, 14. Dezember 2009“ wurde die positive Sanierungsaussage getroffen und zwar auf Seite 5, Zitat: „Das Unternehmen ist dann unter den im Konzept genannten Bedingungen und wesentlichen Planungsprämissen sanierungsfähig.“<sup>246</sup>

In dieser „Handout Version“ werden einzelne Kernbestandteile eines IDW S 6-Gutachtens<sup>247</sup> nicht aufgeführt. So fehlt z. B. „die Analyse von Krisenstadium und -ursachen“ oder „die Darstellung des Leitbilds des sanierten Unternehmens“. Des Weiteren ist festzuhalten, dass der Kenntnisstand auf den 11. Dezember 2009 datiert wurde und ausgesagt wurde, dass eine Aktualisierung des Inhaltes später durch KPMG nicht erfolgte.<sup>248</sup>

### 5.2.2. Endgültiges Sanierungskonzept nach IDW S 6

Anfang 2010 wurde ein weiteres Dokument mit dem Titel „Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009“ verteilt.<sup>249</sup> Die auf den 14. Dezember 2009 datierte Vorlage wurde von Herrn Dr. Axhausen und Herrn Balz unterschrieben.<sup>250</sup> Auch in dieser Unterlage wurde vermerkt: „Die in diesem Bericht enthaltenen Informationen stellen den Kenntnisstand vom 11. Dezember 2009 dar“, und es wurde ebenfalls erklärt, dass eine Aktualisierung des Inhalts durch KPMG nicht erfolgte.<sup>251</sup>

Dieses Sanierungskonzept wurde für einen gesamten Planungszeitraum von insgesamt drei Jahren und zwar bis zum 31. Dezember 2012 erstellt, was unter anderem durch die Planzahlen und in dem begleitenden Schreiben dokumentiert wurde.<sup>252</sup> Dies erklärte auch der Zeuge Dr. Axhausen in seiner Aussage: „Ich habe einen Dreijahreszeitraum zugrunde zu legen bei einer Sanierung und innerhalb dieses Dreijahreszeitraumes zeigt die Planung

<sup>244</sup> WP-013-26-08-2013, S. 19

<sup>245</sup> WP-009-29-04-2013, S. 93 f.

<sup>246</sup> LFI 25, S. 432, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe der Detlef Hegemann AG, Handout Präsentation, 14. Dezember 2009

<sup>247</sup> IDW Standard: „Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20.08.2009, Fachnachrichten – Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 579

<sup>248</sup> LFI 25, S. 436, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe der Detlef Hegemann AG, Handout Präsentation, 14. Dezember 2009

<sup>249</sup> WM 60, S. 274 ff., Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009

<sup>250</sup> WM 60, S. 481, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009

<sup>251</sup> WM 60, S. 483, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009

<sup>252</sup> WM 60, S. 481 und S. 279 ff., Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

einfach den Turnaround.“<sup>253</sup> Des Weiteren wurde in dem einleitenden Brief festgestellt: „Das Sanierungskonzept beschreibt die für eine positive Fortführungsprognose und darüber hinaus die für die Wiedererlangung der Wettbewerbs- und Renditefähigkeit erforderlichen Maßnahmen.“<sup>254</sup> Das Gelingen der Sanierung wurde maßgeblich von der Umsetzung bestimmter Maßnahmen abhängig gemacht, die im Sanierungskonzept genannt wurden.<sup>255</sup>

Die wesentlichen Bedingungen und Prämissen, unter denen das Unternehmen sanierungsfähig sei, wurden auch im begleitenden Brief von KPMG zusammengefasst.<sup>256</sup>

Die Entwicklung des Eigenkapitals wurde in diesem Konzept positiv dargestellt, und zwar sollte das Eigenkapital nach Plan am 31. Dezember 2012 insgesamt 137,9 Mio. € betragen, wobei es nach erfolgter Sensitivierung von KPMG nur noch mit insgesamt 64 Mio. € ausgewiesen wurde. Zum Ende des Planungszeitraums sollte die Werft insgesamt über ein positives Eigenkapital verfügen.<sup>257</sup> Zum Thema Liquidität gab es im Sanierungskonzept Angaben unter dem Punkt „kurzfristige Liquidität“<sup>258</sup> und unter dem Punkt „Sanierungsplanung, Liquiditätsentwicklung“.<sup>259</sup> Der Zeuge Dr. Axhausen erklärte dazu: „Ich habe das vorhin schon mal versucht zu sagen. Die Sanierungsfähigkeit oder auch die Fortführungsfähigkeit der Werft wäre beeinträchtigt gewesen, in diesem Sinne beeinträchtigt gewesen, wenn die Liquidität nicht gereicht hätte, um diese Finanzierungskosten zu tragen. So, wie die Planung aussah, waren die aber in der Lage diese Finanzierungskosten zu tragen. Dementsprechend ist finanztechnisch zunächst einmal weiter von der Sanierungsfähigkeit auszugehen.“<sup>260</sup> Und weiter erklärte der Zeuge: „Wenn man innerhalb, wenn man die Prämissen zugrunde gelegt hat, dann sieht man, dass ein deutlicher positiver Cash Flow bleibt bei der Werft, und dass die Werft über die Zeit Finanzpolster, und zwar erhebliche, bis zum Ende des Sanierungszeitraumes aufbaut.“<sup>261</sup>

Auf Basis einer konkreten Auftrags- und Projektliste des Vertriebs wurde die Umsatzplanung für die Jahre 2010 bis 2012 im Sanierungskonzept durchgeführt. Dabei waren 32,7 Prozent der Aufträge Festaufträge (Kategorie 1), 21,8 Prozent Aufträge unter Finanzierungsvorbehalt (Kategorie 2), 39,3 Prozent Projekte und Optionen (Kategorie 3) und 6,2 Prozent sonstige Umsätze, wie z. B. Reparaturaufträge.<sup>262</sup> Eine Sensitivierung erfolgte dann für alle Aufträge und Projekte im Neubau separat. Die Erlöse wurden allerdings nicht sensitiviert da für die Jahre 2011 und 2012 noch im deutlichen Umfang Aufträge fehlten, um die Planerlöse zu erreichen. Der Risikopuffer wurde an dieser Stelle als ausreichend beschrieben.<sup>263</sup> Der Zeuge Dr. Axhausen führte in seiner Anhörung dazu folgendes aus: „Sie wissen, dass die Planung – Sie haben es im Zweifelsfall gesehen – sowohl im Managementplan als auch einen sensitivierten beinhaltet. Und wir haben durchaus, um die Unsicherheit des Umbaus ein Stück weit auch in der Planung zu reflektieren, ja alle Deckungsbeiträge runtergesetzt auf die Deckungsbeiträge, die von der

<sup>253</sup> WP-008-22-04-2013, S. 19

<sup>254</sup> WM 60, S. 482, Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

<sup>255</sup> WM 60, S. 428 ff., S. 304 ff. und S. 405 ff., Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

<sup>256</sup> WM 60, S. 481, Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

<sup>257</sup> WM 60, S. 439 und S. 424, Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

<sup>258</sup> WM 60, S. 439 ff., Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

<sup>259</sup> WM 60, S. 413 f., Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

<sup>260</sup> WP-008-22-04-2013, S. 20

<sup>261</sup> WP-008-22-04-2013, S. 21

<sup>262</sup> WM 60, S. 422, Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

<sup>263</sup> WM 60, S. 315, Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

Werft auch ursprünglich mal erzielt worden waren, also auf das, was tatsächlich schon mal geniert worden war, weil die Werft für ihre neuen Projekte von sehr viel höheren Deckungsbeiträgen ausgegangen ist. Teilweise haben wir das gemacht, um auch da noch mal ein Sicherheitspolster gerade vor dem Hintergrund zu schaffen.“<sup>264</sup> Und der Zeuge fügte noch hinzu: „Aber das wesentliche Risiko war das, die Gewinnerwartungen aus den Einzelprojekten nicht realisiert werden könnten. Die waren, weil es sich – wie gesagt – um Spezialschiffbau handelte, insgesamt höher angesetzt worden von der Werft und was wir getan haben, als einen wirklich wesentlichen Punkt, ist, wir haben diese Gewinnannahmen zurückgeschraubt, die Deckungsbeitragsannahmen zurückgeschraubt auf das, was die Werft bis dato erzielt hatte. Und wenn meine Erinnerung mich nicht trügt, macht das insgesamt einen Betrag zwischen um die 20 Mio., 25 Mio. € aus, die wir sozusagen aus der Planung auf die Weise im Sense-Case rausgenommen haben. Auf die Weise haben wir versucht, diese Art von operativen Risiken darzustellen und auch Vorkehrungen dafür zu treffen.“<sup>265</sup> Die Auftrags- und Projektliste, welche die Basis für die Unternehmensplanung bildete, wurde sowohl für die Volkswerft Stralsund<sup>266</sup> als auch für die Peene-Werft Wolgast im Sanierungskonzept abgebildet.<sup>267</sup>

Im Sanierungskonzept wurde festgestellt, dass die Hegemann-Werften-Gruppe schon auf dem Wege sei weg vom Containerschiffbau hin zu einer Spezialisierung in den Bereichen Spezialschiffe, Fähren, Marine/Behördenschiffe und dem Reparaturbereich, also die strategischen Neuausrichtungen schon eingeleitet habe. Für diese Bereiche wurden Wachstumschancen erwartet.<sup>268</sup> Der Zeuge Dr. Axhausen führte dazu an: „Ja. Zu dem damaligen Zeitpunkt war es so, auch wenn man sich gerade das Thema Wettbewerbsfähigkeit anschaut. Dann war das, was die Unternehmen vor hatten, nämlich den Umbau von einem, wie gesagt, eher Serienfertiger auf ein Unternehmen, das sich spezialisiert, Schwerpunkte legt, im Marineschiffbau auf der einen Seite, in der Reparatur und in der Spezialschiffbauseite auf der anderen, durchaus ein Konzept, das wettbewerbsfähig erschien in der Mittelfrist-Planung und was die Zahlen, die sich daraus ergeben angingen, war es auch so, dass es als insgesamt renditefähig erscheint.“<sup>269</sup>

Der Zeuge Dr. Axhausen erklärte: „Die Vorlage des eigentlichen schriftlichen Gutachtens, das dann auch auf den 14. Dezember datiert ist später, das heißt zwischen dem 14. Dezember und der Auslieferung des Gutachtens sind es im wesentlichen redaktionelle Themen, die bearbeitet worden sind und das Gutachten, das ja nichts weiter ist, als eine detailliertere Darstellung dessen, was wir am 14. Dezember vorgestellt haben, insgesamt abschließend rund und auch darstellbar zu machen, überhaupt. [...] Das eigentliche Gutachten ist später ausgeliefert worden, immer wie gesagt unter dem redaktionellen Schlussdatum 14. Dezember. Auch da nochmal zurück zur Auftragserteilung: die Auftragserteilung ist immer so, dass mit der Aussage, die wir treffen, dann auch die Arbeit beendet wird. Wir machen nach der gemachten Aussage keine Anpassung mehr. So ist das vorgesehen. Das war auch nicht beabsichtigt, sollte auch zu dem Zeitpunkt nicht sein.“<sup>270</sup>

<sup>264</sup> WP-008-22-04-2013, S. 23

<sup>265</sup> WP-008-22-04-2013, S. 36

<sup>266</sup> WM 60, S. 421, Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

<sup>267</sup> WM 60, S. 420, Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

<sup>268</sup> WM 60, S. 489 f., Sanierungskonzept vom 14. Dezember 2009

<sup>269</sup> WP-008-22-04-2013, S. 23

<sup>270</sup> WP-008-22-04-2013, S. 7 ff.

Obwohl der Zeuge Dr. Axhausen in seiner Aussage erklärte, das es nach der gemachten Sanierungsaussage keine Anpassungen mehr bis zur Auslieferung des Sanierungsgutachtens geben habe, wurde dies von der Landesregierung anders dargestellt. Nach Ansicht der Landesregierung und auch des Mandatars lag das endgültige Sanierungskonzept erst Anfang Februar vor. So erklärte der Zeuge Gerlach: „Wichtig noch mal zur Klarstellung, weil das zumindest in meiner Wahrnehmung eben in, in Ihrer, in Ihren Ausführungen etwas verschwamm: Das Sanierungskonzept von KPMG datiert vom 14. Dezember, richtig. Aber endgültig lag es vor Anfang Februar 2012. ... Weil Sie eben gesagt hatten, dass wir ‚auf Basis des Sanierungskonzeptes‘ – das lag endgültig erst im Februar vor. Das war zu dem Zeitpunkt noch Entwurf.“<sup>271</sup> Weiter gab der Zeuge Gerlach zu Protokoll: „14. Dezember gab es eine Aussage der KPMG, die befand sich nicht im Entwurfsstadium. [...] Danach folgen im Entwurf Übersichten zu der Sanierungsplanung, zu Konzeptionen. Die sind dann in das Sanierungskonzept, das mit einem Ergänzungsbericht versehen wurde, uns zugegangen Anfang Februar. Ich glaube, wir haben es selber erst am 5. Februar erhalten.“<sup>272</sup>

Ähnlich hat es auch der Zeuge Saur beschrieben: „Stichtag 14. oder 15. – weiß ich jetzt gar nicht mehr so genau – 15. Dezember, es war eine vorläufige Fassung. Das steht auch in diesem Gutachten so drin, ich habe es mir am Wochenende noch mal angeguckt. Es steht auch klar drin, dass man zu bestimmten Punkten nur Annahmen in dieser ersten Fassung aufgestellt hat, beispielsweise zu diesem Thema Finanzierungskosten. Und damit war automatisch klar, wenn es eine vorläufige Fassung ist, dann muss es auch irgendwann noch mal eine endgültige Fassung geben. [...] dass es eben eine vorläufige Fassung gab, Mitte Dezember. Es war nicht die Endgültige.“<sup>273</sup>

Und auch der Zeuge SELLERING erklärte, dass die Endfassung des Sanierungskonzeptes der 5. Februar 2010 sei und es danach noch weitere Ergänzungen gegeben habe: „Also, aus Erinnerung kann ich nichts sagen. Mein Zeitstrahl sagt: 5. Februar Endfassung Sanierungskonzept, Ergänzung zu Finanzierungsbedingungen, 29. März Gutachtenergänzung KPMG, Scandlines-Fähren. Also, es ist weitergegangen. Aber ich habe keine konkrete Erinnerung dazu.“<sup>274</sup>

### 5.2.3. Vergleich Dokument „Handout Präsentation“ und „Sanierungskonzept“

Wenn die beiden Dokumente, „Sanierungsgutachten nach IDW S 6“ und „Handout Präsentation“ nebeneinander gelegt werden, sind Unterschiede im Gliederungsaufbau und auch inhaltlich festzustellen. In beiden Dokumenten wird erklärt, dass eine Aktualisierung des Inhalts durch KPMG nicht erfolgt sei. Das Dokument „Präsentation Handout“ besteht aus insgesamt 46 Seiten<sup>275</sup> und das „Sanierungsgutachten“<sup>276</sup> umfasst 79 Seiten zzgl. 132 Seiten Anlagen.

Zum Unterschied der beiden Dokumente erklärte der Zeuge Dr. Axhausen, dass die Dinge

---

<sup>271</sup> WP-018-02-12-2013, S. 31

<sup>272</sup> WP-018-02-12-2013, S. 21

<sup>273</sup> WP-008-22-04 -2013, S. 150 f.

<sup>274</sup> WP-061-13-04-2015, S. 64

<sup>275</sup> LFI 25, S. 437 ff., Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009, Handout Präsentation

<sup>276</sup> FM 2, S. 461 ff. = WM 60, S. 274 ff., Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009

im Dokument „Sanierungskonzept“ gegenüber dem Dokument „Präsentation“ detaillierter dargestellt wurden: „Wenn Sie sich angucken, die Präsentation hat, glaube ich, 46 Seiten oder so. Das Gutachten hat über 100. Das ist einfach noch mal im Detail dargestellt, bestimmte Dinge, die in der Präsentation natürlich verkürzt sind, weil Sie ja nicht ihre Zuhörerschaft mit 100 Seiten oder 120 Seiten Präsentation beglücken wollen.“<sup>277</sup>

Obwohl der Verfasser der Dokumente, der Zeuge Dr. Axhausen, erklärte, dass es nach der gemachten Sanierungsaussage keine Anpassungen mehr gegeben habe und nur redaktionelle Themen in der Zwischenzeit bearbeitet wurden, sind die folgenden Abweichungen zu eruieren:<sup>278</sup>

- Bei der Gewinn- und Verlustrechnung der Management Case-Betrachtung wurde in der Handout Version für das Jahr 2008 ein Konzerngewinn von 14,1 Mio. € und für das Jahr 2010 von -26,3 Mio. € ausgewiesen,<sup>279</sup> im Sanierungsgutachten hingegen für das Jahr 2008 ein Gewinn von 9,8 Mio. € und für das Jahr 2010 von -22,6 Mio. €<sup>280</sup>
- Die Bilanzsumme 2009 in der Management Case-Betrachtung des Sanierungsgutachtens<sup>281</sup> weicht von der in der Handout Präsentation<sup>282</sup> um 14 Mio. € ab. Gründe für diese Abweichung werden nicht erläutert.
- Abweichungen sind auch bei der Kapitalflussrechnung für den Management Case festzustellen. Für das Jahr 2009 wird in der Handout Präsentation eine Reduzierung der liquiden Mittel um 35,7 Mio. € ausgewiesen,<sup>283</sup> während es im Sanierungsgutachten nur 6,6 Mio. € sind.<sup>284</sup> Für das Jahr 2010 wird im Sanierungsgutachten eine weitere Reduzierung um 50,3 Mio. € ausgewiesen, obwohl es in der Handout Präsentation nur 33,4 Mio. € sind. Begründet werden auch diese Abweichungen nicht.
- Entsprechende Abweichungen sind in den Darstellungen des Sensitivity Case enthalten.<sup>285</sup>
- Auch gibt es Abweichungen bei der Projektliste. Die Projektliste für die Peene-Werft Wolgast in der Handout Präsentation weist bei den Festaufträgen einen erwarteten Umsatzerlös i.H.v. 248,9 Mio. € aus.<sup>286</sup> Im Sanierungsgutachten werden für die Jahre 2010 bis 2012 zusammen Umsatzerlöse i.H.v. 234,1 Mio. € ausgewiesen,<sup>287</sup> d. h. die Summe hat sich um 14,8 Mio. € reduziert. Eine Erläuterung

<sup>277</sup> WP-008-22-04-2013, S. 24

<sup>278</sup> WP-008-22-04-2013, S. 7 ff.

<sup>279</sup> LFI 25, S. 400, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009, Handout Präsentation

<sup>280</sup> FM 2, S. 651=WM 60, S. 294, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009

<sup>281</sup> WM 60, S. 291, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009

<sup>282</sup> LFI 25, S. 399, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009, Handout Präsentation

<sup>283</sup> LFI 25, S. 398, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009, Handout Präsentation

<sup>284</sup> FM 2, S. 657=WM 60, S. 288, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009

<sup>285</sup> LFI 25, S. 397, S. 396, S. 395, Handout Präsentation und WM 60, S. 285, S. 284, S. 279, Sanierungskonzept

<sup>286</sup> LFI 25, S. 392, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009, Handout Präsentation

<sup>287</sup> FM 2, S. 525=WM 60, S. 420, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe,

dieser Veränderung im Sanierungsgutachten erfolgte ebenfalls nicht.

#### 5.2.4. Abweichende Finanzierungskosten zwischen dem 14. Dezember 2009 und Ende Januar 2010

Eine Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten nach IDW S 6-Standard<sup>288</sup> unter Punkt 3.2. „Basisinformationen über das Unternehmen“<sup>289</sup> ist die vollständige Erfassung aller wesentlichen Daten. Zitat: „Ausgangspunkt für die Erstellung eines Sanierungskonzeptes ist die vollständige Erfassung der für das Unternehmen wesentlichen Daten. Diese Daten sind unter Berücksichtigung ihrer Relevanz für das Sanierungskonzept in einer klaren und übersichtlichen Form darzustellen. Dabei sind auch die Informationsquellen zu nennen.“<sup>290</sup>

Nach Aussage von Zeugen wurden bis zum 14. Dezember 2009 – dem Termin, an welchem die positive Sanierungsaussage getroffen wurde – wesentliche Daten wie z. B. die Bürgschaftskosten für den neuen Aval- und Barkreditvertrag, von KPMG nicht berücksichtigt. So erklärte der Zeuge Vay: „Die Finanzierungskosten, die waren Teil der Kreditentscheidung, die seinerzeit also auch im Dezember oder vielleicht auch schon im November 2009 festgelegt wurden. Was nicht in unserer Hand, also Hand der Banken, also NORD/LB und KfW, war, waren die sogenannten Bürgschaftskosten, die Garantiekosten, die das Land in Rechnung stellte, stellen musste, die in Absprache mit dem, mit der EU letztendlich also irgendwie vorgegeben waren und ratinggebunden waren. Und diese Bürgschaftskosten waren seinerzeit wohl Herrn Dr. Axhausen beziehungsweise KPMG nicht bekannt. ... Die anderen Bürgschaftskosten müsste er eigentlich, also die anderen Kosten, Zinskosten der Banken, müsste er eigentlich also zugrunde legen, zugrunde gelegt haben.“<sup>291</sup>

Der Zeuge Reiners ergänzte dazu Folgendes: „Mit welchen Annahmen und zu welchen Konditionen KPMG diese Kredite berechnet hat, ergab sich aus selb... aus der Präsentation vor Ort (*Anmerkung: in Bremen am 14. Dezember 2009*) allerdings nicht. Nach meinem jetzigen Kenntnisstand ist es aber so, dass Herr Dr. Axhausen bereits zwei Tage später von dritter Stelle mitgeteilt wurde, dass ein viel höherer Avalkreditrahmen erforderlich war, weil nach Schiffbauverträgen nicht nur die Anzahlungen der Besteller, sondern auch die im Fall eines Rücktritts darauf fälligen Zinsen durch Bankbürgschaften abgesichert werden mussten.“<sup>292</sup>

Des Weiteren führte der Zeuge Reiners aus, dass obwohl diese Fehler kurz vor Weihnachten 2009 offenbart wurden, sich Dr. Axhausen damals jedoch unverständlich verhalten habe: „In dieser kritischen Situation, als die Fehler kurz vor Weihnachten 2009 für KPMG offenbart wurden, ist Herr Dr. Axhausen aber nicht aufgestanden und hat gesagt: Es tut mir schrecklich leid, mit der Sanierung wird das auf diesem Weg doch nichts, wir müssen über

---

14. Dezember 2009

<sup>288</sup> IDW Standard: „Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten – Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 578 ff.

<sup>289</sup> IDW Standard: „Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten – Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 583

<sup>290</sup> IDW Standard: „Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten – Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 583

<sup>291</sup> WP-013-26-08-2013, S. 65

<sup>292</sup> WP-042-03-01-2014, S. 10



Alternativen nachdenken. Dies hätte sich sicherlich nicht nur die Hegemann-Gruppe sondern auch das Land Mecklenburg-Vorpommern, das Vern... das dem Vernehmen nach ja erhebliche Ausfälle aus der versuchten Werftenrettung erlitten haben soll, vor großem Schaden bewahrt. ... Statt... stattdessen wurde allen Teilnehmern der Bankenrunde vom 14. Dezember 2009 dann Ende Dezember das Protokoll, gemeinsam mit einer Präsentation von KPMG, geschickt. Auch das Protokoll enthielt keine Aussagen über die im Gutachten unterstellten Finanzierungskosten.“<sup>293</sup>

Der Zeuge Reiners äußerte sich auch zu den Finanzierungskosten, von denen KPMG wohl am 14. Dezember 2009 ausgegangen sei: „Weiterhin war es auch so, dass Herr Dr. Axhausen offenbar in seinem ja erst viel später vorgelegten Gutachten eine Verzinsung des Avalkredites, inklusive der dafür erforderlichen Ausfallbürgschaften des Bundes und des Landes, von vier Prozent unterstellt hat obwohl allein diese Ausfallbürgschaften nach Auskunft meiner Anwälte beihilferechtlich zwingend zu höheren Kosten geführt hätte. Schließlich ist es auch, [...] davon ausgegangen, dass das auf 48 Mio. € erweiterte LFI-Darlehen viel günstiger verzinst wird als das vorherige über lediglich 28 Mio. € Alle diese Unzulänglichkeiten summierten sich dann auf annähernd 100 Mio. € zusätzliche Kosten allein in den ersten drei Jahren.“<sup>294</sup>

Auch der Zeuge Saur berichtete in seiner Aussage von abweichenden Finanzierungskosten zwischen dem 14. Dezember 2009 und Ende Januar 2010: „In dem einen, in der ersten Fassung am 15. Dezember wird klar gesagt: Was das Thema Finanzierungskosten angeht, basieren die Aussagen auf Annahmen. [...] Und das, was dann in der Fassung im Ende Januar zu den Finanzierungskosten ausgerechnet worden ist, das weicht schon ab von diesem ersten Gutachten. Also, das heißt, da hat es Anpassungen gegeben. Wenn man sich da die Zahlen anguckt zwischen der Fassung vom, vom 5. – also von Mitte Dezember und von der Fassung Ende Januar. [...] Also das heißt, wenn man diese drei sich, Dinge, anguckt, dann hat es jedenfalls Anpassungen gegeben.“<sup>295</sup>

Obwohl eine vollständige Erfassung der für das Unternehmen wesentlichen Daten nach dem IDW S 6-Standard gefordert wird, erklärte der Zeuge Dr. Axhausen, dass die Finanzierungsbedingungen am 14. Dezember noch gar nicht festgestanden haben und diese daher auch nicht berücksichtigt worden seien: „[...] Am 14. Dezember standen die (*Anmerkung: Finanzierungsbedingungen*) noch nicht fest und zwar auch auf Rückfrage bei den Einzelnen nicht. Dazu vielleicht ganz kurz, wir haben, als wir das am 14. Dezember präsentiert haben, hat uns seiner Zeit Herr Gießelbach nach den Prämissen der Finanzierungskosten gefragt und die sind am 14. Dezember, wie gesagt, im Beisein aller Beteiligten auch dargestellt worden, ganz genau. Wie ist das in dem Gutachten zu diesem Zeitpunkt verarbeitet worden? Und die Annahmen, die die Werft dazu getroffen hatte, wie gesagt, waren die Einzigen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren. [...] Und in der Folgezeit haben wir dann auch noch nicht, und erst später, Ende des Jahres, also am 29., die Finanzierungsbedingungen gesehen, die der Zwischenfinanzierung zugrunde gelegt worden waren, weil die dazugehörigen Bürgschaften ja erst zu dem Zeitpunkt erteilt worden sind.“<sup>296</sup>

<sup>293</sup> WP-042-03-01-2014, S. 10

<sup>294</sup> WP-042-03-01-2014, S. 10

<sup>295</sup> WP-008-22-04 -2013, S. 153 f.

<sup>296</sup> WP-008-22-04-2013, S. 11 f.

Im Aktenbestand der Landesregierung existiert zum Thema Finanzierungskosten ein Handschriftlicher Vermerk von Dr. Mediger: „Ganz neues Problem. KPMG hat sich verrechnet. Es fehlen 100 Mio. € KPMG hat vergessen, die Zinsen und Gebühren einzurechnen, obwohl sie das immer bestätigt haben, dass das drin sei.“<sup>297</sup> Der Zeuge Dr. Mediger erklärte zu diesem Vermerk bei seiner Vernehmung: „In der Präsentation vom 14. Dezember von KPMG waren Finanzierungskosten enthalten i.H.v. 29,1 Mio. € ... KPMG hatte damals noch nicht die Konditionen, die die Banken endgültig verlangt haben und hatte auch nur Annahmen treffen können über die Höhe des Bürgschaftsentgeltes. Die 29,1 Mio. € bezogen sich auf den gesamten Betrachtungszeitraum 2010 bis 2012, also für drei Jahre. Danach hat KPMG dann nach und nach über sogenannte Term Sheets der Banken die definitiven Zinssätze erfahren ... hatte aber immer noch keine abschließende Kenntnis davon, wie hoch das Bürgschaftsentgelt sein würde. Das hing damit zusammen, dass das Bürgschaftsentgelt wiederum europarechtlich zutreffend eingeordnet werden muss. Und deshalb hat KPMG da gerechnet mit Varianten, die von 8,34 Prozent im schlimmsten Fall bis zu 3,8 Prozent im günstigsten Fall reichen. Dieser günstigste Fall ist übrigens der, der nachher eingetreten ist. Wenn man jetzt ... die Annahmen über Finanzierungskosten vergleicht, zwischen dem ... 14. Dezember 2009 und dem 1. Februar 2010, also dem ersten offiziell schriftlich vorgelegten Sanierungsgutachten von KPMG, dann findet sich dort in dem Papier vom 1. Februar 2010 auf Seite drei eine Gegenüberstellung, wie sich die Annahmen über Finanzierungskosten entwickelt haben. Links unten auf der Seite stehen die 29,1 Mio. aus dem Dezember. Und dann gibt es drei Varianten, gerechnet mit Bürgschaftsentgeltkosten von 8,34 Prozent, 6,3 Prozent und 3,8 Prozent. ... Bei der Variante, bei der schlimmsten Variante kam man auf Finanzierungskosten für den Gesamtzeitraum von 131 Mio. € Das sind dann ziemlich genau die 100 Mio. € mehr, die ich in meiner handschriftlichen Notiz wiederentdeckte. Tatsächlich ist es aber so gewesen, dass Finanzierungskosten von 84 Mio. € in der günstigsten Variante entstanden. Das waren immer noch 55 Mio. € mehr, als die 29 Mio. vom Dezember, aber diese 55 Mio. sind in dem Sanierungskonzept vom 1. Februar aufgefangen worden, waren also zutreffend und ... dann keine Überraschung oder keine Bombe mehr. Wie kam ich dazu, diese 100 Mio. zu notieren? Ich habe mich gefragt, in welchem Zeitraum ungefähr diese Notiz entstanden sein kann. Nach der Einordnung der Notiz in die Akten, die ja so nach und nach erfolgte, haben meine Mitarbeiter mir gesagt, das muss die letzte Januar-Woche 2010 gewesen sein. Und ich vermute, dass mich damals jemand angerufen hat oder angesprochen hat und der muss diese schlimmste Variante, mit den 8,34 Prozent Bürgschaftsentgeltkosten im Kopf gehabt haben, bei der sich tatsächlich Mehrkosten um 100 Mio. € ergeben. Die ist aber, wie gesagt, nicht eingetreten. Und als ich das dann gesehen habe, bei Betrachtung des schriftlichen Gutachtens, war diese Notiz für mich auch erledigt, weil ich dann erkennen konnte, dass dieses Alarmsignal auf der Basis von unzutreffenden Annahmen über das Bürgschaftsentgelt ergangen war.“<sup>298</sup>

Des Weiteren hat KPMG im Ergänzungsbericht vom 1. Februar 2010 den Hinweis gegeben, dass diese zusätzlichen Finanzierungskosten für die Scandlines-Fähren nicht berücksichtigt wurden, weil es dazu noch keinen Vertrag gebe.<sup>299</sup>

Der Zeuge Dr. Axhausen wies in seiner Aussage darauf hin, dass der Zeitrahmen, der ihm

<sup>297</sup> FM 2, S. 439

<sup>298</sup> WP-014-23-09-2013, S. 68 f.

<sup>299</sup> LFI 29, S. 46 ff. (43), Anpassung des Finanzierungsbedarfs in Ergänzung des Sanierungskonzepts nach IDW S 6, 1. Februar 2010

für die Sanierungsaussage gesetzt worden sei, sehr eng gewesen sei: „Es war insgesamt ein extrem enger Zeitrahmen, der Zeitrahmen war uns auch vorgegeben, es musste vor Weihnachten die Sanierungsaussage gemacht werden und zwar abschließend gemacht werden. Das heißt, auch auf dem Kenntnisstand hin, den wir zu dem Zeitpunkt hatten, weil auf der Basis der Sanierungsaussage ja auch Entscheidungen, spätere Entscheidungen zur Finanzierung getroffen werden sollten.“<sup>300</sup> Nach den Anforderungen an ein IDW S 6-Gutachten ist dies unerheblich, da es im Rahmen des Auftrages die Aufgabe hier von KPMG war, sämtliche sich abzeichnende Planungsparameter zu verifizieren oder eine entsprechende Schätzung vorzunehmen.<sup>301</sup>

#### 5.2.5. Fehler und Abweichungen vom IDW S 6-Standard im Sanierungsgutachten

Das Sanierungsgutachten vom 14. Dezember 2009 enthält nach Aussage des Zeugen Brinkmann einen schweren Fehler: „[...] Ende Dezember 2009. Da lag das KPMG-Sanierungsgutachten schon vor, wenn auch behaftet mit einem wirklich schweren Fehler. Aber es lag vor, sodass und das ist ja später auch nicht neugefasst worden, sondern ergänzt worden.“<sup>302</sup> Und weiter führte der Zeuge aus: „Aus meiner Sicht gibt es ein kaufmännisches Problem, was im KPMG-Gutachten nicht ausreichend abgebildet ist, und es gibt technische Probleme, die bei dem Abschluss des Scandlines-Auftrages hätten berücksichtigt werden müssen.“<sup>303</sup> Des Weiteren zitierte der Zeuge Brinkmann aus dem Gutachten der Firma Dr. Weilep GmbH: „Das Projekt Scandlines-Fähren war mit dem dargestellten Finanzierungskonzept nicht zu finanzieren. Vielmehr war ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von maximal 25,4 Mio. im Management Case und maximal 87,4 Mio. im Sensitivity Case erforderlich.“<sup>304</sup> Ebenso erklärte der Zeuge Brinkmann: „Ich habe auch meine Probleme mit der Planung und die werde ich auch in der Klage deutlich machen.“<sup>305</sup>

Dabei betonte Zeuge Brinkmann ausdrücklich, das Sanierungsvorhaben insgesamt sei sorgfältig durch Gutachter begleitet worden: „Wir arbeiten selber häufiger als sogenannte doppelnutzige Treuhänder in einem ähnlichen Rechtsumfeld wie hier. Und ich kenne keinen unserer Fälle, in dem so sorgfältig mit Gutachtern gearbeitet worden ist wie hier.“<sup>306</sup> Deshalb kommt er weiter zum Schluss: „Es ist schwer vorzustellen, dass man noch mehr tun sollte, dass darf ich hier sagen. Und ich meine, dass ich [...] keine Hinweise gefunden habe, die hier auf Versäumnisse schließen ließen.“

Nach den Vorgaben des IDW S 6-Standards fehlt allerdings z. B. im Sanierungsgutachten eine Investitionsplanung<sup>307</sup>, auch die Finanzwirtschaftliche Analyse<sup>308</sup> sowie die Leistungswirtschaftliche Analyse<sup>309</sup> entsprechen nicht vollständig den Vorgaben des

<sup>300</sup> WP-008-22-04-2013, S. 7

<sup>301</sup> IDW Standard: „Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten – Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 582 f.

<sup>302</sup> WP-055-02-03-2015, S. 14

<sup>303</sup> WP-055-02-03-2015, S. 13

<sup>304</sup> WP-064-15-06-2015, S. 14 f.

<sup>305</sup> WP-064-15-06-2015, S. 51

<sup>306</sup> WP-055-02-03-2015, S. 18

<sup>307</sup> IDW Standard: „Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten – Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 594

<sup>308</sup> IDW Standard: „Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten – Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 584

<sup>309</sup> IDW Standard: „Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009,

IDW S 6. Es fehlen Deckungsbeitragsanalysen, Break-Even-Analysen<sup>310</sup> und auch auf Produktgruppen und Geschäftsbereiche wird nicht eingegangen.

Die Landesregierung hat mit Schreiben vom 25. März 2015 dem Ausschuss die bei der Moore Stephens Koblenz GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft in Auftrag gegebene Plausibilitätsbeurteilung des von der KPMG gefertigten Sanierungskonzeptes nach IDW S 6 übersandt. Das Gutachten wurde vom Wirtschaftsministerium als „Verschlussache – nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Von einer näheren Darstellung des Inhalts wird hier zur Vermeidung der Einstufung des Sachstandsberichts abgesehen.

Im Rahmen der Anhörungen ging der Zeuge Glawe auf das Ergebnis der Gutachterlichen Prüfung ein und erklärte, dass das Ergebnis nicht den Schluss zulasse, dass die P+S Werften nicht sanierungsfähig gewesen seien: „Wir haben das Sanierungsgutachten der KPMG nachträglich noch mal durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die nicht in den Fall P+S involviert war, auf seine Plausibilität prüfen lassen. Dieses Gutachten der Wirtschaftsprüfer Moore Stephens wird uns in den nächsten Tagen in einer finalen Fassung vorliegen. Es bescheinigt dem KPMG-Gutachten formelle und materielle Fehler, die allerdings für sich genommen, jedenfalls aus Sicht meines Hauses, noch nicht zu dem Ergebnis führen, dass die damalige Sanierungsfähigkeit der Werftengruppe unter keinen Umständen positiv bewertet werden konnte.“<sup>311</sup>

Ein weiteres Gutachten zum Sanierungsgutachten wurde vonseiten des Insolvenzverwalters in Auftrag gegeben, wie der Zeuge Brinkmann erklärte: „Wir haben am 31. März 2015 eine gutachterliche Stellungnahme der Kanzlei Dr. Weilep GmbH erhalten, die folgendes Thema trägt: ‚Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Hamburg vom 14. Dezember 2009 einschließlich der Ergänzung vom 1. Februar 2010 (Anpassung des Finanzbedarfes).‘ Dazu diese gutachterliche Stellungnahme des – ich muss gerade mal gucken – also ist jedenfalls von den, von den drei, von den drei Gutachten, die eingeholt wurden, die längste mit, mit insgesamt 202 Seiten.“<sup>312</sup>

### 5.3. Stellungnahme von PwC zur Einhaltung der Standards für Sanierungskonzepte in Bezug auf das von KPMG präsentierte Gutachten am 14. Dezember 2009

Am 15. und 16. Dezember 2009 beauftragte die Landesregierung PwC Schwerin mit der Prüfung der dann im Schreiben vom 17. Dezember 2009 angegebenen Aufgabenstellungen.<sup>313</sup> Dazu gehörte unter anderem, Zitat: „Im Rahmen des uns erteilten Auftrages werden wir eine Stellungnahme dazu abgeben, ob das von der KPMG präsentierte Sanierungskonzept mit Stand 14. Dezember 2009 den üblichen Standards für

---

Fachnachrichten – Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 583 f.

<sup>310</sup> IDW Standard: „Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ vom 20. August 2009, Fachnachrichten – Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 584

<sup>311</sup> WP-059-23-03-2015, S. 9

<sup>312</sup> WP-064-15-06-2015, S. 11 f.

<sup>313</sup> WM 13, S. 230 ff., Schreiben vom 17. Dezember 2009, von PwC Schwerin Herrn Jandke und Herrn Gerlach an das Ministerium für Wirtschaft Bau und Tourismus, Herrn Saur, Betreff: Auftragsbestätigung

Sanierungskonzepte entspricht.“<sup>314</sup>

Am 23. Dezember 2009 legte PwC die angeforderten Informationen vor.<sup>315</sup> Unter Punkt I. nimmt die PwC Stellung zum Thema: „Standard für die Erstellung von Sanierungskonzepten.“<sup>316</sup> PwC bezieht sich bei diesem Auftrag auf die als Entwurf gekennzeichnete Unterlage „Präsentation der KPMG zum Sanierungskonzept der Hegemann-Werften-Gruppe vom 14. Dezember 2009.“ Welche Unterlage dies genau ist, kann nach Aktenlage nicht eindeutig geklärt werden. Denn PwC erklärte: „Mit Schreiben an die Detlef Hegemann AG vom 14. Dezember 2009 stellt die KPMG die Sanierungsfähigkeit der Hegemann-Werften-Gruppe fest. Das Schreiben ist Bestandteil der Präsentation der Hegemann-Werften-Gruppe vom 14. Dezember 2009, Seite 4 bis 5.“<sup>317</sup> Die Unterlage „Präsentation der KPMG zum Sanierungskonzept der Hegemann-Werften-Gruppe vom 14. Dezember 2009“ verfügt aber nur über einen einseitigen Brief an die Hegemann-Werften-Gruppe, der auf Seite 4 zu finden ist.<sup>318</sup> Dagegen gibt die Unterlage „Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe der Detlef Hegemann AG, Handout Präsentation, 14. Dezember 2009“, einen Brief an die Hegemann Werften-Gruppe auf zwei Seiten, nämlich den Seiten 4 bis 5 wieder.<sup>319</sup> Da Zeugen ausgesagt haben, dass diese Version erst am 29./30. Dezember 2009 verteilt wurde, bleibt unklar auf welche Version sich PwC bezieht. So sagte z. B. der Zeuge Dr. Axhausen dazu aus: „[...] Die mündliche Präsentation dieser Ergebnisse ist am 14. Dezember in Bremen erfolgt. [...] Die eigentliche Unterlage ist dann versendet worden durch den Generalbevollmächtigten am 29. oder 30. Dezember meines Erachtens an alle – wiederum – Beteiligten in schriftlicher Form, sodass dann jeder auch die Unterlage vom 14. Dezember hatte.“<sup>320</sup>

Der Zeuge Gerlach äußerte sich zu der abgegebenen Stellungnahme folgendermaßen: „Also, zum einen, Sie haben unser Gutachten angesprochen, was wir am 23. Dezember 2009 versandt haben. Das war ein Gutachten, das wir außerhalb des Bürgerschaftsauftrages für das Wirtschaftsministerium erstellt haben und in diesem Gutachten war eine der – ich glaube, es waren vier Fragestellungen – danach, ob das, was KPMG am 14. Dezember in Bremen, 14. Dezember 2009 in Bremen vorgestellt hatte, ein Gutachten war nach IDW S 6. Dazu muss ich sagen, ist, was hat KPMG am 14. Dezember vorgestellt? Es gab eine Präsentation in Bremen vor einem sehr großen Teilnehmerkreis und in dieser Präsentation enthalten war ein Schreiben der KPMG zur Sanierungsaussage und es war ein Entwurf, wesentliche Übersichten und, und Arbeitspakete enthalten, die später in das Sanierungskonzept

<sup>314</sup> WM 13, S. 235, Schreiben vom 17. Dezember 2009, von PwC Schwerin Herrn Jandke und Herrn Gerlach an das Ministerium für Wirtschaft Bau und Tourismus, Herrn Saur, Betreff: Auftragsbestätigung

<sup>315</sup> WM 104, S. 260 ff., Schreiben vom 23. Dezember 2009, von PwC Schwerin Herrn Jandke und Herrn Gerlach an das Ministerium für Wirtschaft Bau und Tourismus, Herrn Saur, Betreff: Finanzierungshilfe des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Interesse der Hegemann-Werften-Gruppe

<sup>316</sup> WM 104, S. 268, Schreiben vom 23. Dezember 2009, von PwC Schwerin Herrn Jandke und Herrn Gerlach an das Ministerium für Wirtschaft Bau und Tourismus, Herrn Saur, Betreff: Finanzierungshilfe des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Interesse der Hegemann-Werften-Gruppe

<sup>317</sup> WM 104, S. 268, Schreiben vom 23. Dezember 2009, von PwC Schwerin Herrn Jandke und Herrn Gerlach an das Ministerium für Wirtschaft Bau und Tourismus, Herrn Saur, Betreff: Finanzierungshilfe des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Interesse der Hegemann-Werften-Gruppe

<sup>318</sup> FM 36, S. 2804 ff., Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009, Präsentation

<sup>319</sup> LFI 25, S. 391 ff., Sanierungskonzept nach IDW S 6, „Hegemann-Werften-Gruppe der Detlef Hegemann AG, Handout Präsentation, 14. Dezember 2009

<sup>320</sup> WP-008-22-04-2013, S. 8 f.

eingeflossen sind. Das heißt, es gab – Das Sanierungskonzept im engeren Sinne lag noch nicht vor.“<sup>321</sup>

In der damaligen Stellungnahme von PwC wurde festgestellt: „Grundlage der positiven Prognose der KPMG zur Fortführungsfähigkeit sowie zur Wiedererlangung der Wettbewerbs- und Renditefähigkeit der Wertengruppe ist die Unternehmensplanung der Wertengruppe. Diese Planung hat KPMG plausibilisiert. KPMG weist darauf hin, dass sie ihre Tätigkeit auf Basis des IDW-Standards „Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ (IDW S 6) durchführte.“<sup>322</sup> Nach dem IDW S 6-Standard soll ein Wirtschaftsprüfer, der beauftragt wurde ein Sanierungskonzept zu erstellen, um die Sanierungsfähigkeit darzustellen, ein eigenständiges Sanierungskonzept erarbeiten.<sup>323</sup> Eine Beschränkung auf eine Plausibilitätsbeurteilung des vorgelegten Sanierungskonzeptes steht auch im Widerspruch zum der KPMG erteilten Auftrag.<sup>324</sup>

Des Weiteren wurde in dem Gutachten von PwC erklärt, dass wesentliche Bestandteile eines IDW S 6-Gutachtens enthalten seien, jedoch der vollständige Bericht erst Ende Januar 2010 vorliegen werde. PwC bewertete die Unterlage von KPMG als widerspruchsfrei und plausibel und unterstrich in der Stellungnahme, dass die Sanierungsfähigkeit nur unter bestimmten Prämissen möglich sei, Zitat: „Die Bestätigung der Sanierungsfähigkeit der Hegemann-Werften-Gruppe steht dabei unter bestimmten Prämissen. Wesentliche Voraussetzung sind u. a. das Erreichen der Umsatz- und Ertragsplanung sowie die Realisierung der Sanierungsmaßnahmen. Im Rahmen der Präsentation werden vertriebsseitige Schwächen der Unternehmensgruppe und ein schwieriges Marktumfeld aufgezeigt. Die in diesem Zusammenhang umzusetzenden Maßnahmen werden in der Präsentation des Konzeptes beispielhaft angerissen. Ferner weist die KPMG darauf hin, dass verschiedene maßgebliche Sanierungsmaßnahmen von noch ausstehenden Mitwirkungshandlungen Dritter abhängen.“<sup>325</sup>

Die damaligen Aussagen von PwC, bezogen sich, nach Aussage des Zeugen Gerlach, aber nur auf ein noch nicht fertiggestelltes Sanierungsgutachten: „das Sanierungskonzept selber lag erst im Februar 2009 vor, Anfang Februar. [...] Wir haben die Präsentation zu dem Zeitpunkt bewertet. Später gab es das Sanierungskonzept.“<sup>326</sup> Ebenso erklärte der Zeuge Gerlach, dass es keinen weiteren Auftrag der Landesregierung, bezüglich formaler oder inhaltlicher Begutachtungen des Sanierungskonzeptes, gegeben habe.<sup>327</sup> Auch der Zeuge Jandke erklärte dies: „Ich erstelle keine Sanierungsgutachten. Ich denke, hier lag ein endgültiges Sanierungsgutachten vor. Das war im Februar 2010 und zu dem Zeitpunkt waren die Konditionen bekannt. Vorher waren sie nicht bekannt und ob die KPMG die jetzt abgerufen hat, nicht abgerufen hat, das ist für mich alles Entwurfsstadium gewesen. Wir

<sup>321</sup> WP-018-02-12-2013, S. 16

<sup>322</sup> WM 104, S. 268, Schreiben vom 23. Dezember 2009, von PwC Schwerin Herrn Jandke und Herrn Gerlach an das Ministerium für Wirtschaft Bau und Tourismus, Herrn Saur, Betreff: „Finanzierungshilfe des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Interesse der Hegemann-Werften-Gruppe.“

<sup>323</sup> IDW Standard: „Anforderung an die Erstellung von Sanierungskonzepten“ von 20. August 2009, Fachnachrichten –Institut der Wirtschaft FN-IDW-Heft 11/2009, S. 579 ff.

<sup>324</sup> Vgl. Darstellung des Auftrags in der KPMG-Präsentation vom 14. Dezember 2009, FM 36, S. 2808

<sup>325</sup> WM 104, S. 268, Schreiben vom 23. Dezember 2009, von PwC Schwerin Herrn Jandke und Herrn Gerlach an das Ministerium für Wirtschaft Bau und Tourismus, Herrn Saur, Betreff: „Finanzierungshilfe des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Interesse der Hegemann-Werften-Gruppe.“

<sup>326</sup> WP-018-02-12-2013, S. 16

<sup>327</sup> WP-018-02-12-2013, S. 16

hatten einen Entwurf [...].<sup>328</sup>

In der Finanzausschusssitzung am 10. Dezember 2009 war die Überprüfung des Sanierungsgutachtens durch PwC ein Diskussionsthema und StS Möller erklärte in der Sitzung: „[...] die erste Bedingung sei zunächst die Bestätigung des Sanierungskonzeptes und der Fortführungsprognose, welche die Rückzahlungsfähigkeit der Darlehen einschließlich Zinsen inkludiere. Aufgrund der Zeitabläufe seien, parallel zur Entwicklung der Zahlen durch KPMG, Informationsgespräche notwendig, sobald die Ergebnisse von KPMG vorlägen, die das auch haftungsmäßig bestätigen müssen, werde es noch einen Plausibilitätscheck durch die Hilfe des von der Landesregierung beauftragten Mandatars geben.“<sup>329</sup> Herr Dr. Hempel vom Landesrechnungshof wies im Finanzausschuss auf die folgende Problematik hin: „[...] Aufgrund der vorliegenden Informationen könne daher pauschal keine Aussage getroffen werden. KPMG sei im Auftrag der Banken und Gesellschafter tätig, sodass sich die Frage stelle, ob KPMG hinsichtlich des Sanierungsgutachtens, so es denn Fehler enthält, gegenüber dem Land hafte. Er habe die Landesregierung so verstanden, dass im Rahmen von Bürgschaftsvergaben noch mal der Mandatar, also die PwC gegenprüft, ob das Sanierungskonzept in Ordnung sei und insofern auch das Landesinteresse durch einen direkten Vertragspartner des Landes gesichert sei, wobei noch dargestellt werden sollte, wie dies im Einzelnen laufen solle. Bei der Schwierigkeit des gesamten Vorhabens sei dies auch noch eine gewisse Sicherheit in diesem Grenzbereich zwischen Darlehensvergabe und verlorenem Zuschuss.“<sup>330</sup> Daraufhin führte StS Möller dazu weiter aus: „Alle Finanzierungspartner, so auch das Land, hinsichtlich der Qualität und der Belastbarkeit des Sanierungsgutachtens eine grundsätzlich identische Zielsetzung hätten. Die Banken hätten hinsichtlich des Umfangs der von ihnen beabsichtigten Finanzierung gegebenenfalls sogar noch ein größeres Interesse. Gleichwohl begleite das Land mit PwC diesen Prozess in der Weise, dass auch Fragen von PwC gleich mitbehandelt würden und insofern auch ein Austausch erfolge. [...] KPMG sei ein renommiertes Unternehmen und die Vorlage des Gutachtens habe auch für dieses haftungsrechtliche Folgen. Das vorzulegende Gutachten sei zu bewerten, aber durch den parallelen Dialog der mit PwC und den Banken stattfinde, könne der daraus resultierende Erkenntnisgewinn Entscheidungsgrundlage sein, ohne dass ein weiterer Gutachter hinzugezogen werden müsste.“<sup>331</sup>

Des Weiteren erklärte der Zeuge Glawe das Vorgehen der Landesregierung, in Bezug auf das KPMG-Sanierungsgutachten, folgendermaßen: „Das Land hat die von KPMG präsentierten Ergebnisse durch einen Bürgschaftsmandatar, PwC, plausibilisieren lassen.“<sup>332</sup>

#### 5.4. Finanzierungsbedarf – Szenariobetrachtung 25. Januar 2010

Nachdem die Präsentation des Sanierungsgutachtens am 14. Dezember 2009 erfolgt war, wurden weitere Ausführungen, Szenariobetrachtungen bzw. Erläuterungen von KPMG herausgegeben. Der Zeuge Dr. Axhausen erklärte dazu Folgendes: „[...] wir sind später nach dem 14. Dezember, Anfang, Mitte, Anfang Januar beauftragt worden von den Geschäftsführungen der Peene-Werft und der Volkswerft Stralsund – also nicht mehr von

<sup>328</sup> WP-028-05-05-2014, S. 120

<sup>329</sup> FM 34, S. 1892 f., Protokoll der Finanzausschusssitzung vom 10. Dezember 2009, ADRs. 6/2

<sup>330</sup> FM 34, S. 1921 f., Protokoll der Finanzausschusssitzung vom 10. Dezember 2009

<sup>331</sup> FM 34, S. 1925, Protokoll der Finanzausschusssitzung vom 10. Dezember 2009

<sup>332</sup> WP-059-23-03-2015, S. 8

der Hegemann AG – die Umsetzung des Unternehmenskonzepts zu begleiten und diese Umsetzungsbegleitung bezog sich dann im Wesentlichen auch nur noch auf die Gesellschaften, die von dem Sanierungskonzept umfasst waren, das heißt, die beiden großen Werften und die Rolandwerft, soweit die im Konzept enthalten war. Die war im Konzept vorgesehen als „zum Verkauf“. Zu diesem Zeitpunkt – um das nochmal herauszuarbeiten – haben wir auch im Auftrag der Werften begonnen, uns mit der Finanzierungsstruktur auseinanderzusetzen, auch den Kosten der Finanzierung, und zwar auch erst dann. Wir haben auch erst zu diesem Zeitpunkt eigentlich, noch nicht mal vollständige, aber teilweise Anhaltspunkte jetzt dann gehabt dafür, wie es denn eigentlich – auch die Finanzierung – aussehen sollte. Das haben wir später dargestellt, und zwar immer vor dem Hintergrund derjenigen Finanzierungsmöglichkeiten, die aufgrund der operativen Cash Flows, die die Werften generieren sollten, auch möglich waren.“<sup>333</sup>

Des Weiteren führte der Zeuge Dr. Axhausen aus, dass es sich bei diesem Dokument vom 25. Januar 2010 um kein Gutachten, sondern um eine Vorversion gehandelt habe, es ein Diskussionspapier gewesen sei, um das Thema Finanzierungskosten zu diskutieren.<sup>334</sup> Inhaltlich wurde in diesem Dokument die Unternehmensplanung auf dem Sensitivity Case der Unternehmensplanung vom 14. Dezember 2009 aufgesetzt unter Berücksichtigung der vereinbarten Finanzierungsbedingungen – indikatives Term Sheet vom 23. Dezember 2009 (siehe unter 2. Teil A. VIII.3.1. Indikatives Term-Sheet) sowie dem Nachtrag zum 1. Darlehensvertrag zwischen LfI M-V und der Hegemann-Werften-Gruppe vom 28. Dezember 2009 (siehe unter 2. Teil A. V.10.1. Nachtrag 1 vom 28. Dezember 2009 – Prolongation und Erhöhung des Darlehens) und zusätzlicher Aufträge. Die Konditionen der Bundesbürgschaft wurden näherungsweise geschätzt.<sup>335</sup>

Das Dokument vom 25. Januar 2010 stellte ein Szenario exklusive Fähren und ein Szenario inklusive Fähren dar. Der Finanzierungsbedarf exklusive Fähren wurde für bestimmte Zeiträume mit maximal 33,7 Mio. € ausgewiesen. Dagegen wies das Szenario inklusive der Scandlines-Fähren einen Finanzierungsbedarf von maximal 142,0 Mio. € aus. Im Vergleich zum Sanierungsgutachten wurde zu den jeweiligen Stichtagen in diesem Dokument auf ein deutlich geringeres pro forma konsolidiertes Eigenkapital hingewiesen. Die Finanzierungsmehrkosten wurden im Planungszeitraum mit 112,2 Mio. € beziffert. Zitat: „Diese Eigenkapitalentwicklung beruht in erster Linie auf Finanzierungsmehrkosten von 112,2 Mio. € Gründe sind ein gestiegener Finanzierungsbedarf aufgrund zusätzlicher Schiffe mit teilweise geringen Anzahlungen und eine ohnehin angespannte Liquiditätssituation insbesondere zum Ende des Geschäftsjahres 2010 und in 2011.“<sup>336</sup> Des Weiteren wurde in diesem Dokument eine Finanzierungslücke im Zeitraum Dezember 2010 bis Dezember 2011 im Maximum von 119,2 Mio. € identifiziert und erklärt, dass die Finanzierung inklusive der Fähren nicht sichergestellt sei.<sup>337</sup>

Der Mandatar des Landes PwC habe dieses Dokument vom 25. Januar 2010 als eine Wasserstandsmeldung verstanden, erklärte der Zeuge Gerlach. Denn das endgültige

<sup>333</sup> WP-008-22-04-2013, S. 9

<sup>334</sup> WP-008-22-04-2013, S. 37

<sup>335</sup> ADRs. 6/43, S. 21 PDF

<sup>336</sup> ADRs. 6/43, S. 21 PDF

<sup>337</sup> ADRs. 6/43, S. 23 PDF



Sanierungskonzept habe ja erst Anfang Februar vorgelegen, mit Ergänzungsbericht.<sup>338</sup>

Der Zeuge Dr. Stadler führte dazu Folgendes aus: „Die Aktualisierungen (*Anmerkung: des Sanierungsgutachtens*), die haben sich dann über die ganze Laufzeit bis 2012 fortgesetzt. Ich kenne jetzt nicht alle. Aber mir liegen jedenfalls vor, Aktualisierungen zunächst vom 1. Februar 2010, hatte ich schon gesagt, 30. März 2010, 28. Mai 2010, 8. Dezember 2011, vermutlich anlässlich der Zahlungsverchiebungen, die es gegeben hat, da gehe ich später noch drauf ein, und vom 26. April 2012.“<sup>339</sup>

Ähnlich äußerte sich der Zeuge Seagon: „Es hat natürlich danach entsprechende weitere Prüfungen gegeben der KPMG, insbesondere im Zusammenhang weiterer Sachverhalte, die im Nachhinein aufgekommen sind. Insbesondere auch zu der Frage, ob beispielsweise Zinsen und Kosten angemessen berücksichtigt worden sind. All diese Dinge sind gesondert durch die KPMG noch geprüft worden, und mit mehreren Schreiben vom 1. Februar, vom 30. März, vom 3. Mai und schließlich vom 28. Mai 2010 ist eben dies noch mal überarbeitet worden und die Sanierungsaussage ist auf der Basis dann erneuert worden.“<sup>340</sup>

Das Dokument „Finanzierungsbedarf – Szenariobetrachtung 25. Januar 2010“<sup>341</sup> ist eine der ersten Unterlagen, die nach der Präsentation am 14. Dezember 2009 erstellt wurden. Diese Unterlage war nicht im Aktenbestand der Landesregierung enthalten und wurde dem Ausschuss durch Herrn Kulenkampff am 16. August 2013 zur Verfügung gestellt. Der Zeuge Kulenkampff erklärte dazu: „Mit E-Mail vom 25. Januar 2010 sandte KMPG zur Vorbereitung einer Telefonkonferenz eine Präsentation ‚Finanzierungsbedarf – Szenariobetrachtung 25. Januar 2010‘ an Vertreter des Bankenkonsortiums, von Wellensiek sowie an Herrn Martin Hammer. Wiederum nicht eingebunden waren Vertreter der Hegemann-Unternehmensgruppe. Diese Szenariobetrachtung vom 25. Januar 2010 ist diejenige, die nun schon in mehreren Fernsehberichten des NDR gezeigt wurde. Herr Hammer wies seinerzeit bereits auf eine Finanzierungslücke von insgesamt 118,2 Mio. hin. Interessant an dieser Szenariobetrachtung ist, dass sie die Auswirkungen eines bereits endverhandelten Auftrags über zwei Werften für die dänische Reederei Scandlines berücksichtigte. Diese Szenariobetrachtung kam nämlich zu dem Ergebnis, dass bei einer Annahme dieser Aufträge die Liquidität nicht ausreichen und die Sanierung scheitern werde.“<sup>342</sup>

Der Zeuge Hammer äußerte sich zu dieser neuen Unterlage wie folgt: „[...] ging es dann noch mal weitere vier Wochen, bis es, sozusagen das Update dieses Sanierungsgutachtens, vorgestellt worden ist, was dann etwas anders aussah, als das, was wir am 14. Dezember vorgestellt haben. Ich denke, es ist Ihnen ja auch allen bekannt. Eine Differenz, die letztendlich aus meiner damaligen persönlichen Einschätzung die gesamten Free-Cash Flows aufgebraucht haben und das war dann auch sehr kurz und knackig der Grund für meinen Rücktritt. Ich habe schriftlich auch fixiert, dass ich das Unternehmen für nicht sanierungsfähig halte. Das ist auch eine klare Aussage.“<sup>343</sup> Und weiter führte er aus: „Es wurden dann aber einige Prämissen ver..., in diesem Sanierungsgutachten so verändert,

<sup>338</sup> WP-018-02-12-2013, S. 49

<sup>339</sup> WP-028-05-05-2014, S. 8

<sup>340</sup> WP-010-13-05-2013, S. 130

<sup>341</sup> ADRs. 6/43, S. 20 ff.

<sup>342</sup> WP-010-13-05-2013, S. 78

<sup>343</sup> WP-009-29-04-2013, S. 113

dass das was in dem Zeitraum vom 14. Dezember bis zum 20. Januar oder 25., 22. Januar – nageln Sie mich jetzt bitte nicht auf einen Tag genau fest – vorgelegen hat, also was sich innerhalb der vier Wochen dann verändert hat, hat dann für mich den, die Entscheidung reifen lassen, dass ich mich aus diesem Sanierungsprozess zurückziehe.“<sup>344</sup>

Der Zeuge Dr. Axhausen erklärte: „Wir haben am 27. Januar verschiedene Szenarien dazu in einem Meeting in Berlin den Vertretern des Bundes und des Landes und auch der Finanzierer präsentiert<sup>345</sup> und später per 1. Februar eine erweiterte schriftliche Ausarbeitung dazu vorgelegt, die wiederum allen am Prozess Beteiligten im Zusammenhang mit der Auslieferung des Gutachtens bekannt gegeben worden ist. Es heißt auch dieses Papier am 29. ist ein Papier, wo es um die Frage ging, kann man es auch vielleicht billiger machen – unter welchen Bedingungen kann man es zu welchem Zeitpunkt später billiger machen, das heißt, es ist immer wieder die Frage aufgeworfen worden nach den zusätzlichen oder weiteren Möglichkeiten da Luft zu schaffen. ... Wie gesagt, es ist mir wichtig, noch mal festzustellen, am 14. Dezember gab es Annahmen der Werft zu ihren Finanzierungskosten. Die erschienen nicht völlig unplausibel, die waren zu dem Zeitpunkt doppelt so hoch wie das, was man bis dahin gezahlt hatte, und erst anschließend ist die differenzierte Diskussion sowohl mit den Finanzierern als auch mit dem LFI, als auch mit dem Bund über die Frage der Einzelkosten der dann zu gewährenden Finanzierung entstanden.“<sup>346</sup>

Auf die Frage, ob Vertreter der Landesregierung denn immer anwesend waren bzw. ob sie dazu eingeladen worden sind, wenn die Papiere bzw. diese Folgepapiere oder diese Diskussionspapiere besprochen worden sind, antwortete der Zeuge Dr. Axhausen: „Ja.“ Auch die Nachfrage der Abg. Rösler: „Sie waren, also es waren immer Vertreter der Landesregierung zu diesen Besprechungen auch anwesend?“ beantwortete der Zeuge Dr. Axhausen mit: „Ja.“<sup>347</sup> Auch der Abg. Holter stellte dem Zeugen Dr. Axhausen in diesem Zusammenhang eine Frage: „Sie hatten ja gesagt, das war kein Gutachten, das war ein Vorpapier, ein Arbeitspapier Ihres Hauses, um weitere Einschätzungen vornehmen zu können, worüber wir gesprochen haben. Am 27. Januar fand ja dann dieses Treffen in Berlin statt. Diese Überlegung, die in diesem Dokument dargestellt sind, die wurden doch sicherlich am 27. besprochen, also eingebracht, sonst macht man ja vermutlich nicht so ein Papier. Hat denn das, was in diesem Papier gestanden hat, Auswirkungen gehabt auf das Gutachten, was am 1. Februar 2010 ... nicht ...“ und fragte weiter, mit wem der Zeuge über den Inhalt des Papiers vom 25. Januar 2010 im Einzelnen gesprochen habe und wer davon gewusst habe, woraufhin der Zeuge antwortete: „Wer davon wusste? Also ... Wiederum da, es sind nicht nur unsere Überlegungen, sondern auch die Überlegungen der Werft, die da hinter stehen. Die Werft wusste davon. Der Generalbevollmächtigte für die Werften wusste davon. Das, die Mandatare wussten davon. Das Land wusste davon. Jemanden vergessen? Der Bund wusste davon. Es waren ja alle da.“<sup>348</sup>

Zum Dokument vom 25. Januar 2010 erklärte der Zeuge Dr. Axhausen Folgendes: „dass eine Szenariobetrachtung eben genau das ist. Es ist eine Was-Wenn-Betrachtung für bestimmte, für eine bestimmte Situation. Das heißt, es ist weder die Planung des

<sup>344</sup> WP-009-29-04-2013, S. 116

<sup>345</sup> A Drs. 6/40, S. 3, Aufstellung der Teilnehmer im Schreiben von RA Schaub im Auftrag von Zeuge Dr. Axhausen 30. Juli 2013

<sup>346</sup> WP-008-22-04-2013, S. 9 f.

<sup>347</sup> WP-017-25-11-2013, S. 28

<sup>348</sup> WP-008-22-04-2013, S. 40

Sanierungsgutachtens noch ist es das, was dann tatsächlich in der Ergänzung dargestellt wird. Deshalb in Kürze: Das Papier vom 25. Januar stellt im Auftrag der Werften dar, was ceteris paribus, das heißt, unter Beibehaltung aller übrigen Parameter, an zusätzlicher Finanzierung erforderlich wird, wenn die Scandlines-Fähren, wenn der Scandlines-Fähren-Auftrag unterschrieben würde und für die Finanzierung der Worst Case angenommen wird. Insofern ist dieser Entwurf auch, zumindest in Teilen, Vorläufer des späteren Ergänzungsberichts. Der Entwurf war Gegenstand eines Treffens mit den Geschäftsführern, dem Treuhänder, dem Land, dem Bund und den Banken. Der Wunsch der Geschäftsleitung, der damals von Herrn Hammer vorgetragen wurde, die im Entwurf dargestellte zusätzliche Finanzierung, insbesondere für die Finanzierung der Fähren auszureichen, wurde banken-, bürgerschafts- und mandatarseitig, also bürgerschaftsgeberseitig rundweg abgelehnt. Herr Hammer hat daraufhin erklärt, den Ant..., Auftrag in beiderseitigem, mit beiderseitigem Finanzierungsvorbehalt gleichwohl unterschreiben zu wollen, in der klaren Erkenntnis, dass es zu dem Zeitpunkt überhaupt keine Finanzierung für dieses Projekt gab. [...] Die Planungsprämissen vom 25.01. und 01.02. sind mit den gleich zu schildernden Ausnahmen im Wesentlichen identisch. Der Umsatz ist im 25.01.-Szenario einmal mit, einmal ohne Fähren dargestellt. [...] Bei den Vorräten und Anzahlungen ist am 25.01. noch mit Standard-Zahlen gerechnet worden, reinen Planzahlen. [...] Der Avalrahmen war am 25.01. vereinfachend, mit 326 Mio. € ab Januar, berücksichtigt worden. [...] In den Avalprovisionen ist der Überbrückungskredit am 01.02. verarbeitet, was ja, wie gesagt, am 25.01. aus Vereinfachungsgründen noch nicht war. Die Treuhandkosten sind am 25.01. enthalten [...]. Darauf wird aber deutlich hingewiesen. Das nicht deshalb, weil am 25.01. per Zuruf gesagt wurde: Das muss mit verplant werden. Und die Werften haben das dann verplant.“<sup>349</sup> Und weiter führte der Zeuge aus: „Soweit mir erinnerlich, geht das Papier vom 25.01. [...] davon aus, dass die Fähren sozusagen oben auf den Bestand der Bauten draufgesattelt werden und zusätzlich gebaut werden. Nach meiner Erinnerung ist dann die Planung, die später entsteht, anders. Die Planung hat dann andere Bautendurchläufe, andere Schiffe, die da drin sind und dementsprechend sind die Fähren dann innerhalb des Rahmens, der durch die Finanzierung gezogen wird, geplant worden.“<sup>350</sup> Außerdem sagte der Zeuge Dr. Axhausen Folgendes aus: „Es ist [...] nämlich eine Warnung. [...] Das Gleiche gilt für das Papier vom 25. Januar, das Sie so gerne zitieren. Das ist ja auch nichts anderes als die Darstellung, was passiert, wenn und da ist recht deutlich zu erkennen, dass das dann nicht passt in der Form.“<sup>351</sup>

Dagegen führte der Zeuge Hammer aus, dass man damals unbedingt die Sanierungsfähigkeit feststellen wollte: „Die Stimmung, ganz grundsätzlich, war so, dass man das natürlich hinbekommen wollte. Punkt. So, das ist sicherlich der Fall gewesen. So, zu den 143 Mio. am 25. Januar kann ich nur sagen, die haben sich dann eben nach dem 28. Januar, dieser besagten Sitzung, durch die Verschiebung der entsprechenden Bauzeiten deutlich reduziert. Aber das ist genau einfach auch der Dollpunkt, wo man eigentlich schon sieht, es wären eigentlich doch noch viel mehr geworden, wenn man das unter normalen Gesichtspunkten hätte in die entsprechende Bautaktung mit einpreisen müssen. Und insofern haben Sie ja schon eine Zahl genannt, war der wahrscheinliche Finanzierungsbedarf sogar deutlich höher.“<sup>352</sup>

<sup>349</sup> WP-024-31-03-2014, S. 8 f.

<sup>350</sup> WP-017-25-11-2013, S. 26

<sup>351</sup> WP-017-25-11-2013, S. 33

<sup>352</sup> WP-022-24-03-2014, S. 41

Auch der Zeuge Reiners wies darauf hin, dass mit dem Gutachten vom 25. Januar 2010 das Konzept nicht mehr aufgehe: „Aufgrund der Berichterstattung des Magazins „Report“ ist bekannt, dass ein sogenanntes Geheimgutachten vom 25. Januar 2010 der, von KPMG existiert, mit dem Ergebnis, dass das Konzept unter Berücksichtigung der Zinsmehrbelastungen und bei Hereinnahme des Scandlines-Auftrages nicht aufgeht, sondern im Jahr 2012 erheblicher zusätzlicher Finanzbedarf besteht.“<sup>353</sup>

Die Zeugen der Landesregierung erklärten im Ausschuss, dass sie diese Unterlage vom 25. Januar 2010 nicht kennen würden oder dass sie sich nicht daran erinnern können. So sagte der Zeuge Dr. Mediger Folgendes aus: „Ich muss vorausschicken, vorab sagen [...], dass ich dieses Gutachten vom 25. Januar nicht kenne. Ich habe davon gehört, auch von Teilen des Inhalts, aber erst im Nachhinein. Damals, bei der Entscheidungsfindung hat es uns, hat es mir jedenfalls nicht vorgelegen. Deshalb ist es in meine Entscheidungsfindung auch nicht eingeflossen und es ist auch nicht, soweit ich weiß, diskutiert worden in einem Jour fixe oder sonst wo.“<sup>354</sup> Zeuge Möller führte dazu aus: „Manchmal zu den Fragen: Kennen Sie das ...? ist ja relativ heikel. Ich kenne es. Ich glaube, das ist das, was im NDR immer gezeigt wird, oder? So. Insofern kenne ich es ex post. Ob ich es damals kannte, kann ich Ihnen nicht sagen und ich kenne auch nur das, was da im NDR gezeigt wird. [...] Entscheidungsrelevant ist das Letzte.“<sup>355</sup> Die Zeugin Claaßen erklärte auf die Frage, ob sie den Entwurf vom 25. Januar 2010 kennen würde, folgendes: „Also, kann ich mich so nicht dran erinnern, nein.“<sup>356</sup> Und ähnlich antwortete der Zeuge Meyer: „Ich habe das mit Interesse der Presse entnommen, dass es ein solches KPMG-Gutachten mit Datum 25. Januar 2010 geben soll. Mir ist es in meiner Erinnerung nicht bekannt.“<sup>357</sup>

## 5.5. Finanzierungsbedarf – Szenariobetrachtung Entwurf vom 30. Januar 2010

In einem Brief von RA Schaub an den Ausschussvorsitzenden, vom 30. Juli 2013, wurde erklärt, dass nach Bekanntgabe der vorläufigen Konditionen deren Auswirkungen auftragsgemäß in einer Szenariobetrachtung vom 1. Februar 2010 dargestellt worden seien.<sup>358</sup> Vorher, am 30. Januar 2010, sei der Entwurf der KPMG „Finanzierungsbedarf-Szenariobetrachtungen“, datiert 30. Januar 2010, bei einem Treffen in Berlin vorgestellt worden. Teilnehmer dieses Treffens seien neben Dr. Axhausen, Kraus, Hammer und Hegemann gewesen.<sup>359</sup>

## 5.6. Anpassung des Finanzierungsbedarfs in Ergänzung des Sanierungskonzeptes IDW S 6, 1. Februar 2010

Am 1. Februar wurde ein Dokument „Anpassung des Finanzierungsbedarfs in Ergänzung des Sanierungskonzeptes IDW S 6“ vom 1. Februar 2010 zusammen mit dem Sanierungsgutachten, datiert 14. Dezember 2009, veröffentlicht.<sup>360</sup> Aus einem Schreiben von Rechtsanwalt Prof. Dr. Schaub als Vertreter des Zeugen Dr. Axhausen an den

<sup>353</sup> WP-042-03-11-2014, S. 11

<sup>354</sup> WP-014-23-09-2013, S. 73

<sup>355</sup> WP-015-30-09-2013, S.110

<sup>356</sup> WP-014-23-09-2013, S. 7

<sup>357</sup> WP-015-30-09-2013, S. 48

<sup>358</sup> ADRs. 6/40, S. 50 ff.

<sup>359</sup> ADRs. 6/40, S. 2

<sup>360</sup> ADRs. 6/40, S. 4 ff.

Ausschussvorsitzenden ist zu entnehmen, dass nach Bekanntgabe der vorläufigen Konditionen die Auswirkungen dieser auftragsgemäß in einer Szenariobetrachtung vom 1. Februar 2010 von KPMG dargestellt wurden.<sup>361</sup> In dieser Szenariobetrachtung wurde herausgestellt, dass nur unter der Gewährleistung der Finanzierungsbedingungen des Szenario 3 die positive Sanierungsaussage des Sanierungskonzeptes vom 14. Dezember 2009 Bestand habe.<sup>362</sup> Denn nur mit Szenario 3 konnte die Liquiditätsausstattung über den gesamten Planungszeitraum gewährleistet werden.<sup>363</sup> KPMG ging bei diesem Szenario von zusätzlichen Finanzierungskosten für den Zeitraum 2010 bis 2012 i.H.v. 84,7 Mio. € aus.<sup>364</sup> Die Szenariobetrachtung basierte auf dem Management Case und dem Sensitivity Case der Unternehmensplanung vom 14. Dezember 2009. Im Vergleich zum Stand 14. Dezember 2009 wurden Umsatzerlöse aus der Veräußerung der Flusskreuzfahrtschiffe einbezogen und die Scandlines-Fähren wurden nicht berücksichtigt, da sich diese im Projektstatus 3 (Letter of Intent) und Finanzierungsvorbehalt befanden.<sup>365</sup> Die freie Liquidität über den gesamten Planungszeitraum lag im Szenario 3 bei 2,4 bis 5 Mio. €<sup>366</sup>

Der Zeuge Reiners erklärte, man habe ihm „eine auf den 1. Februar 2010 datierte Präsentation „Anpassung des Finanzierungsbedarfs in Ergänzung des Sanierungskonzeptes nach IDW S 6“ geschickt. In dieser war nicht nur der Scandlines-Auftrag völlig ausgeblendet, sondern gegenüber dem Konzept vom 14. Dezember 2009 Umsatzerlöse für drei Flusskreuzfahrtschiffe zusätzlich berücksichtigt, sowie, um die Liquiditätsausstattung der Hegemann-Werften-Gruppe über den gesamten Planungszeitraum zu erhalten, der Ablaufplan für Schiffbauprojekte angepasst worden. Diese Prämisse, Prämissen führten dazu, dass die Liquidität mit gerade einmal Überdeckung von 2,4 bis 5 Mio. € ausreichend dargestellt werden konnte. Wir benötigen nach Gutachten 48 Mio. an Liquidität, haben plötzlich ca. 100 Mio. zusätzlichen Aufwand an Zinsen und Beraterkosten in den nächsten Jahren zu tragen und dies soll keinen zusätzlichen Liquiditätsbedarf hervorrufen? Mir persönlich erscheint dies auch heute noch völlig unlogisch.“<sup>367</sup>

Und der Zeuge Kulenkampff kritisierte an diesem Dokument „Anpassung des Finanzierungsbedarfs in Ergänzung des Sanierungskonzeptes IDW S 6“ vom 1. Februar 2010, dass die Scandlines-Fähren noch fehlten: „Die Ergänzungen von KPMG vom 1. Februar 2010 geht ausdrücklich als Prämisse davon aus, dass die Scandlines-Fähren nicht gebaut werden. Diese Fähren würden ja auch, [...] nach der Szenariobetrachtung der KPMG vom 25. Januar 2010 zu einer Liquiditätsunterdeckung führen. Es war aber nicht so, dass zwischen dem 25. Januar und dem 1. Februar der Auftrag von Scandlines abgelehnt worden oder weggefallen wäre, im Gegenteil.“<sup>368</sup> Des Weiteren fügte er hinzu: „KPMG wusste also am 1. Februar 2010, als Herr Dr. Axhausen die Ergänzung unterschrieb, dass die Prämissen der Ergänzung in einem wesentlichen Punkt von der Realität überholt worden waren.“<sup>369</sup>

Des Weiteren betonte der Zeuge Reiners, dass die Scandlines-Fähren bewusst nicht in den

---

<sup>361</sup> ADrS. 6/40, S. 2

<sup>362</sup> ADrS. 6/40, S. 5

<sup>363</sup> ADrS. 6/40, S. 10

<sup>364</sup> ADrS. 6/40, S. 9

<sup>365</sup> ADrS. 6/40, S. 7

<sup>366</sup> ADrS. 6/40, S. 15

<sup>367</sup> WP-042-03-11-2014, S. 11

<sup>368</sup> WP-010-13-05-2013, S. 79

<sup>369</sup> WP-010-13-05-2013, S. 79 f.

übergebenen Unterlagen Anfang 2010 enthalten seien, da diese nicht reingepasst hätten.<sup>370</sup> Er unterstreicht dies nochmals mit der folgenden Aussage: „[...] in dieser Berechnung von KPMG am 1. Februar sind die Scandlines-Fähren nicht enthalten, weil sie rechnerisch nicht mehr unterzubringen waren. Der Auftrag ist trotzdem hereingenommen worden. Ich meine, das ist ja auch vielleicht notwendig, um Auslastungen et cetera, et cetera zu generieren. Die Liquidität war nicht vorhanden. Denn im Jahr 2011 mussten die Werften weitere Kredite aufnehmen, in einer Größenordnung von 115 Mio. € um ihre Finanzierung sicherzustellen. Die war ja ursprünglich nicht geplant, die zusätzliche Avallinie von 115 Mio. Die diente nur dazu, das Loch, was Scandlines geschlagen hat, wieder dicht zu bekommen, um, ja, die Finanzierung überhaupt zu erhalten.“<sup>371</sup>

Dagegen hielt der Zeuge Dr. Mediger das für richtig, dass die Scandlines-Fähren am 1. Februar nicht im Sanierungskonzept enthalten waren: „In dem Sanierungskonzept, Stand 1. Februar, war Scandlines als Solches noch nicht drin. Das ist auch richtig, weil damals die betreffenden Aufträge noch nicht abgeschlossen waren. Aber in Form von Platzhaltern war Vorsorge getroffen worden für derartige zusätzliche Schiffbauten.“<sup>372</sup>

Während der Zeuge Kulenkampff ausführte, dass schon am 1. Februar 2010 auf Fehler im KPMG Gutachten hingewiesen worden sei: „Also, ich kann Ihnen ganz klar sagen, ich erinnere mich an eine sehr turbulente Sitzung am 1. Februar. In dieser turbulenten Sitzung – die ein bisschen auf den Ausführungen von Herrn Hammer, die Ihnen ja sicherlich auch bekannt sind, geschuldet sind, er sagte, es sind maßgebliche handwerkliche Fehler in diesem Gutachten, die und die Punkte sind nicht berücksichtigt worden – ist in dieser Sitzung vom 1. Februar auch von Herrn Axhausen ausdrücklich gesagt worden: ‚Jawohl, die Finanzierungskosten sind in dieser Form nicht geplant gewesen, sind auch nicht in der Planung enthalten. Wir müssen sehen, wie wir das in irgendeiner Form auffangen.‘ Das ist sogar im Beiratsprotokoll enthalten, diese Äußerung.“<sup>373</sup> Weiter erklärte der Zeuge: „KPMG wusste also am 1. Februar 2010, als Herr Dr. Axhausen die Ergänzung unterschrieb, dass die Prämissen der Ergänzung in einem wesentlichem Punkt von der Realität überholt worden waren.“<sup>374</sup>

Der Zeuge Dr. Axhausen äußerte sich in seiner Anhörung insbesondere über die Unterschiede der beiden Szenariobetrachtungen vom 25. Januar und vom 1. Februar 2010: „Die Anpassung des Finanzierungsbedarfes zum 01.02. stellt die Finanzierungskosten gegenüber, die unter verschiedenen Szenarien entstehen würden, verbunden mit dem klaren Hinweis, dass nur eins dieser Szenarien im Rahmen der Sanierungsaussage bleibt. Die Scandlines-Fähren sind nicht enthalten, nachdem eine Finanzierung vom bestehenden Finanziererkreis abgelehnt war und zum gegebenen Zeitpunkt keine andere Finanzierung infrage kam. Insofern waren die Annahmen der Werft in der vorliegenden Planung, die Scandlines-Fähren nicht aufzunehmen, nachvollziehbar. Die Planungsprämissen vom 25.01. und 01.02. sind mit den gleich zu schildernden Ausnahmen im Wesentlichen identisch. Der Umsatz ist im 25.01.-Szenario einmal mit, einmal ohne Fähren dargestellt, am 01.02. ohne Fähren. Bei den Vorräten und Anzahlungen ist am 25.01. noch mit Standard-Zahlen gerechnet worden, reinen Planzahlen. Am 01.02. konnten die zu tatsächlichen

<sup>370</sup> WP-042-03-11-2014, S. 46

<sup>371</sup> WP-042-03-11-2014, S. 35 f.

<sup>372</sup> WP-014-23-09-2013, S. 63

<sup>373</sup> WP-042-03-11-2014, S. 87

<sup>374</sup> WP-010-13-05-2013, S. 79 f.

Bautenständen der einzelnen Projekte angepasst und mit in die Planung eingeführt werden. Der Avalrahmen war am 25.01. vereinfachend, mit 326 Mio. € ab Januar, berücksichtigt worden. Am 01.02. ist er ab April berücksichtigt. Davor sind die Zahlen der Einzelavale aus der vorherigen ... Finanzierung eingesetzt. In den Avalprovisionen ist der Überbrückungskredit am 01.02. verarbeitet, was ja, wie gesagt, am 25.01. aus Vereinfachungsgründen noch nicht war. Die Treuhandkosten sind am 25.01. enthalten, am 01.02. nicht. Darauf wird aber deutlich hingewiesen. Das nicht deshalb, weil am 25.01. per Zuruf gesagt wurde: Das muss mit verplant werden. Und die Werften haben das dann verplant. Am 01.02. waren daran Zweifel aufgekommen, weil ja Treugeber nicht die Werften waren und zu dem Zeitpunkt auch nicht bekannt war, wie die Finanzierung vorgenommen werden sollte. Daraufhin, darauf, wie gesagt, ist hingewiesen und von den Volumen, die zur Verfügung stehen, sind diese ... Kosten auch abdeckbar. Das heißt, die Anpassung am 1. Februar zeigt in drei Szenarien, welche Finanzierungskosten sich ergeben könnten. Das heißt, auch zu diesem Zeitpunkt stand nicht fest, welche der Finanzierungskosten endgültig anfallen würden. Welches Szenario eintreten würde, hing noch wesentlich von Einschätzungen der Banken hinsichtlich der Bewertung der Sicherheiten und des Ratings ab. Daraus ergaben sich die Zinskosten der Banken und die Kosten der Avale, später. Wir haben zu dem Zeitpunkt darauf hingewiesen, dass nur das Szenario drei im Rahmen der verfügbaren Liquidität der Werften liegen würde. In diesem Fall war mit Finanzierungskosten über den Zeitraum bis Ende 2012 von rund 84 Mio. zu rechnen. ... Trotz dieser Kosten verblieb am Ende des Planungszeitraums im Management Case, das heißt, in der Planung, die das Management eigentlich ihrer Tätigkeit zugrunde legt, eine Rent..., eine Liquidität von 81 Mio. übrig. Das heißt, die Werften waren deutlich liquide und selbst in der Sensitivierung, das heißt in der deutlich vorsichtigeren Annahmen-Case waren immer noch 17 Mio. Liquidität vorhanden. Wie gesagt, die Kosten des Treuhänders werden entsprechend leicht dargestellt.“<sup>375</sup>

#### 5.7. Versandfassung des Sanierungsgutachtens zum 5. Februar 2010

Am 5. Februar 2010 wurde das „Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe der Detlef Hegemann AG“ zusammen mit der „Anpassung des Finanzierungsbedarfs in Ergänzung des Sanierungskonzeptes IDW S 6“ vom 1. Februar 2010 verschickt. Datiert war das Sanierungsgutachten auf den 14. Dezember 2009 mit Kenntnisstand vom 11. Dezember 2009.<sup>376</sup>

Der Zeuge Gerlach führte aus, dass der PwC das Sanierungskonzept, das mit einem Ergänzungsbericht versehen wurde, am 5. Februar zugegangen sei.<sup>377</sup> Und auch der Zeuge SELLERING erklärte, dass das endgültige Sanierungskonzept am 5. Februar 2010, nach seinem Zeitstrahl, vorgelegen habe.<sup>378</sup>

Die Zeugin CLAASSEN betonte, dass die endgültige Fassung des Sanierungskonzeptes erst im Februar 2010 vorgelegen habe: „KPMG hat dann im Februar das Sanierungsgutachten in der endgültigen Fassung vorgelegt, was weiterhin eine positive Sanierungsaussage

<sup>375</sup> WP-024-31-03-2014, S. 9 f.

<sup>376</sup> FM 2, S. 460 ff., Sanierungsgutachten vom 14. Dezember 2009 und Anpassung des Finanzierungsbedarfs in Ergänzung des Sanierungskonzeptes IDW S 6 vom 1. Februar 2010

<sup>377</sup> WP-018-02-12-2013, S. 21

<sup>378</sup> WP-061-13-04-2015, S. 64

beinhaltete.<sup>379</sup>

Und auch der Zeuge Dr. Stoltenberg äußerte sich vergleichbar: „Also, ... nach, nach meinen Unterlagen hat KPMG Anfang 2010 uns bestätigt, dass ... das Unternehmen ... auch bei Berücksichtigung von Finanzierungskosten, also aller Kosten eine, eine positive vernünftige Zukunftsperspektive hat.“<sup>380</sup>

#### 5.8. Hegemann-Werften-Gruppe, Bedarf – Finanzierungskonditionen 29. März 2010

Am 29. März wurde eine neue überarbeitete Unternehmensplanung mit Kenntnisstand 28. März 2010 von KPMG herausgegeben.<sup>381</sup> In diesem Dokument wurde auf die Projekte, die Maßnahmen, die Gewinn- und Verlustrechnung, der Liquidität/Avalbedarf und verschiedene Punkte des Avalkreditvertrages eingegangen.

Die Projekte mit Stand 28. März 2010 weisen Projekte mit einem Umsatz von 1,931 Mio. € für die Jahre 2010 bis 2014 aus. In diesem Dokument wurden keine Dummies mehr abgebildet sondern diese Platzhalter wurden durch konkrete Projekte ersetzt. Der Zeuge Dr. Axhausen erklärte dazu im Ausschuss: „Das Thema ‚Dummies‘. ‚Dummy‘ heißt ja nichts anderes als Platzhalter. Platzhalter sind deshalb geplant worden oder verarbeitet worden – in der Planung auch so ausgewiesen –, weil zu dem Zeitpunkt 14.12. – beziehungsweise kurz davor – die vorhandenen Auftragsbestände der Werft nicht den ganzen Zeitraum der Sanierungsplanung abgedeckt hätten. Das heißt, es stellte sich die Frage, ob man dann zum Ende der Planung hin so tut, als würde die Werft jetzt liquidiert werden, weil nämlich keine weiteren Aufträge vorhanden sind. Oder ob man davon ausgeht, dass die Werft weitergeführt wird. Und weitergeführt zu werden wäre nur möglich und ist nur möglich dann, wenn die Werft weitere Aufträge generiert. Man hat dementsprechend Platzhalter geschaffen für diese Aufträge und die Platzhalter entsprechen in etwa der durchschnittlichen Größe der üblichen Aufträge und den mit diesen Aufträgen im Normalfall erzielten Deckungsbeiträgen. Naturgemäß sind auch die Platzhalter in der Planung, später in der Sensitivierung enthalten, das heißt, auch die Abschlüsse, die dort gemacht werden, fließen in den sensitivierten Abschlag ein. Es erscheint mir wichtig deshalb, weil, wenn nicht die Planung der Werft das nicht vorgesehen hätte, dann wäre die Werftplanung eine Liquidationsplanung gewesen und keine Planung, die Going-Concern wäre und das war ja nicht der, das Ziel. Das Ziel war ja, zu zeigen, in welchem Umfang, mit welchen Voraussetzungen die Werften sanierungsfähig sein könnten, beziehungsweise zu beurteilen, ob die Planung des Managements eine solche Beurteilung erlaubt. Das nur von meiner Seite zu den beiden Punkten. Das Thema ‚Sensitivierung‘ finden Sie auf der Seite 56 folgende des Gutachtens, wie gesagt, im Detail dargestellt, das Thema ‚Dummies‘ oder ‚Platzhalter‘ auf den Seiten 58 folgende.“<sup>382</sup> Des Weiteren ergänzte der Zeuge: „der konkrete uns vorgelegte ... Auftragsbestand ... und Projektbestand für den es ... wahrscheinlich erschien, dass die entsprechenden Projekte auch gebaut werden könn..., konnten, ... reichte nicht bis zum Ende der Planungsperiode und die Werft hat dort, wo diese, wo die tatsächlich vorhandenen Aufträge beziehungsweise Projekte ausliefen, dann Platzhalter eingesetzt.“<sup>383</sup> Und der

<sup>379</sup> WP-014-23-09-2013, S. 10

<sup>380</sup> WP-009-29-04-2013, S. 79

<sup>381</sup> FM 4, S. 1265 ff., Hegemann-Werften-Gruppe, Bedarf- Finanzierungskonditionen, 29. März 2010

<sup>382</sup> WP-017-25-11-2013, S. 8 f.

<sup>383</sup> WP-017-25-11-2013, S. 12



Zeuge Dr. Axhausen führte noch weiter aus: „Die Dummies sind behandelt worden wie tatsächliche Aufträge und dementsprechend auch so in der Finanzplanung enthalten.“<sup>384</sup>

Im Dokument vom 29. März 2009 wurde inzwischen auch der Scandlines-Fähren-Auftrag, mit den beiden Schiffen und ihren Baunummern 502 und 503 berücksichtigt und diese gingen mit einem Umsatz von jeweils 86,17 Mio. € bei einem Fertigstellungstermin Baunummer 502 in 2011 und Baunummer 503 in 2012, ein.<sup>385</sup> Dazu erklärte der Zeuge Gerlach: „Und im März gab es noch mal eine überarbeitete Unternehmensplanung.“<sup>386</sup> Der Zeuge führte des Weiteren aus: „Diese beiden Schiffe, die Scandlines-Fähren, Baunummer 502 und 503, waren enthalten in der Unternehmensplanung vom 28. März 2010.“<sup>387</sup> Dies bestätigte auch der Zeuge Dr. Mediger: „Und ab 29.03. ist dann Scandlines mit beiden Schiffen definitiv in alle Planungen von KPMG mit aufgenommen worden und war auch Bestandteil des Avalvertrages, der im Mai 2010 dann über das 326 Mio. € Bürgschaftsdarlehen abgeschlossen worden ist.“<sup>388</sup>

Die Maßnahmen (Sensitivity Case) des Sanierungskonzeptes, auf die im Dokument eingegangen wurde, wurden auf den Planungsstand vom 28. März übergeleitet.<sup>389</sup>

Des Weiteren wurden unter dem Punkt Avalkreditvertrag und der Ziffer 7, Kreditkonditionen, eine Reduktion der Kosten i.H.v. 44,8 Mio. € aufgezeigt, welche insbesondere aus den geringeren Bürgschaftskosten, gegenüber der Annahmen vom Januar 2010, resultierten.<sup>390</sup> Auch wurde in diesem Dokument eine Reduktion der Finanzierungskosten vorgeschlagen und zwar in der Form, dass die Banken ihre Kosten um 60 Prozent reduzieren sollten und die Bürgschaftskosten auch noch einmal um 15 Prozent, also 1,9 Mio. € reduziert werden sollten. Das Ganze sollte in drei Stufen erfolgen, wobei die letzte Stufe schon im Jahr 2011 realisiert werden sollte.<sup>391</sup> Es wurden keine Aussagen getroffen ob diese Annahme der Reduktion von Finanzierungskosten realistisch sei.

Insgesamt wurden in diesem Dokument vom 29. März 2010 verschiedene Anpassungen der Unternehmensplanung vorgenommen, die natürlich auch zu Veränderungen im Planungsstand zum 28. März 2010 führten.<sup>392</sup>

Für den Zeugen Bäumer war das Dokument vom 29. März 2010 das entscheidungsrelevante Dokument und die anderen Dokumente nur Zwischenstadien: „[...] also nur das, das vom 29. März war entscheidungsrelevant. Das vorher, was die im Januar uns mündlich mitgeteilt haben im, im Dezember, was die am 1. Februar geschrieben haben, das waren Zwischenstadien und entscheidend, als Entscheidungsgrundlage war das vom 29.03., vom 29. März. Und da ergibt sich aus der Anlage, dass die Baunummern 502 und 503 drin waren. Und da sieht man auch, was die verändert haben, was KPMG verändert hat. Da, da habe ich ein Blatt im Blick, da habe ich die Sachen, die die noch im Februar drin hatten und da haben die bestimmte Sachen rausgenommen. Die sind raus und darunter haben die

---

<sup>384</sup> WP-017-25-11-2013, S. 15

<sup>385</sup> FM 4, S. 1268 f.

<sup>386</sup> WP-018-02-12-2013, S. 17 f.

<sup>387</sup> WP-018-02-12-2013, S. 48

<sup>388</sup> WP-014-23-09-2013, S. 63

<sup>389</sup> FM 4, S. 1270

<sup>390</sup> FM 4, S. 1276 f.

<sup>391</sup> FM 4, S. 1277 ff.

<sup>392</sup> FM 4, S. 1265 ff.

Scandlines eingefügt und weitere eingefügt. Also, die haben noch mal den ganzen Ablauf neu überarbeitet und sind dann zu einem Ablauf gekommen, der in der Folge funktioniert und der in der Folge eine knappe Liquiditätsausstattung sichert – nicht viel, wenig – und der abgearbei... abgearbeitet werden kann und der sozusagen ein Start-Up ist für dieses Unternehmen.“<sup>393</sup> Des Weiteren äußerte sich der Zeuge wie folgt: „Wir hatten das KPMG-Gutachten 29. März 2010, das sagt: ‚Ist sanierungsfähig.‘ Die großen Baustellen waren Aufträge.“<sup>394</sup>

Die Zeugin Polzin erklärte auf die Frage, ob ihr damals Fehler bekannt waren, dass sie das verneinen könne und das Gutachten von März kenne: „[...] Bei uns war zu keinem Zeitpunkt auch nur das Signal angekommen, dass das endgültige Gutachten – und dazu muss man immer sagen, es hat ja mehrere Stände gegeben, das ist ja auch üblich bei einem Gutachten, jeder Gutachter macht einen Entwurf, gibt dann den Begutachteten noch mal Gelegenheit dazu Stellung zu nehmen, das ist nicht nur in diesem Falle so, und richtet dann seine Gesamtentscheidung aus – dass das fehlerhaft gewesen sei. ... Ich kenne die Fassung von März, in der Scandlines auch absolut mit vereinbart war. Ich habe mir in der Regel Zwischenstände nicht geben lassen, sondern wirklich nur die Basis, nach der wir dann entscheiden und handeln mussten.“<sup>395</sup>

Während der Zeuge Brinkmann betonte, dass nach einem Hinweis der KPMG noch am 25. März 2010 keine tragfähige Unternehmensplanung vorgelegen habe: „[...] Hinweis KPMG an Geschäftsleitung 25. März, 23:22 Uhr, E-Mail, dass keine tragfähige Unternehmensplanung vorliegt.“<sup>396</sup>

## 5.9. Aktualisierung der Unternehmensplanung 27. April 2010

Ende April 2010 wurde eine weitere Aktualisierung der Unternehmensplanung von KPMG erstellt und herausgegeben.<sup>397</sup> Aufgrund der Verschmelzung der Peene-Werft Wolgast und der Volkswerft Stralsund rückwirkend zum 1. November 2009 zur P+S Werften GmbH veränderten sich die Bilanzen zum 31. Dezember 2009. Die Effekte der Verschmelzung wurden in dieser neuen Planung zum 27. April 2010 berücksichtigt, und zwar wurde hier die Unternehmensplanung angepasst und fortgeschrieben. Sie basierte nun auf dem Planungsstand vom 19. April 2010 für die P+S Werften nach der Verschmelzung.<sup>398</sup> In seiner Aussage erklärte der Zeuge Kulenkampff, dass die Unternehmensplanung erheblich vom Sanierungsgutachten abgewichen habe: „Per E-Mail vom 29. April 2010 übermittelte der kaufmännische Geschäftsführer der Peene-Werft, Herr Frank Hoffmann, an die Herren Kraus, Seagon, Möller und Winter und an mich einen Bericht der KPMG über die Verschmelzung der Werften zum 1. Februar 2009 ‚Aktualisierung der Unternehmensplanung und Überleitung der Planungsstände mit Stand 27. April 2010‘. Diese Unternehmensplanung wich erheblich von dem Sanierungsgutachten der KPMG vom 14. Dezember 2009 ab. So war unter anderem das Ergebnis der gewöhnlichen

<sup>393</sup> WP-055-02-03-2015, S. 89

<sup>394</sup> WP-055-02-03-2015, S. 136

<sup>395</sup> WP-059-23-03-2015, S. 108

<sup>396</sup> WP-055-02-03-2015, S. 21

<sup>397</sup> FM 6, S. 2086 ff., Hegemann-Werften-Gruppe, Verschmelzung der Werften zum 1. November 2009, Aktualisierung der Unternehmensplanung und Überleitung der Planungsstände.

<sup>398</sup> FM 6, S. 2091 f. und S. 2096, Hegemann-Werften-Gruppe, Verschmelzung der Werften zum 1. November 2009, Aktualisierung der Unternehmensplanung und Überleitung der Planungsstände

Geschäftstätigkeit im Zeitraum 2009 bis 2012 in der Unternehmensplanung um rund 90 Mio. € schlechter und sollte in Folge höherer Aufwendungen für Personal, Finanzierung, Abschreibungen nur noch 2,8 Mio. betragen<sup>399</sup> (siehe näher unter 2. Teil A. XI. Verschmelzung der Werften).

#### 5.10. Projekt Water, Überleitung der Planungsstände vom 14. Dezember 2009 – 3. Mai 2010

Am 3. Mai 2010 hat KPMG eine kommentierte Überleitung zu den verschiedenen Planungsständen zwischen Dezember 2009 und Mai 2010 herausgegeben.<sup>400</sup> Damit waren sämtliche Veränderungen, die während dieser Zeit aufgetreten waren, in der Unternehmensplanung berücksichtigt worden. Die Planung vom 3. Mai 2010 bildete dann auch die Grundlage für die ab Juni 2010 von KPMG erstellten Monatsreports bzw. die Beiratsreportings. Sämtliche Kennzahlen wurden sowohl im Management Case als auch im Sensitive Case, den Planzahlen vom 3. Mai 2010 gegenübergestellt. Die Veränderungen gegenüber den Planzahlen vom 3. Mai 2010 wurden ausgewiesen.<sup>401</sup>

#### 5.11. Sanierungsaussage im Mai 2010

Ende Mai habe, vor Auszahlung des 326 Mio. €Kredites, die NORD/LB erneut eine Bestätigung der Sanierungsaussage durch KPMG gefordert, wie der Zeuge Brinkmann erklärte: „Und zwar hat die NORD/LB, die ja hier den Kredit vergeben hat, mit Rückbürgschaften des Bundes und des Landes noch im Mai bei KPMG angefragt und eine Bestätigung der Sanierungsaussage vom Ende Januar verlangt. Und diese hat sie bekommen. Das war, das beinhaltet dann all diese ganzen Diskussionen, die sich in dem Schreiben dann, das Ihnen vorliegt, wiederfinden, all das zusammengefasst hat KPMG im Mai gegenüber der NORD/LB die Sanierungsaussage bestätigt, auf ausdrückliche Anfrage.“<sup>402</sup>

Ähnlich hat es auch der Zeuge Reiners ausgeführt: „Die Banken haben im Mai 2010 als Auszahlungsvoraussetzung für ihre Kredite die Bestätigung von KPMG gefordert, dass keine negativen Abweichungen zum Sanierungsgutachten bekannt sind. Worauf diese Bestätigung von KPMG beruht, frage ich mich bis heute. Jedenfalls wurde dann im Vertrauen auf diese Aussage am 31. Mai 2010 der neue Bar- und Avalkreditvertrag unterzeichnet und auch wir mussten eine weitere Sicherheit stellen.“<sup>403</sup>

Der Zeuge Brinkmann führte noch weiter dazu aus: „Es war also praktisch eine Fortsetzung auf der Basis des Sanierungsgutachtens. Eine Fortsetzung der Planung. Die Planung verändert sich ja jeden Tag. Es kommt ein Auftrag, es kommt kein Auftrag. Es gibt Materialpreiserhöhungen, es gibt Ähnliches. Und diese Planung hatte man dann, jedenfalls im Mai 2010, so stabil, dass KPMG sich zu dieser Aussage in der Lage sah. Und das zeigt auch, wie einmal das Sanierungsgutachten und dann die Umsetzungsbegleitung ineinandergreifen. Das sind keine gesonderten Gutachten, sondern es ist das monatliche

<sup>399</sup> WP-010-13-05-2013, S. 80

<sup>400</sup> FM 7, S. 2693 ff., Projekt Water, Überleitung der Planungsstände vom 14. Dezember 2009 - 3. Mai 2010

<sup>401</sup> WM 4, S. 544 ff., P+S Werften, Monatsbericht per 12/10, vom 10. Februar 2011

<sup>402</sup> WP-064-15-06-2015, S. 35 f.

<sup>403</sup> WP-042-03-11-2014, S. 11

Finanzcontrolling.“<sup>404</sup>

Der Zeuge Jandke führte aus: „Und diese Risiken und auch die Finanzierung des Schiffbaus das ist eben die Frage der Liquidität und das war denn, ich sage mal in diesem Kontext, die [...] dritte oder vierte große Baustelle, die es zu regeln gab. Das hat man erst mal planungsmäßig im Jahr 2009 ... 9, 2009 angegangen. Hat das Ganze dann von der KPMG in ein S 6-Gutachten noch mal einfließen lassen und ist dann ... ja so im Mai 2010 hat man das erst mal formal beendet gehabt, dass man jetzt ein Konzept hatte, hinter dem sich alle, die hier irgendwelche Beiträge zu erbringen hatten, erst mal wiederfinden konnten.“<sup>405</sup>

Am 31. Mai 2010 wurde dann der neue Aval- und Barkredit über 326 Mio. € evaluiert und KPMG begleitete und kontrollierte ab Juni 2010 die Umsetzung des Unternehmenskonzepts.

#### 5.12. Kritik von Hammer an zu geringer Finanzausstattung

Nach Ansicht des Zeugen Hammer habe sich die Finanzausstattung der Werften vom 14. Dezember 2009 bis Ende Januar 2010 gravierend verändert: „Mit den neuen Planprämissen, die abweichend vom 14. Dezember dann vier Wochen später mit einer Mehrbelastung von 112 Mio. dem Unternehmen aufoktroiert worden sind – durch zusätzliche Finanzierungskosten, Beraterkosten und Treuhandkosten – habe ich dann gesagt: Für diesen Prozess mit einem Headroom – also mit einem Risikopuffer – von gerade mal einer oder zwei Millionen können sie nicht einen Auftragsbestand von 1,7 Mrd., aus meiner persönlichen Einschätzung, abarbeiten. Jeder, der langjährig im Sanierungsgeschäft ist, weiß, dass es in jeder Restrukturierung Rückschläge gibt. Und aus meiner Sicht muss man sich für diese Rückschläge natürlich auch Gedanken machen, wie man denn, wenn es zu solchen Rückschlägen kommt, gegebenenfalls die zusätzlichen Finanzierungsbedarfe darstellt.“<sup>406</sup> Des Weiteren führte der Zeuge aus: „Also, am 14. Dezember wäre, das habe ich immer gesagt, ganz klar mit dem Businessplan des Gutachtens vom 14. Dezember, wäre das Unternehmen, auch aus unserer Sicht, voll umfänglich mit einer positiven Sanierungsfähigkeit bewertet worden. Im Nachgang ist das eben zu diesen 106 oder 108 Mio. zusätzlichen Finanzierungs- und Beratungs- und Treuhandkosten gekommen und das hat aus meiner Sicht dazu geführt, dass man keine positive Fortführungsprognose hätte geben können oder man arbeitet eben mit Dummies. Dann rechnet sich das über einen Zeitraum. Aber dann muss man eben gucken, wie lange, und wie das dann entsprechend sich im, im Planablauf abzeichnet.“<sup>407</sup>

Zusätzlich gab der Zeuge Hammer zu Protokoll, dass intensiv über die Höhe der Finanzierungskosten gesprochen worden sei, dass nach seiner Ansicht die Planung der Schiffsbauten so vorgenommen worden sei, dass es rechnerisch aufging und dass mit der neuen Planung keine Sanierungsfähigkeit mehr gegeben gewesen sei: „[...] in dieser Sitzung am 28.01. [...] Tatsächlich wurde intensiv über die Höhe der Finanzierungskosten und die Möglichkeiten zur Senkung gesprochen. Teilnehmer waren Herr Dr. Liebler, Herr Schrader von der NORD/LB, Bankabteilungsdirektor Sonderkreditmanagement, Herr Osterloh von der KfW IPEX, Herr Saur vom WM, Staatssekretär Innen Meck-Pomm – ich weiß nicht, ob es sich noch verändert hat – Herr Möller, Staatssekretär Wirtschaft, Herr

<sup>404</sup> WP-064-15-06-2015, S. 45

<sup>405</sup> WP-038-06-10-2014, S. 8 f.

<sup>406</sup> WP-009-29-04-2013, S. 119 f.

<sup>407</sup> WP-022-24-03-2014, S. 21

Höhn vom Bund<sup>408</sup>, Herr Stadler als Vertreter von Herrn Wellensiek, Herr Gerlach als Vertreter für die PwC in Schwerin, Herr Dr. Axhausen und Herr Balzer und Herr Eisenhart von KPMG sowie meine Kollegen Dr. Herrmann und Herr Lehmann und, wie gesagt, ich bin auch dabei gewesen nach den Aufzeichnungen. Besprochene Punkte waren und hier abschnittsweise gibt es sogar ein zitiertes Protokoll, ich zitiere das: ‚Axhausen: Lösungsansatz für Finanzierungskosten, Bürgschaftskosten. Hat er planerisch auf 2011 geschoben, also von 2010 auf 2011. Höhn: Brauche belastbare Aussagen zu Ausfallwahrscheinlichkeit und UIS. Gerlach: Vorliegende Erklärung der Banken zur Ausfallwahrscheinlichkeit ist in Ordnung. UIS-Aussage zu aktualisieren auf 31.12.2009. [...] Appell von Herrn Höhn vom Bund: Banken sind aufgefordert, die Zinsen zu überprüfen. Antwort Schrader, NORD/LB: Wir nehmen das mit. Zielvorstellung von Dr. Axhausen: Senkung der Finanzierungskosten um mindestens 25 Prozent. Ansatz Dr. Axhausen: Schiffe müssen nach hinten geschoben werden.‘ Ich könnte Ihnen das jetzt so weiter vorlesen. Ich will einfach noch einmal darauf hinweisen, dass [...] ganz klar für mich schon damals – ich bin ja einen Tag später, wie Sie schon wissen, zurückgetreten – [...] (war), dass man eben, ich sage einmal, die Planung der einzelnen Schiffsbauten so vorgenommen hat, dass es rechnerisch aufgeht, aber eben in der Praxis sehr schwierig ist. Deswegen bin ich nach wie vor fest davon überzeugt, dass es hier zu keiner positiven Fortführungsprognose hätte kommen können. Oder man hätte den Prozess anders aufsetzen müssen [...].‘<sup>409</sup> Und weiter erklärte der Zeuge: ‚Ich habe mit Herrn Möller sehr gut und vernünftig zusammengearbeitet. Ich denke, der hat sich da Tag und Nacht auch sehr für die Sache eingesetzt. Leider konnte er sich nicht durchsetzen. Das ist eben das Manko, weil der Prozess dann doch nicht vom Land bestimmt wurde, sondern von den anderen am Prozess Beteiligten.‘<sup>410</sup> Allerdings erklärt der Zeuge Hammer, dass er Herrn Möller über seine Bedenken informiert habe: ‚Ich hab 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 dann meinen Rücktritt erklärt, aber ich habe es eigentlich schon, beginnend vom 18. oder 20. Dezember angeschoben, dass ich nicht für einen Sanierungsprozess zur Verfügung stehe, der ... für mich persönlich erhebliche Risiken birgt. ... Wir haben da, um es auch klar zu sagen, diametral abweichende Positionen in der Einschätzung der damaligen Situation gehabt.‘<sup>411</sup>

Während der Zeuge SELLERING erklärte, das ihm die Bedenken von Herrn Hammer damals nicht vorgetragen worden seien: ‚[...] ich habe versucht darzulegen, dass, wenn es Fehler am Sanierungsgutachten gab, dass die offenbar aber nicht leicht erkennbar waren, denn die Banken, die sich damit auskennen, haben nicht gesagt: Da ist was. PwC hat es nicht gesehen, hat nicht gesagt: Da ist was. [...] Die Bedenken, die Hammer hier im Ausschuss vorgetragen hat, die kenne ich nicht. An die kann ich mich nicht erinnern, dass mir die irgendwann vorgetragen worden wären. Und ich habe jetzt mal versucht, ein bisschen nachzurecherchieren und da habe ich auch den Eindruck, dass er hingeworfen hat und das nachträglich so erklärt, aber dass er nicht der Landesregierung gesagt hat: Ich trete zurück und ich erhebe folgende Bedenken.‘<sup>412</sup>

---

<sup>408</sup> Anmerkung: Herr Höhn vertrat PwC Berlin als Mandatar des Bundes

<sup>409</sup> WP-022-24-03-2014, S. 7 f.

<sup>410</sup> WP-022-24-03-2014, S. 40

<sup>411</sup> WP-009-29-04-2013, S. 113 f.

<sup>412</sup> WP-061-13-04-2015, S. 70 f.

### 5.13. Gutachten wird Landtag nicht zur Verfügung gestellt

Nachdem der Landtag damals im Rahmen des Wirtschaftsausschusses und des Finanzausschusses über die Sanierungsfähigkeit informiert wurde, kam in der Wirtschaftsausschusssitzung am 10. Februar 2010 die Frage auf, ob das Parlament das Sanierungsgutachten bekommen kann. StS Möller erklärte, dass er nicht darüber informiert sei, ob er das Sanierungsgutachten weitergeben dürfe. Er fügte hinzu, dass er nicht vorhabe dem Parlament etwas vorzuenthalten. Er werde das Dokument aber nicht weiterleiten, wenn es verboten sei. Er werde diese Frage klären.<sup>413</sup> Am 18. Februar schrieb Herr Möller eine E-Mail an Herrn Dr. Axhausen mit folgendem Inhalt: „[...] bekomme ich noch eine Mail zur Übersendung des Sanierungsgutachtens an den Landtag?“<sup>414</sup> Am 22. Februar beantwortet Herr Dr. Axhausen die E-Mail folgendermaßen: „[...] wir haben die Frage intern erörtert und werden dem Unternehmen gegenüber keine Zustimmung zur Weitergabe erteilen.“<sup>415</sup> Daraufhin wurde dem Landtag damals das Sanierungsgutachten nicht ausgehändigt.

### 5.14. Sanierungsfähigkeit mit anderem Konzept gegeben

Der Zeuge Brinkmann erklärte, dass er die Sanierungsfähigkeit mit einem anderen Konzept, aus heutiger Sicht, für möglich erachte: „Und zwar ist das ja auch noch mal an dem ersten Prozesstag „Hegemann-Nachfolge gegen KPMG“ noch mal deutlich geworden, und zwar die Frage nach alternativen Sanierungskonzepten. Also, für mich steht ja auch spannenderweise nicht unbedingt die Frage im Raum, war die Sanierungsaussage richtig oder falsch, ob das Unternehmen sanierungsfähig ist, sondern ob das Konzept, was dahinter steht, diese Aussage gerechtfertigt hat. Also, ich könnte mir zum Beispiel vorstellen, dass das Unternehmen in der Tat sanierungsfähig gewesen wäre mit einem anderen Sanierungskonzept. Zum Beispiel geringere Produktionskapazitäten, höhere Konstruktionskapazitäten.“<sup>416</sup> In der Zeit von 2009 bis 2010 wurde jedoch, nach dem heutigen Kenntnisstand, nicht über ein anderes Sanierungskonzept nachgedacht oder diskutiert.

## 6. Mängel des Sanierungsgutachtens

Sowohl der Insolvenzverwalter als auch die Landesregierung und die Detlef Hegemann AG haben das IDW S 6-Gutachten der KPMG jeweils von Gutachtern überprüfen lassen. Alle drei Gutachten schätzen das IDW S 6-Sanierungsgutachten der KPMG als fehlerhaft ein.

### 6.1. Vorgehen des Insolvenzverwalters gegen KPMG

Der Zeuge Brinkmann hat erklärt: „Wir haben am 31. März 2015 eine gutachterliche Stellungnahme der Kanzlei Dr. Weilep GmbH erhalten, die folgendes Thema trägt: ‚Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Hamburg vom 14. Dezember 2009 einschließlich der Ergänzung vom 1. Februar 2010 (Anpassung des Finanzbedarfes)‘. [...] Sie kommt auch zu

<sup>413</sup> ADRs. 6/3, S. 91 f. PDF

<sup>414</sup> WM 128, S. 267 PDF, E-Mail von Rüdiger Möller an Michael Axhausen, vom 18. Februar 2010, Betreff: Landtag

<sup>415</sup> WM 128, S. 266 PDF, E-Mail von Rüdiger Möller an Michael Axhausen, vom 22. Februar 2010, Betreff: AW Landtag

<sup>416</sup> WP-064-15-06-2015, S. 39

einem Urteil, die [...] den Gläubigerausschuss veranlasst hat [...] zu beschließen, dass auf dieser Basis eine Kanzlei beauftragt werden soll, die einen Klageentwurf macht. [...] Ich habe mich öffentlich geäußert, dass dieser Klageentwurf dann hoffentlich im August vorliegt, nach Auswertung des gesamten Sachverhaltes.“<sup>417</sup> Und weiter: „Ich gehe auch mit großem Respekt an die ganze Sache ran. Und wenn ich jetzt Ansprüche gegen KPMG öffentlich gemacht habe, dann war es jetzt der Zeitpunkt, einfach weil wir ja auch genügend geprüft haben. Und ich sage auch noch nicht, wie hoch die Ansprüche werden. Ich kann das im Augenblick noch nicht bemessen. [...] das ist noch eine erhebliche Bandbreite.“<sup>418</sup>

Als einen Fehler des KPMG S-6-Gutachtens identifizierte der Zeuge Brinkmann, dass „aufgrund der zum Zeitpunkt der Erstellung der Ergänzung vom 1. Februar 2010 bestehenden Tatsachenbasis, der Auftrag über den Neubau der zwei Fähren für die Reederei Scandlines in der Betrachtung durch KPMG hätte Berücksichtigung finden müssen.“<sup>419</sup>

Zu den Fehlern, die KPMG bei der Begutachtung begangen habe, vertrat er die Auffassung: „Das ist unüblich und selten, was hier an Fehlern passiert ist. Hoffentlich bleiben sie selten. [...] Ich will das aber jetzt nicht bewerten, was an diesem Sanierungsgutachten sehr falsch war oder nur wenig falsch. Wir sehen bei den drei Gutachten Schultze & Braun, Moore Stephens und Weilep da auch Nuancierungen. Für mich ist das gar nicht so wichtig. Wichtig ist, dass es Fehler im Sanierungsgutachten gibt. Und für mich ist viel wichtiger die Sanierungsbegleitung, die dann folgte. Da ist immerhin im Jahr 2010 und 2011, da ist ja eine Menge passiert in den Jahren, gab es immer wieder Liquiditätslücken. Die sind ja nicht aus dem Himmel gekommen, sondern die sind daraus gekommen, weil die Planung falsch war. Und [...] – das ist für mich der viel wichtigere Zeitpunkt – da wird Ende 2011 von KPMG in einem 40-seitigen Gutachten festgestellt: Das Sanierungsgutachten wird in seiner Form vollständig aufrechterhalten. Und dann tritt Anfang 2012 da ein Loch auf – das im März, das dann schon in den ersten Monaten 2012 diskutiert wird – in einer großen Größenordnung. Da muss doch irgendjemand mal sagen: ‚Die Liquiditätsplanung hier und überhaupt die Fortführungsplanung ist fraglich.‘ Das im November 2011 noch zu bestätigen, das ist für mich der eigentliche Punkt, wo ich sage, da liegt der größte Fehler.“<sup>420</sup> Weiter erklärte er: „KPMG hat für die Werft [...] eine Umsetzungsbegleitung der Sanierungsbegleitung gemacht, und zwar ... bis Anfang 2012. Auch wenn Sie die Honorare sehen für die, für das Gutachten hat KPMG eine Vergütung von etwa, etwas über 2 Mio. bekommen. Für die Umsetzungsbegleitung hat KPMG Honorare von etwas über 6 Mio. bekommen. Das sind beides Schuldverhältnisse, aus denen, aus denen sich Ansprüche ergeben können. Im Rahmen der Umsetzungsbegleitung hat KPMG Ende 2011 – und das ist für uns besonders wichtig, dieses Gutachten – das eigene S 6-Gutachten vom Anfang, von Ende 2009, Anfang 2010 noch einmal bestätigt. ... Also zu einem viel späteren Zeitpunkt. Diesen Zeitpunkt nehmen wir mit ins Auge, auch bei unserer Klage, weil wir meinen, man hätte – dass die Fehler aus dem Anfangsgutachten, sich dann auch durchgezogen haben.“<sup>421</sup>

Zu den Modalitäten seiner Vorgehensweise führte der Zeuge Brinkmann aus, er werde einmal die KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft AG in Deutschland mit Sitz in Berlin in Anspruch nehmen. Darüber hinaus habe er aber auch bei KPMG Europe als Holding

---

<sup>417</sup> WP-064-15-06-2014, S. 11/12

<sup>418</sup> WP-064-15-06-2014, S. 22

<sup>419</sup> WP-064-15-06-2014, S. 14

<sup>420</sup> WP-064-15-06-2014, S. 26/27

<sup>421</sup> WP-064-15-06-2014, S. 13

Ansprüche angemeldet und sich eine zusätzliche Anspruchsmöglichkeit erschlossen und eine Summe angemeldet, die erheblich sei.<sup>422</sup>

## 6.2. Gutachten der Landesregierung zu dem Sanierungsgutachten der KPMG

Mit Schreiben vom 25. März 2015 hat die Landesregierung dem Ausschuss eine gutachterliche Prüfung des KPMG-Gutachtens übersandt. Ausweislich des Anschreibens handelt es sich um die bei der Moore Stephens Koblenz GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Steuerberatungsgesellschaft in Auftrag gegebene Plausibilitätsbeurteilung des von der KPMG gefertigten Sanierungskonzeptes gemäß IDW S 6, sowie weiterer in der Zeit vom 29. März bis 3. Mai 2010 vorgelegter Dokumente für die damalige Hegemann-Werften-Gruppe der Detlef Hegemann AG, Bremen. Das Gutachten wurde dem Ausschuss als „Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch“ vorgelegt. Von einer näheren Darstellung des Inhalts im Abschlussbericht wird zur Vermeidung einer Einstufung als Verschlussache abgesehen, entsprechend wurde auch in den Vernehmungen nur cursorisch auf das Gutachten eingegangen.

Der Zeuge Glawe hat bei seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss am 23. März 2015 dazu erklärt: „Wir haben das Sanierungsgutachten der KPMG nachträglich noch mal durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die nicht in den Fall P+S involviert war, auf seine Plausibilität prüfen lassen. Dieses Gutachten der Wirtschaftsprüfer Moore Stephens wird uns in den nächsten Tagen in einer finalen Fassung vorliegen. Es bescheinigt dem KPMG-Gutachten formelle und materielle Fehler, die allerdings für sich genommen, jedenfalls aus Sicht meines Hauses, noch nicht zu dem Ergebnis führen, dass die damalige Sanierungsfähigkeit der Werftengruppe unter keinen Umständen positiv bewertet werden konnte. Insoweit sind die rechtlichen Aussichten, aus möglichen Fehlern, begründete Haftungsansprüche des Landes gegenüber KPMG herleiten zu können, durchaus ungewiss und mit erheblichen Prozessrisiken behaftet. Wir werden dieses Gutachten im Finanzausschuss in den nächsten Tagen als Verschlussache vorlegen, damit die Abgeordneten die Möglichkeit haben, sich darauf vorzubereiten, und zwar auf den Termin am 9. April im Finanzausschuss. Heute habe ich nicht die Absicht, mich weiter zu diesem Thema zu äußern, da ein abschließendes Gutachten oder das abschließende Gutachten noch nicht in unserem Hause komplett vorliegt.“<sup>423</sup>

Der Zeuge Sellering hat zu dem Gutachten von Moore Stephens am 13. April 2015 ausgeführt: „Ich will vielleicht Folgendes noch mal sagen: Das Gutachten wurde beauftragt, um zu sagen, ist das sanierungsfähig oder nicht. Und ich will mal einen gewagten Vergleich machen: Wenn Sie einen Brief bekommen mit zehn Rechtschreibfehlern, aber die Botschaft des Briefes, die stimmt, ja, dann wird man sich ja an die Botschaft halten und nicht an die Rechtschreibfehler. Und deshalb müsste man hier mal sehr genau schauen, ob denn über die Verletzung von Standardvorschriften hinaus, das Gutachten falsch ist und da sage ich: Nein.“<sup>424</sup> Und weiter hat er erklärt: „Wir haben hier ein Gutachten vorliegen, das die Arbeit bewertet, über das wir nicht sprechen wollen und das auch sicherlich noch nicht das letzte Wort ist, sondern ergänzt werden muss. Das würde ich für eine endgültige Bewertung abwarten. Ich habe allerdings schon gesagt, dass mich Abweichungen vom Standard überraschen würden. Was das Vertrauen angeht: Also, da muss man sich einfach vor Augen

<sup>422</sup> WP-064-15-06-2014, S. 23/24

<sup>423</sup> WP-059-23-03-2015, S. 9

<sup>424</sup> WP-061-13-04-2015, S. 107



führen, welche komplizierten Vorgänge das sind in technischer Hinsicht, Wirtschaftsprüfergeschichten. Und da bin ich noch nicht bereit, den Stab zu brechen, bevor ich nicht mehr weiß. Deshalb hat mich ein bisschen geschockt, habe ich eben, glaube ich, schon erwähnt, dass jemand so im Fernsehen locker sagt: ‚Das ist das Papier nicht wert auf dem es steht.‘ Ich glaube, da muss man vorsichtig sein, gerade jetzt, wo viel über Schadenersatz geredet wird, da muss man vielleicht auch bei ehrverletzenden Äußerungen wegen Schadenersatz vorsichtig sein.“<sup>425</sup> Weiter hat er ausgesagt: „KPMG, was immer da an Kritik nachträglich noch kommen kann, sage ich schon, das war hundertprozentig richtig. Sondern ich wehre mich dagegen, dass es Leute gibt, die jetzt schon sagen, das Ergebnis war falsch. Denn dafür liegt nichts vor.“<sup>426</sup>

### 6.3. Klage der Detlef Hegemann AG gegen KPMG

Die Detlef Hegemann AG Bremen geht gegen die KPMG bereits gerichtlich vor: Bei dem Landgericht Hamburg ist mit dem Az. 326 O 227/13 ein Verfahren anhängig. Ausweislich der Berichterstattung in der Presse hat die Hegemann AG in diesem Verfahren ein Gutachten der Kanzlei Schultze & Braun zu dem KPMG-Sanierungsgutachten vorgelegt, welches zu dem Ergebnis kommt, dass das IDW S 6-Gutachten der KPMG fehlerhaft ist, weil die Finanzierungskosten falsch berechnet und der Bau der Scandlines-Fähren nicht berücksichtigt worden sei.<sup>427</sup> Die Vertreter der Hegemann AG beziffern ihren Schaden auf bis zu 300 Mio. € Ausweislich der Berichterstattung hat das Gericht aber die Einschätzung vertreten, dass die Hegemann AG nachweisen muss, dass ihr durch das Sanierungsgutachten überhaupt ein Schaden entstanden ist, weil ohne Rettungskonzept erst recht Insolvenz eingetreten wäre. Zudem bestehe die Möglichkeit des Mitverschuldens der Hegemann AG, weil diese das Gutachten angenommen habe und anschließend Probleme beim Schiffbau aufgetreten seien.<sup>428</sup> Das Gericht hat der Hegemann AG zunächst eine Frist bis zum 11. September 2015 gesetzt um darzulegen, wie hoch der entstandene Schaden genau ist und konkret zu belegen, durch welche Fehler im Gutachten konkret welcher Schaden entstanden ist.<sup>429</sup>

### III. Kreditverhandlungen zum 326 Mio. € Bar- und Avalkreditvertrag

Im Jahr 2008 war die NORD/LB zum Teil im Konsortium mit der KfW IPEX Bank bei der Volkswerft Stralsund GmbH mit Rahmenkrediten, ausnutzbar als Aval- und Barkredit und mit 80-prozentiger Landesbürgschaft i.H.v. 286 Mio. € Laufzeit bis Mitte 2010, engagiert. Um weitere Schiffbauaufträge abschließen zu können, mussten die Werften eine neue Aval- und Bauzeitfinanzierung für die Zeit nach Juni 2010 darstellen können. Eine Anschlussfinanzierung war notwendig um überhaupt neue Aufträge bearbeiten zu können und damit das Geschäft fortführen zu können. Die Verhandlungen über eine neue Aval- und Bauzeitlinie waren sehr langwierig und dauerten ab Antragstellung im Juni 2009 fast ein

<sup>425</sup> WP-061-13-04-2015, S. 124

<sup>426</sup> WP-061-13-04-2015, S. 116

<sup>427</sup> Stefan Ludmann, NDR 1: „P+S Pleite: Schadensersatz-Prozess gegen KPMG“ vom 11. Juni 2015

<sup>428</sup> Stefan Ludmann, NDR 1: „P+S beschert Justiz Hochkonjunktur“ vom 12. Juni 2015

<sup>429</sup> Kristina Läscher: „Prozess der Hegemann-Gruppe vertagt“, Weser Kurier vom 11. Juni 2015

ganzes Jahr bis Mai 2010.<sup>430</sup>

## 1. Die Lage am Kreditmarkt – keine anderen Finanziers

Bedingt durch die Weltwirtschaftskrise wurde es im Jahr 2009, als die Hegemann-Werften-Gruppe eine Anschlussfinanzierung sicherstellen wollte, sehr schwierig Banken zu finden. Viele Kreditinstitute verabschiedeten sich aus dem Bereich der Schiffsfinanzierung. So erklärte der Zeuge Meyer: „Der zweite Punkt – und das fällt ineinander im Jahre 2008 – ist die Finanzkrise mit drastischen Auswirkungen auf das Verhalten der Banken. Das heißt, es kommt zu einem Rückzug aus der risikobehafteten, weniger ertragreichen Schiffsfinanzierung aus Sicht der Banken. Beispiele wie die HSH Nordbank, die Deutsche Bank, die Commerzbank, die NORD/LB, alles Banken, die vermehrt in der Schiffsfinanzierung unterwegs waren, ziehen sich nach Möglichkeit aus Schiffsfinanzierungen zurück. Und wir erleben einen neuen Player, eine neue Rolle notgedrungen über die KfW und die KfW IPEX. Und ich behaupte heute noch, ohne die KfW gibt es kaum noch eine vernünftige Schiffsfinanzierung in Deutschland.“<sup>431</sup>

Auch der Zeuge Dr. Wiebers äußerte sich ähnlich: „Und vor diesem Hintergrund leisten wir ja auch stetig als Institut des Bundes und der Länder unseren Beitrag, auch wenn die Banken sich offiziell von der Werftfinanzierung verabschieden und suchen die Möglichkeiten, hier die Insolvenz dann zu vermeiden.“<sup>432</sup>

Der Zeuge Idler erklärte das Verhalten der NORD/LB folgendermaßen: „Warum hat die NORD/LB sich aus, ihr Engagement sogar noch ausgeweitet, während andere Banken sich zurückgezogen haben? Ich darf noch mal ganz kurz daran erinnern: Die Commerzbank hat sich zurückgezogen. Die HSH hat sich zurückgezogen. Das hat aber auch Gründe gehabt. [...] Aber ich sage Ihnen also auch und das ist jetzt eine persönliche Bewertung meinerseits: Ich habe immer – solange wie ich Verantwortung für diesen Bereich hatte – gesagt: Eine der Aufgaben von Banken ist die Versorgung.“<sup>433</sup> Der Zeuge führte noch weiter aus: „Werftfinanzierung ist die Königsdisziplin in der Schiffsfinanzierung und darum gehen auch so wenige Banken daran, weil sie die Expertise nicht haben.“<sup>434</sup>

Die Lage am Kapitalmarkt führte dazu, dass die P+S Werften wenig Alternativen für eine Finanzierung hatten. Neben der NORD/LB und der KfW IPEX gab es 2009 keine Bank die für eine Finanzierung infrage kam, wie sich der Zeuge Meyer äußerte: „Was die Banken angeht, muss man natürlich konstatieren, insbesondere in der Finanzkrise, dass man zur Finanzierung von Unternehmen, und hier speziell von Werften, zur Schiffsfinanzierung wenig Alternativen hat. Wir haben natürlich versucht in, in allen Verhandlungen mit den Banken sozusagen immer wieder darauf hinzuwirken, das, wenn auch zugegebenermaßen geringe Risiko, das die Banken selber haben, stets zu erhöhen, angesichts der Marktsituation nicht einfach. Also, Sie müssen sich die Entscheidungssituation des Landes 2009/2010 so vorstellen, dass wir auf der einen Seite die Hegemann-Werften haben, wo wir zum Glück ... noch eine NORD/LB hatten, die sich zur Finanzierung – wenn auch reduziert – bekannte, in

<sup>430</sup> FM 30, S. 283, Ein Brief der Hegemann-Werften an die NORD/LB, in welchem eine neue Loan Facility über 280 Mio. € beantragt wird.

<sup>431</sup> WP-015-30-09-2013, S. 11

<sup>432</sup> WP-009-29-04-2013, S. 19

<sup>433</sup> WP-013-26-08-2013, S. 16

<sup>434</sup> WP-013-26-08-2013, S. 43

Verbindung mit KfW IPEX, eine dritte Bank für ein Konsortium schon nicht zu finden war. [...] Aber es gab keine Alternative zu der Situation, die wir vorgestellt haben, weil eine Beteiligung des Landes – Stichwort Kombinat Schiffbau – am Unternehmen stand außer Frage.“<sup>435</sup>

Auch der Zeuge Seidel berichtete ähnlich über die Situation am Kapitalmarkt: „Man muss eigentlich sagen, dass kaum eine Bank, eigentlich gar keine, liebend gern Schiffbau jetzt gemacht hätte in dieser Zeit. Das war in früheren Jahren anders. [...] Und insofern verblieben eigentlich, mehr oder weniger nur die, nur die NORD/LB, die bis dato auch schon immer engagiert war, und die KfW IPEX. Zugegebenermaßen zwei öffentliche Banken, ja, wo sicherlich auch der öffentliche Auftrag noch eine Rolle gespielt hatte.“<sup>436</sup>

## 2. Rolle NORD/LB und KfW IPEX Bank

Die Banken waren in der Zeit der Verhandlungen mit der Hegemann-Gruppe mit einer sich ständig ändernden wirtschaftlichen Situation der Werften, bedingt durch die Wirtschaftskrise, konfrontiert. Dies führte unter anderem dazu, dass sich die Hegemann-Gruppe mit immer neuen und sich stets ändernden Forderungen der Banken befassen musste. Nach einem auf den 5. Oktober 2009 datierten Vermerk des Wirtschaftsministerium haben die Banken schließlich in einer Beratung am 4. Oktober 2009 unterstrichen, dass sie nicht mehr weiter mit dem bisherigen Vorstand der Hegemann-Gruppe zusammenarbeiten wollten und sie die sofortige Einsetzung eines Sanierers forderten.<sup>437</sup>

Insbesondere gab es viele sich immer wieder ändernde Forderungen der Banken, wenn es um die zu erstellenden Gutachten ging. Viele verschiedene Gutachten mussten von der Hegemann-Werften-Gruppe erstellt werden, bevor die Banken überhaupt bereit waren sich bei der Hegemann-Gruppe mit einer weiteren Finanzierung zu engagieren.

Der Zeuge Kulenkampff hat bei seiner Aussage am 13. Mai 2013 im Untersuchungsausschuss ausgesagt, dass die Hegemann-Werften-Gruppe im November 2008 die Verhandlungen für eine Anschlussfinanzierung, durch die Anfrage nach einer Landesbürgschaft für ein Bankdarlehen i.H.v. 30 Mio. € eingeleitet habe.<sup>438</sup> Im März 2009 seien diese Verhandlungen, bezüglich der Anschlussfinanzierung 2010, gezielt weitergeführt worden und die Verhandlungen mündeten, am 24. Juni 2009, im Antrag der Hegemann-Werften Management GmbH & Co. KG für die Volkswerft, die Peene-Werft sowie Rolandwerft für eine neue Loan Facility über 280 Mio. € bei der NORD/LB Hannover, verbürgt unter dem Kredit- und Bürgschaftsprogramm des Bundes und der Länder.<sup>439</sup> Weiter erklärte der Zeuge Kulenkampff, dass sich die Verhandlungen bezüglich einer Anschlussfinanzierung extrem schwierig gestaltet haben. Es seien während der gesamten Verhandlungen vonseiten der öffentlichen Hand und den Banken viele Informationen, Konzepte und Gutachten mit immer anderen Anforderungen gefordert

<sup>435</sup> WP-015-30-09-2013, S. 57 f.

<sup>436</sup> WP-015-30-09-2013, S. 146

<sup>437</sup> WM 126, S. 732 ff. PDF, E-Mail vom 6. Oktober 2009 von Abteilungsleiter Saur an Möller, Dr. Rudolph, Schult zum Thema Hintergrundgespräch mit Journalisten zu möglicher Insolvenz der Hegemann-Werften am 5. Oktober 2009

<sup>438</sup> WP-010-13-05-2013, S. 62

<sup>439</sup> FM 40, S. 416 ff., Brief der Hegemann-Werften Management GmbH & Co. KG, Herrn Crede und Herrn Stehr, vom 24. Juni 2009 an die NORD/LB, Herrn Idler, in Hannover

worden. Damals sei bei der Hegemann-Unternehmensgruppe der Eindruck entstanden, dass die Beteiligten sich nicht einig gewesen wären, welche Voraussetzungen für eine weitere Finanzierung nötig seien.<sup>440</sup>

Der Zeuge Dr. Stoltenberg erklärte dazu Folgendes: „Wir haben, als einer der wichtigen Auftraggeber – das war im Zeitraum Frühjahr 2009 – seine Bestellungen zum Teil infrage stellte, darum gebeten, dass uns die Werft eine angepasste Unternehmensplanung zur Verfügung stellt für den Zeitraum 2009 bis 2013, welche nach entsprechenden Prüfungen und Einwertungen dann auch die Grundlage für die weiteren Finanzierungen sein könnte und sollte.“<sup>441</sup>

Der Zeuge Kulenkampff führte dazu aus, dass die Hegemann-Gruppe am 19. Juni 2009 eine mehrfach überarbeitete Unternehmensplanung für die Zeit von 2009 bis 2013 vorgelegt habe und diese mit der NORD/LB und der KfW IPEX erörtert habe. Doch die Banken seien damit noch nicht zufrieden gewesen und haben weitere Informationen gefordert.<sup>442</sup> Daraufhin sei eine weitere, neue Unternehmensplanung 2009 bis 2013 von Ernst & Young erstellt worden und ein Gutachten des Schiffsbausachverständigen Samelin. Diese habe man der NORD/LB Anfang September vorgelegt. Ein Ergebnis dieser Gutachten und neuen Planung war, dass die Aufträge der Volkswerft Stralsund möglicherweise nicht genügend Deckungsbeiträge erwirtschaften werden, um eine Deckung der Fixkosten zu erzielen, es eine angespannte Liquiditätssituation auf den Werften geben werde und dass aufgelaufene Verluste im Gesamtwerftenbereich von rund 74 Mio. € bzw. 96 Mio. € identifiziert worden seien, wie der Zeuge Kulenkampff ausführte.<sup>443</sup>

Aus einem Brief der NORD/LB an den Vorstand der Hegemann-Gruppe, Herrn Dr. Liebler und Herrn Schmidt, am 3. September 2009 geht hervor, dass die Bank nun eine Beordnung einer neuen Gesamtkreditlinie und die diskutierte Finanzierung der aufgelaufenen Verluste für kaum darstellbar halten würde. Und dass die NORD/LB, wegen der hohen Altschulden von bis zu 96 Mio. € weitere Lösungsansätze und Konzepte zu speziellen Themenschwerpunkten wie z. B. Eigenbeiträge der Gesellschafter, Vorschläge zur langfristigen Finanzierung der Verluste, vom Vorstand der Hegemann-Gruppe, einforderte.<sup>444</sup> Ab diesem Zeitpunkt war die Situation für die Werften unklar, da die Anschlussfinanzierung infrage gestellt wurde und die beantragten Hilfen beim Land und Bund noch nicht entschieden waren.

Am 4. September 2009 fand daraufhin ein Krisengespräch im BMWi mit dem Hegemann-Vorstand und den Banken statt. Der Vorstand erklärte hier, dass kurzfristig ein Liquiditätsbedarf von 25 Mio. € bestehen würde und die Existenz der Werften ohne den Bau von Delphis 2 und Scanscot 3 und 4 gefährdet sei. Außerdem seien Eigenbeiträge der Gesellschafter nicht mehr möglich. Die Bankenvertreter rügten, dass dem Vorstand die Situation seit Monaten bekannt wäre und es immer noch keine konzeptionellen Vorschläge gäbe und erklärten unter diesen Umständen keinen Bürgschaftsantrag für den neuen

<sup>440</sup> WP-010-13-05-2013, S. 62 f.

<sup>441</sup> WP-009-29-04-2013, S. 60

<sup>442</sup> WP-010-13-05-2013, S. 63

<sup>443</sup> FM 31, S. 438 f., Brief der NORD/LB an die Volkswerft Stralsund, vom 3. September 2009, Landes- und Bundesbürgschaft

<sup>444</sup> FM 31, S. 439, Brief der NORD/LB an Volkswerft Stralsund, vom 3. September 2009, Landes- und Bundesbürgschaft

280 Mio. € Kreditrahmen zu stellen.<sup>445</sup> Während dieses Termins sei, so der Zeuge Kulenkampff, ein weiteres Konzept gefordert worden: „Nach langer Diskussion kamen die Teilnehmer überein, dass die Kern-Werften-Gruppe innerhalb von 14 Tagen ein nächstes Zukunftskonzept erarbeiten solle. Abermals war also eine neue Planung zu stellen und vorzulegen. Danach sollten die finanzierenden Banken weitere 14 Tage Zeit haben, um die eingereichten Unterlagen zu prüfen. Hierdurch sollte es ermöglicht werden Ende September 2009 darüber zu entscheiden, ob ein neuer Bürgschaftsantrag beim Bund oder dem Land Mecklenburg-Vorpommern gestellt werden soll. Für die Prüfung eines solchen Bürgschaftsantrags wären dann weitere vier Wochen notwendig, sodass erst Ende Oktober eine Entscheidung vorgelegen hätte.“<sup>446</sup>

Am 18. September sei den Banken von der Hegemann-Gruppe das neue Zukunftskonzept vorgelegt worden, wie der Zeuge Kulenkampff aussagte. Dieses Konzept sah Kapazitätsanpassungen, einen Kredit durch das Land Mecklenburg-Vorpommern vor und als Gesellschafterbeitrag war die Rückführung von Gewinnausschüttung aus den Vorjahren vorgesehen.<sup>447</sup> Daraufhin sei in einem Schreiben an Herrn Kröning, Vorstandsvorsitzender der Detlef Hegemann AG, vom 21. und 23. September 2009, dieses Zukunftskonzept von der KfW IPEX-Bank gerügt worden und die Forderung aufgestellt worden, ein weiteres einschlägiges Beratungsunternehmen zu beauftragen. Dies erklärte der Zeuge Kulenkampff bei seiner Anhörung.<sup>448</sup> Weitere Gespräche haben, laut Aussage des Zeugen Kulenkampff, am 24. September 2009 stattgefunden. An diesem Termin haben sich Vertreter des Wirtschaftsministeriums und Finanzministeriums Mecklenburg-Vorpommern, PwC, der Hegemann-Unternehmensgruppe sowie der Banken, zu einem erneuten Gespräch im Hause der NORD/LB getroffen. Hier seien weiter Forderungen, vonseiten der NORD/LB, gestellt worden: „Noch am 24. September 2009, also am selben Tage, teilte die NORD/LB Herrn Dr. Liebler von der Volkswerft mit, dass sie weitere Avale nur nach gesonderter Einzelfallprüfung und ohne Präjudiz für bestehende Kündigungsrechte herauslegen werde. Damit entfiel für die Werften auch die Planungssicherheit für den noch laufenden Avalrahmen. Weiter forderte die NORD/LB die Rückführung von Dividendenausschüttungen und neue Sicherheiten vonseiten der Unternehmensgruppe sowie von Herrn Detlef Hegemann persönlich. Bei den neuen Sicherheiten ging es insbesondere um eine Beteiligung an der Stern- und Kreisschiffahrt GmbH in Berlin.“<sup>449</sup>

Der Zeuge Kulenkampff erklärte bei seiner Anhörung, dass am 1. Oktober 2009 eine kritische Würdigung von Ernst & Young erstellt worden sei, in der darauf hingewiesen worden sei, dass eine Insolvenz nur zu vermeiden sei, wenn bei der Besprechung am 5. Oktober kurzfristig Lösungen für die Notlage der Kern-Werften-Gruppe gefunden werden.<sup>450</sup> Weiter führte der Zeuge Kulenkampff aus: „Mit Schreiben vom 2. Oktober 2009 an die Volkswerft forderten dann auch die Herren Idler und Viets von der NORD/LB die Vorlage eines Sanierungsgutachtens inklusive einer positiven Fortführungsprognose.“<sup>451</sup> Der Zeuge Dr. Stoltenberg gab dazu zu Protokoll: „Weil es ein Fragezeichen gab, haben wir

<sup>445</sup> WM 126, S. 732 ff. PDF, E-Mail vom 6. Oktober 2009 von Abteilungsleiter Saur an Möller, Dr. Rudolph, Schult zum Thema Hintergrundgespräch mit Journalisten zu möglicher Insolvenz der Hegemann-Werften am 5. Oktober 2009

<sup>446</sup> WP-010-13-05-2013, S. 65

<sup>447</sup> WP-010-13-05-2013, S. 65

<sup>448</sup> WP-010-13-05-2013, S. 65 f.

<sup>449</sup> WP-010-13-05-2013, S. 66

<sup>450</sup> WP-010-13-05-2013, S. 66

<sup>451</sup> WP-010-13-05-2013, S. 67

das getan, was Sie als ordentlicher Kaufmann dann tun sollten. Wir haben angeregt, dass ein Sanierungsgutachten erstellt wird, also man noch mal aus einer intensiveren Brille sozusagen mal schaut, Stressszenarien rechnet und dergleichen, nach dem entsprechendem IDW-Standard. Also ein Sanierungsgutachten erstellt wird, um auf der Basis dann zu schauen, welche Maßnahmen zu ergreifen wären.“<sup>452</sup> Der Zeuge Idler hat dazu ausgeführt: „Die Prüfung hat also ergeben eine Prognose von einer Liquiditätslücke von 65 Mio. € Ich sage allerdings auch gleich dazu, dass die Ausführungen dazu und die Basis für diese Prognose für uns einige Fragezeichen beinhalteten, die uns dazu veranlasst haben, weiter zu recherchieren, beziehungsweise andere uns wichtige Partner einzubinden, beziehungsweise die Reederei zu bitten, andere Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, die Sanierungserfahrung größerer Art im Werftenbereich haben, zu beauftragen, wenn sie sich denn dafür entscheiden. [...] Eine – ich denke mal, die Ausschussmitglieder wissen das hier – das ist ein ganz gängiger Tatbestand dann, wenn eine Bank weiter ein Engagement in dieser Größenordnung begleiten will, dann ist das ein Erfordernis, was gemacht werden muss, sonst dürfen wir keine weiteren Kredite geben, da wir uns sonst der Untreue schuldig machen.“<sup>453</sup>

Ein weiterer Besprechungstermin habe dann am 5. Oktober im BMWi stattgefunden, wo die P+S Werften eindeutig Stellung bezogen haben. Sie haben erklärt, dass sie einen akuten Liquiditätsbedarf hätten und ohne Hilfen binnen fünf Tagen Insolvenz anmelden müssten, wie der Zeuge Kulenkampff ausführte.<sup>454</sup> Nach einem auf den 5. Oktober 2009 datierten Vermerk des Wirtschaftsministerium haben die Banken in einer Beratung am 4. Oktober 2009 unterstrichen, dass sie nicht mehr weiter mit dem bisherigen Vorstand der Hegemann-Gruppe zusammenarbeiten wollten und sie die sofortige Einsetzung eines Sanierers forderten.<sup>455</sup> Die Hegemann-Gruppe hat sich kurz nach diesem Termin dazu bereit erklärt, Herrn Hammer von K&H Business Partner die Aufgaben eines Chief Restructuring Officer zu übertragen, ein Sanierungsgutachten in Auftrag zu geben, Gewinnausschüttungen der Volkswerft zurückzuführen und die Herren Dr. Liebler und Crede ausschließlich für die Werften tätig sein zu lassen, laut Aussage des Zeugen Kulenkampff.<sup>456</sup>

Wie aus den Akten ersichtlich, wurde dann am 8. Oktober 2009 von den drei Werften der Hegemann-Gruppe, ein Antrag auf Gewährung eines Darlehens i.H.v. 28 Mio. € Soforthilfe bei der Landesregierung, gestellt.<sup>457</sup> Laut des Zeugen Kulenkampff, sei der Kern-Werften-Gruppe am 12. Oktober 2009 durch Herrn Minister Seidel Hilfe zugesagt worden und eine erste Darlehensauszahlung i.H.v. 12 Mio. € für den 16. Oktober 2009. Zusätzlich sei von den Banken kurzfristig ein Betrag i.H.v. 28 Mio. € in Aussicht gestellt worden.<sup>458</sup> Am 16. Oktober 2009 wurde ein Darlehensvertrag über 28 Mio. € das erste LFI-Darlehen (siehe 2. Teil A. V. LFI-Darlehen) geschlossen und die Insolvenz wurde erstmal abgewandt, wie

---

<sup>452</sup> WP-009-29-04-2013, S. 60 f.

<sup>453</sup> WP-013-26-08-2013, S. 8 f.

<sup>454</sup> WP-010-13-05-2013, S. 67

<sup>455</sup> WM 126, S. 732 ff. PDF, E-Mail vom 6. Oktober 2009 von Abteilungsleiter Saur an Möller, Dr. Rudolph, Schult zum Thema Hintergrundgespräch mit Journalisten zu möglicher Insolvenz der Hegemann-Werften am 5. Oktober 2009

<sup>456</sup> WP-010-13-05-2013, S. 67 f.

<sup>457</sup> WM 47, S. 36 f., Vermerk Saur, Koch zur „Gewährung eines Landesdarlehens an die Hegemann-Werften-Gruppe zur sofortigen Überbrückung eines Liquiditätseinganges“

<sup>458</sup> WP-010-13-05-2013, S. 68

aus den Akten zu entnehmen ist.<sup>459</sup>

Ein neues Problem habe sich dann Ende Oktober ergeben, wie der Zeuge Kulenkampff berichtete: „Ende Oktober 2009 weigerte sich dann die NORD/LB plötzlich, weiter mit Ernst & Young der Abschlussprüferin der Hegemann-Unternehmensgruppe zusammenzuarbeiten, obwohl diese das Sanierungsgutachten nach IDW S 6, nach Aussage der Banken Grundlage für die Anschlussfinanzierung, bereits erstellt und in einem weit fortgeschrittenen Bearbeitungsstand war. Die NORD/LB wollte auf einmal partout, dass Herr Dr. Axhausen von der KPMG das Sanierungsgutachten erstellt. In einem Gespräch mit der NORD/LB in Bremen am 28. Oktober 2009 – das anberaumt war nur mit den Banken, zunächst – erklärte Herr Idler von der NORD/LB: Herr Dr. Axhausen sei ohnehin zufällig gerade in der Stadt und könnte kurzfristig zu den Gesprächen zustoßen. Herr Dr. Axhausen erschien dann auch zufällig in Begleitung weiterer KPMG-Mitarbeiter. Damit war die Entscheidung für die KPMG gefallen. Der Hegemann-Unternehmensgruppe blieb hier also keine andere Wahl. Auf diesen Druck, der von der NORD/LB ausging, habe ich für die Hegemann-Unternehmensgruppe am 30. Oktober 2009 KPMG um ein Angebot für ein Sanierungsgutachten nach IDW S 6 gebeten, wie es von der NORD/LB im Gespräch in Bremen mit Herrn Dr. Axhausen verlangt worden war.“<sup>460</sup> Auch der Zeuge Saur sagte aus, dass der Einsatz von KPMG als Sanierungsbegleiter ein Wunsch der Banken gewesen sei und die Banken den Sanierungsprozess nicht begleitet hätten, wenn sie ihre Wünsche nicht hätten durchsetzen können.<sup>461</sup> Während der Zeuge Hammer noch hinzufügte: „Wir hatten damals ein Gespräch, da ging es um die Ablösung von Ernst & Young mit Herrn Idler, Herrn, von der NORD/LB, Viets, genau, und da wurde uns mitgeteilt, dass Ernst & Young eben aus dem Prozess ausscheiden muss, und dass KPMG das übernehmen sollte. Und wenn ich richtig informiert bin – aber das würde ich gern noch mal, bevor ich das als finale Aussage so stehen, aber ich meine mich zu erinnern – dass dann KPMG schon vor der Tür stand. Und daraufhin habe ich Herrn Idler etwas lauter meine Stimmungslage mitgeteilt, weil ich gesagt habe, wie denn das angehen kann, dass sozusagen der Berater, die Auswahl des Beraters, da auch schon wieder feststeht. Und am gleichen Tag hat sich dann noch KPMG bei Hegemann vorgestellt. [...] Ich fand nur auch dieses Auswahlverfahren gewöhnungsbedürftig.“<sup>462</sup>

Diese neue Forderung der NORD/LB, den Sanierungsgutachter zu wechseln sorgte jedoch für erheblichen Zeitdruck bei der Erstellung des Sanierungsgutachtens nach IDW S 6-Standard. Da KPMG erst am 10. November 2009 einen Vertrag vorgelegt habe, welcher noch am selben Tag von der Hegemann-Gruppe unterschrieben worden sei, so der Zeuge Kulenkampff, hatte KPMG nur noch 6 Wochen für die Erstellung des Sanierungsgutachtens zur Verfügung.<sup>463</sup> Der Zeuge Kulenkampff führte auch die Bedenken an, die Herr Dr. Axhausen geäußert habe: „Herr Dr. Axhausen – KPMG erklärte, dass es in ca. 3 Wochen nicht möglich sei, ein solches Sanierungsgutachten zu erstellen, von daher könne er bis Ende November 2009 lediglich ein Kurzgutachten vorlegen. Es wurde dann vereinbart, dass KPMG im Rahmen eines Bankenmeetings eine erste Einschätzung zur Sanierungsfähigkeit

<sup>459</sup> WM 47, S. 163 f., Darlehensvertrag über 28 Mio. € mit dem Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern

<sup>460</sup> WP-010-13-05-2013, S. 68 f.

<sup>461</sup> WP-008-22-04-2013, S. 162

<sup>462</sup> WP-009-29-04-2013, S. 153

<sup>463</sup> WP-010-13-05-2013, S. 69

präsentieren solle.“<sup>464</sup>

Die am 12. Oktober von den Banken zugesicherte Auszahlung i.H.v. 28 Mio. € bis zum 31. Oktober 2009 sei, laut Herrn Kulenkampff, nicht erfolgt und am 2. November habe der damalige Staatssekretär Herr Möller auch seinen Unmut darüber kundgetan.<sup>465</sup> Aus der Vorlage für den Finanzausschuss am 14. Oktober 2009 geht hervor, dass die KfW IPEX und die NORD/LB im Rahmen einer Bauzeitfinanzierung für ein derzeit im Bau befindliches Schiff jeweils 14 Mio. € insgesamt 28 Mio. € gegen eine in Aussicht gestellte 90-prozentige Absicherung aus dem KfW-Sonderprogramm zur Verfügung stellen würden.<sup>466</sup> Es liegen dem Ausschuss keine Erkenntnisse vor, dass die Banken ihren Anteil i.H.v. 28 Mio. € der Hegemann-Werften-Gruppe zur Verfügung gestellt haben.

Um endgültig über den im Juni beantragten Aval- und Barkredit der Hegemann-Werften-Gruppe entscheiden zu können, habe die NORD/LB eine erste Aussage von KPMG schnellstmöglich gefordert. Daraufhin habe am 11. November ein erstes Bankenmeeting stattgefunden, in dem KPMG über eine Liquiditätsunterdeckung in der 52. Kalenderwoche berichtet habe, die in der Spitze 70 Mio. € betragen werde. Der endgültige Präsentationstermin des Sanierungsgutachtens sei in dieser Veranstaltung auf den 14. Dezember festgelegt worden, wie der Zeuge Kulenkampff berichtete.<sup>467</sup>

Am 20. November 2009 seien dann noch weitere Forderungen von der NORD/LB und der KfW IPEX gestellt worden, wie der Zeuge Kulenkampff ausführte: „Statt diesem Wunsch nachzukommen, stellten sowohl die NORD/LB und die KfW IPEX als auch das Land Mecklenburg-Vorpommern lediglich weitere Forderungen, insbesondere nach einem substantiellen Gesellschafterbeitrag.“<sup>468</sup> Am 12. Dezember haben die Banken dann mitgeteilt, dass sie nur an einer Anschlussfinanzierung mitwirken würden, wenn die Beteiligung der Hegemann-Unternehmensgruppe an der Peene-Werft auf einen Treuhänder übertragen werde, so der Zeuge Kulenkampff (siehe auch unter 2. Teil A. IV. Treuhandlösung).<sup>469</sup>

Am 14. Dezember 2009 habe die KPMG ein vorläufiges IDW S 6-Sanierungsgutachten präsentiert, in welchem die Sanierungsfähigkeit der P+S Werften unter bestimmten Voraussetzungen bestätigt worden sei (siehe auch unter 2. Teil A. II. Sanierungsgutachten IDW S 6). Aufgrund der bestätigten Sanierungsfähigkeit und der starken Einbindung der öffentlichen Hand, seien die Banken erstmalig der Begleitung des Engagements bei den Hegemann-Werften in Form eines Avalrahmens über 326 Mio. € konsortial mit der KfW IPEX-Bank und vorab ein Überbrückungskredit i.H.v. 38,7 Mio. € positiv gegenüber gestanden. Zu den Finanzierungsbedingungen, die von den Banken aufgestellt wurden, gehörte unter anderem ein Auftrag zur Begleitung der Sanierung sowie die Erstellung eines monatlichen Sanierungsreportings durch die Unternehmensberatungsgesellschaft KPMG, die Einsetzung eines neuen Schiffsbausachverständigen zur Mittelverwendungskontrolle und monatlicher Berichterstattung, die Vor- und Nachkalkulation der Aufträge sowie die Vorlage des endgültigen Sanierungskonzeptes nach IDW S 6, wie der Zeuge Kulenkampff

<sup>464</sup> WP-010-13-05-2013, S. 70

<sup>465</sup> WP-010-13-05-2013, S. 69

<sup>466</sup> ADRs. 6/2, S. 67 PDF

<sup>467</sup> WP-010-13-05-2013, S. 70

<sup>468</sup> WP-010-13-05-2013, S. 70

<sup>469</sup> WP-010-13-05-2013, S. 71



erklärte.<sup>470</sup> Die Zeugin Beyer führte aus, dass die NORD/LB erst nach der positiven Sanierungsaussage vom 14. Dezember 2009, eine Genehmigung des 326 Mio. €Kredits hausintern angestrebt habe: „Gibt es eine positive Fortführungsprognose, kann es auch einen Sanierungskredit geben.“<sup>471</sup>

Am 22. Dezember 2009 habe die Norddeutsche Landesbank Girozentrale als Federführerin eines mit der KfW IPEX-Bank GmbH zu bildenden Finanzierungskonsortiums im Rahmen einer an die Werften der Hegemann-Unternehmensgruppe herauszureichenden Bauzeitfinanzierung eine 90-prozentige Ausfallbürgschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern und des Bundes beantragt. Die beantragte Bürgschaft betrifft einen Kredit i.H.v. 326 Mio. € Zusätzlich wurde ein Antrag auf Erhöhung der Haftungsquote, von 80 auf 90 Prozent, für die aktuell verbürgte Landeslinie i.H.v. 280 Mio. €gestellt.<sup>472</sup>

Des Weiteren habe Herr Dr. Axhausen in der Präsentation am 14. Dezember 2009 darauf hingewiesen, dass in der 53. Kalenderwoche die Zahlungsunfähigkeit der Kern-Werften eintreten werde. Laut Aussage des Zeugen Kulenkampff habe Herr Möller in dieser Veranstaltung erklärt, dass das Land Mecklenburg-Vorpommern bereit sei, zur Abwendung der Zahlungsunfähigkeit noch im Jahr 2009, insgesamt 48 Mio. bereitzustellen.<sup>473</sup> Eine Bedingung, die dann gefordert wurde, um die Auszahlung des erhöhten Darlehensbetrages zu veranlassen und damit die Insolvenz abzuwenden, sei die Akzeptanz des indikativen Term-Sheets der NORD/LB gewesen, wie der Zeuge Kulenkampff aussagte. Die Gesellschaften der Kern-Werften-Gruppe habe, nach dem Änderungsbescheid vom 23. Dezember 2009, bereits das indikative Term-Sheet der NORD/LB akzeptieren müssen. Mit Unterzeichnung des Term-Sheets am 28. Dezember 2009, habe sich die Werftengruppe gegenüber dem Bankenkonsortium verpflichtet, den neuen rückverbürgten Aval- und Barkreditvertrag abzuschließen. Problematisch dabei sei gewesen, dass sich die Banken in dem indikativen Term-Sheet noch Änderungen an den Konditionen vorbehalten haben. Dadurch habe es für die Volkswerft und die Peene-Werft ab Unterzeichnung des Term-Sheets kein Zurück mehr gegeben und das Zustandekommen des Darlehensvertrages sowie die Konditionen haben nur in Händen des Bankenkonsortiums gelegen. Weiter führte der Zeuge aus, dass zur Valutierung dieses Darlehens im Dezember 2009 auch noch der Abschluss eines rechtswirksamen Treuhandvertrages vonseiten der Banken gefordert wurde (siehe auch unter 2. Teil A. VIII.3.1. Indikatives Term Sheet).<sup>474</sup>

Am 5. Januar 2010 wurden, nachdem das Indikative Term Sheet und der Treuhandvertrag unterschrieben waren, 30,8 Mio. € aus dem LFI-Darlehen ausgezahlt, sodass insgesamt 42,8 Mio. € valutiert waren.<sup>475</sup> Die letzten 5,2 Mio. € wurden am 23. Februar 2010 valutiert (siehe auch unter 2. Teil A. V. LFI-Darlehen).<sup>476</sup>

Im Jahr 2010 schlossen sich Diskussionen über die Sicherheiten für die Landesregierung

<sup>470</sup> A Drs. 6/8, S. 4 PDF

<sup>471</sup> WP-040-27-10-2014, S. 97 f.

<sup>472</sup> WM 33, S. 375 f., Vermerk von Herrn Koch vom 26. April 2010 zum Antrag des Bankenkonsortiums und nach der IMA-Sitzung vom 22. April 2010

<sup>473</sup> WP-010-13-05-2013, S. 72 f.

<sup>474</sup> WP-010-13-05-2015, S. 74 f.

<sup>475</sup> LFI 1, S. 256, Brief von Herrn Gießelbach vom 5. Januar 2010 an die Peene-Werft GmbH in dem der Auszahlungsantrag vom 28. Dezember 2009 bestätigt wird

<sup>476</sup> FM 3, S. 775, E-Mail von Herrn Gießelbach vom 24. Februar an Herrn Möller und Herrn Saur, Information über Anweisung der 3. Auszahlungsrate Hegemann-Werften-Gruppe aus dem 48 Mio. €-Darlehen

und die Banken an, sowie weitere Forderungen der NORD/LB, die gleichzeitig auch als Bedingung für den Abschluss des neuen Aval- und Barkreditvertrages genannt wurden, folgten. Aus einem Schreiben der Peene-Werft Wolgast vom 22. März 2010 geht hervor, dass die Banken auf eine gesamtschuldnerische Haftung beider Werften bestanden haben oder alternativ auf die Verschmelzung der Werften (siehe auch unter 2. Teil A. XI. Verschmelzung der Werften).<sup>477</sup> Des Weiteren forderte die NORD/LB am 10. Mai 2010, dass das Land Mecklenburg-Vorpommern die Zustimmung zur Ergänzungsvereinbarung abgebe.<sup>478</sup> Voraussetzung für den Abschluss des Aval- und Barkreditvertrages war, dass der Antrag der NORD/LB auf Erhöhung der Haftungsquote für die landesverbürgte Bauzeitfinanzierung genehmigt werde. Dieses Thema wurde über mehrere Monate diskutiert und PwC erstellte dann am 29. April, nach längerer Prüfung, ein Gutachten zu diesem Thema mit dem Ergebnis eines positiven Votums, die Landesregierung folgte diesem Votum und die NORD/LB erhielt eine Anhebung der Haftungsquote auf 90 Prozent für den alten Finanzierungsrahmen von 2008.<sup>479</sup> Dagegen blieben die hohen Finanzierungskosten der Banken bestehen und die Forderung des Bundes eine Absichtserklärung zur Absenkung der Bankenkonditionen im Kreditvertrag aufzunehmen, wurde von der NORD/LB nicht umgesetzt. Die Finanzierungsbedingungen der NORD/LB waren sehr hoch wie viele Zeugen aussagten, so z. B. der Zeuge Dehlke: „Also, ich habe ja bestimmte ... Erfahrungen schon bei anderen Firmen gesammelt. Ich bin Finanzdirektor bei Babcock Borsig gewesen, auch kurz vor der großen Insolvenz, die dort eingetreten ist. Banken ziehen in der Tat die Zügel an, wie es jeder Kreditgeber machen würde, wenn er merkt, dass die Bonität sich verschlechtert. Allerdings muss ich sagen aus meiner Sicht, so eine Korsettstange, oder solche Korsettstangen so eng und auch solche Konditionen, habe ich noch nirgendwo anders gesehen.“<sup>480</sup>

Am 28. Mai 2010 verabschiedete und unterschrieb der Bürgschaftsausschuss das Bürgschaftsvotum zum Bürgschaftsantrag über 326 Mio. € (siehe auch unter 2. Teil A. IX. Bürgschaft und Bürgschaftsabwicklung).<sup>481</sup> Daraufhin wurde dann am 31. Mai der Aval- und Barkreditvertrag unterschrieben und die NORD/LB und die KfW IPEX stellten den beantragten Kreditrahmen zur Finanzierung der Bauzeitaufwendungen i.H.v. 326 Mio. € zur Verfügung. Der Zeuge Kulenkampff erklärte dazu: „Am 31. Mai 2010 wurde dann der Aval- und Barkreditvertrag mit dem Bankenconsortium über 326 Mio. unterzeichnet. Ebenfalls am 31. Mai 2010 wurde der Verschmelzungsvertrag zwischen der Peene-Werft, der Volkswerft geschlossen. Die Peene-Werft hatte zuvor die Geschäftsanteile der Hegemann & Kämmerer GmbH & Co. KG sowie der Detlef Hegemann Engineering GmbH an der Volkswerft erworben. Die Verschmelzung der Volkswerft auf die Peene-Werft wurde am 8. Juni 2010 in das Handelsregister eingetragen. Die Gesellschaft firmiert seitdem unter P+S Werften GmbH. Im Vertrauen auf das Sanierungsgutachten und aus dem Zwang zur Besicherung des Aval- und Barkreditvertrages heraus, verpfändete am 25. Juli 2010, Herr Detlef Hegemann und die Hegemann & Kämmerer GmbH & Co. KG, ihre Geschäftsanteile an der Stern- und Kreisschiffahrt GmbH in Berlin, an das vorgenannte

<sup>477</sup> WM 84, S. 406 f., Schreiben der Peene-Werft Wolgast vom 22. März 2010 an Herrn Gießelbach, LFI zum Thema Gesamtschuldnerische Haftung der Gesellschafter

<sup>478</sup> WM 129, S. 202 PDF, E-Mail von der NORD/LB, Herr Viets vom 10. Mai 2010 an Herrn Möller

<sup>479</sup> FM 6, S. 2035 ff., Gutachten zum Antrag der NORD/LB auf Erhöhung der Haftungsquote für die landesverbürgte Bauzeitfinanzierung vom 29. April 2010

<sup>480</sup> WP-024-31-03-2014, S. 76

<sup>481</sup> WM 42, S. 367, Brief vom 28. Mai 2010 von PwC Berlin an die Werften und die NORD/LB in dem es um die Ausreichung des Entscheidungsvotums geht

Bankenkonsortium.“<sup>482</sup>

### 3. Rolle des Landes Mecklenburg-Vorpommern und des Bundes

Im November 2008 seien bei der Hegemann-Werften-Gruppe, bedingt durch die Weltwirtschaftskrise, starke Probleme aufgetreten, erklärte der Zeuge Kulenkampff. Darum seien im November 2008 die Verhandlungen über eine Landesbürgschaft für ein Bankdarlehen i.H.v. 30 Mio. € mit der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern aufgenommen worden.<sup>483</sup> Die Landesregierung forderte in diesem Zusammenhang Informationen von der Hegemann-Gruppe, wie der Zeuge Kulenkampff ausführte: „So verlangte die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern als Grundlage für weitere Gespräche über eine Hilfestellung eine ... Unternehmensbewertung der Kern-Werften-Gruppe. Hintergrund war, dass das Land Mecklenburg-Vorpommern im Zuge der Hilfsmaßnahmen eine Beteiligung an der Peene-Werft erwerben wollte, weil dies aus damaliger Sicht beihilferechtlich notwendig sein sollte. Daher wurde im weiteren Verlauf des Februar 2009 insbesondere eine atypische Beteiligung diskutiert.“<sup>484</sup> Aus einem Vermerk vom 28. Mai 2009 über das am 19. Mai 2009 stattgefundene Gespräch zwischen der Landesregierung, der Peene-Werft Wolgast und deren Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist zu entnehmen, dass die Landesregierung die Beteiligungslösung als eine Möglichkeit diskutiert habe und zum damaligen Zeitpunkt vonseiten des Landes keine Entscheidung zur Beteiligungslösung getroffen werden konnte.<sup>485</sup>

Parallel dazu seien von den Gesellschaften der Kern-Werften-Gruppe also auch der Detlef Hegemann Aktiengesellschaft, Gespräche mit den finanzierenden Banken über eine Anschlussfinanzierung nach Auslaufen des Aval- und Barkredits in 2010 geführt worden, so der Zeuge Kulenkampff.<sup>486</sup>

Weiter erklärte der Zeuge Kulenkampff: „Schon bald nach Aufnahme der Gespräche mit der öffentlichen Hand und den Banken stellten diese immer wieder neue Forderungen nach Konzepten, Planrechnungen, Gutachten und Plausibilisierungen. Hier entstand bei der Hegemann-Unternehmensgruppe zunehmend der Eindruck, dass sich die Beteiligten – also die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, die Bundesregierung, die NORD/LB, die KfW IPEX – selbst nicht ganz einig waren, was sie jeweils für Voraussetzungen von Hilfen und Finanzierungen machen wollten.“<sup>487</sup> Während der Zeuge Saur eine andere Sichtweise zu diesem Thema hatte und Folgendes ausgesagte: „Ich meine, auch im Rückblick, dass – ich hatte ja das Thema Krisenmanagement der Hegemann-Gruppe angesprochen. Es war eigentlich – Ende 2008 waren ja die, die Krisensymptome voll da. So. Und die Entscheidung, letztendlich, oder besser gesagt: Die Vorlage des Sanierungskonzeptes hat fast ein Jahr am Ende gedauert, bis es dann vorgelegen hat. Und da stellt sich ... wenn man einfach nur mal die Zeiträume betrachtet, stellt sich schon von selbst die Frage, warum konnte das eigentlich nicht früher vorgelegt werden, dieses Sanierungskonzept? So, und das hat aus meiner Sicht durchaus was mit dem damaligen Management zu tun gehabt, die

<sup>482</sup> WP-010-13-05-2013, S. 80 f.

<sup>483</sup> WP-010-13-05-2013, S. 62

<sup>484</sup> WP-010-13-05-2013, S. 62

<sup>485</sup> FM 30, S. 86 f., Vermerk über ein Gespräch zwischen der Landesregierung, der Peene-Werft Wolgast und deren Wirtschaftsprüfungsgesellschaft am 19. Mai 2009

<sup>486</sup> WP-010-13-05-2013, S. 63

<sup>487</sup> WP-010-13-05-2013, S. 62

einfach viel zu spät dann den Ernst der Lage begriffen haben.“<sup>488</sup>

Am 3. April 2009 in einer E-Mail von Frau Claaßen an Herrn Möller, ging es um weitere Forderungen, die das Land gegenüber der Hegemann-Gruppe stellen sollte. Eine davon war die Forderung nach klaren Verhandlungs- und Führungsstrukturen bei den Werften, was bedeutete: Herr Hegemann sollte seine Geschäfte an jemanden übertragen.<sup>489</sup>

Da die alte Finanzierung über 280 Mio. € im Jahr 2010 auslief und die Anschlussfinanzierung essenziell war, wurde von der Hegemann-Werften Management GmbH & Co. KG am 24. Juni 2009, bei der NORD/LB in Hannover, ein Antrag auf Gewährung einer neuen Loan Facility in i.H.v. 280 Mio. € verbürgt unter dem Kredit- und Bürgschaftsprogramm des Bundes und der Länder, gestellt.<sup>490</sup> Einen Tag später, am 25. Juni 2009, wurde von der Hegemann-Werften Management GmbH & Co. KG für die Volkswerft/Peene-Werft sowie Rolandwerft eine neue Loan Facility über 280 Mio. € bei PwC Berlin, Mandatar des Bundes, welche durch Bürgschaften des Landes Mecklenburg-Vorpommern und des Bundes besichert werden sollten, beantragt, wie aus den Akten des Finanzministeriums zu entnehmen ist.<sup>491</sup> Der Zeuge Saur erklärte dazu: „Gut, die Bürgschaftsgewährung geht nur auf Antrag einer Bank.“<sup>492</sup> Und der Zeuge Wauschkuhn hat ausgesagt: „Die Entscheidung über die Kreditgewährung wird in der Bank getroffen.“<sup>493</sup> Üblicherweise hätte die Hegemann-Gruppe nur einen Antrag bei der NORD/LB oder einer anderen Bank stellen müssen und nicht beim Mandatar. Aus dem Brief der Hegemann-Werften Management GmbH & Co. KG vom 24. Juni 2009 an die NORD/LB Hannover ist zu entnehmen, dass mit der Landesregierung abgestimmt war, dass ein Bürgschaftsantrag der Hegemann-Gruppe auch beim Mandatar des Bundes gestellt wird.<sup>494</sup>

Die Hintergründe hierfür sind dem Ausschuss nicht bekannt.

Ende Juli 2009 wies dann der Mandatar des Landes, PwC Schwerin, die Landesregierung darauf hin, dass die Rolandwerft und die Peene-Werft im September 2009 über keine ausreichende Liquidität mehr verfügen würden.<sup>495</sup> Da die neue Finanzierung noch nicht genehmigt war, kam es zu einer sehr angespannten Liquiditätssituation bei den Werften in der zweiten Jahreshälfte 2009. Hinzu kam noch, dass Hilfe vonseiten der Landesregierung nicht in Sicht war, wie der Zeuge Kulenkampff erklärte: „In einem Telefonat am 24. Juli 2009 zwischen Herrn Staatssekretär Möller, Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Herr Reiners von der Hegemann-Aktiengesellschaft, Herr Dr. Liebler, Kern-Werften-Gruppe, sowie Vertretern der PwC äußerte Herr Staatssekretär Möller, dass aus seiner Sicht der Zeitrahmen, wonach bis Ende September 2009 der beantragte Aval- und Bauzeitfinanzierungsrahmen über 280 Mio. bewilligt werden sollte,

<sup>488</sup> WP-008-22-04-2013, S. 148

<sup>489</sup> FM 30, S. 17, E-Mail von Frau Claaßen an Herrn Möller vom 3. April 2009

<sup>490</sup> FM 40, S. 416 ff., Brief der Hegemann-Werften Management GmbH & Co. KG, Herrn Crede und Herrn Stehr vom 24. Juni 2009 an die NORD/LB, Herrn Idler, in Hannover

<sup>491</sup> FM 31, S. 438 f., Brief der NORD/LB an Volkswerft Stralsund vom 3. September 2009; FM 31, S. 447 f., Brief des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus an RA Dr. Schütte vom 4. September 2009

<sup>492</sup> WP-008-22-04-2013, S. 142

<sup>493</sup> WP-010-13-05-2013, S. 21

<sup>494</sup> WM 9, S. 273 ff., Brief der Hegemann-Werften Management GmbH & Co. KG, Herrn Crede und Herrn Stehr vom 24. Juni 2009 an die NORD/LB, Herrn Idler in Hannover

<sup>495</sup> WM 126, S. 365 PDF, Aktennotiz vom 27. Juli 2009 von PwC, Frau Meyer zu Bergsten über die Hegemann-Werften

nicht einzuhalten sei. Ein Grund hierfür sei unter anderem die anstehende Bundestagswahl, daher sei mit einer Entscheidung des Haushaltsausschusses frühestens im November 2009 zu rechnen. Weiter forderte Herr Staatssekretär Möller – wiederum erstmalig und damit überraschend – Beiträge der Gesellschafter der Kern-Werften-Gruppe, beispielsweise Kapitalerhöhungen und den Verkauf ganzer Unternehmensteile. Für entsprechende Vorschläge setzte Herr Staatssekretär Möller eine Frist bis zum Ablauf der Folgewoche.<sup>496</sup>

Um den Forderungen der Landesregierung (Veränderung der Führungsstruktur) zu entsprechen, wurde am 1. August 2009 das Mitglied des Deutschen Bundestages Herr Kröning Vorstandsvorsitzender der Detlef Hegemann AG und Herr Dr. Liebler ersetzte Herrn Stehr im Vorstand als Verantwortlicher für den Geschäftsbereich Werften.<sup>497</sup>

Die Landesregierung führte daraufhin am 6. August ein erstes Gespräch mit Herrn Kröning im Wirtschaftsministerium zur Finanzsituation der Hegemann-Werften-Gruppe durch. Weitere Gespräche, speziell zur finanziellen Situation der Hegemann-Werften, fanden mit dem neuen Management statt, doch Banken und Land bezeichneten die Personalpolitik der Hegemann-Gruppe als suboptimal.<sup>498</sup> Der Zeuge Wauschkuhn führte dazu aus: „[...] die Neuaufstellung des Managements. Da muss man sagen, gab es gerade auf der Bankenseite ... ja, so ein bisschen Verstimmung, weil sie irgendwie den Eindruck hatten, dass die wichtigen Themen von der Werft nicht so richtig ... adressiert wurden und angegangen wurden. Also da gab es, das merkte man in verschiedenen Sitzungen, es gab da nicht so eine gute Zusammenarbeit. Und dann war es auch so, dass die Hegemann-Gruppe dann einen Bundestagsabgeordneten, ich glaube das war Herr Kröning – so hieß er – als Sprecher der Geschäftsführung herangezogen hatten, und da waren die Banken einfach, die hatten sich vorgestellt, dass dort ein Sanierungsfachmann kommt, weil sie sagten: Diese Werft – um Potenziale zu heben – muss durch einen Sanierungsprozess. Und das war nicht so richtig die Personalauswahl, die die Banken sich vorgestellt hatten.“<sup>499</sup> Des Weiteren wurde in einer E-Mail von Frau Claaßen, vom 25. August 2009, an Dr. Mediger, von einem Gespräch in der Staatskanzlei am 25. August 2009, berichtet. Hier wurde kritisch angemerkt, dass Herr Kröning nicht über die drängenden Liquiditätsprobleme informiert sei, dass Hegemann die Banken durch Salamtaktik und nicht abgestimmter Auszahlung von Gewinnen verärgert habe, dass die Liquiditätslage Hegemann angespannt sei, immer noch keine projektbezogene Liquiditätsplanung vorgelegt werden konnte und das Bankenengagement unklar sei und falls sich die Banken engagieren würden, dieses Engagement nicht mehr rechtzeitig sei. Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass alle Beteiligten nun inzwischen einen Eigenbeitrag der Gesellschafter erwarten würden.<sup>500</sup>

Am 27. August 2009, in einem Jour fixe, wurde dann von einem Telefonat zwischen Staatssekretär Möller und Abteilungsleiter Finanzministerium Bäumer mit Dr. Liebler berichtet, welches damals Anlass zur Sorge bereitete. Denn Dr. Liebler habe in diesem Gespräch erklärt, dass er für den September 2009 nicht ausreichend Liquidität für das Unternehmen zur Verfügung habe und auch keine Vorstellung habe woher der Restbetrag

<sup>496</sup> WP-010-13-05-2013, S. 64

<sup>497</sup> FM 30, S. 386, Pressemeldung im Weser-Kurier vom 6. August 2009, „Volker Kröning wird Werften-Chef“

<sup>498</sup> FM 30, S. 388, Vermerk Herr Koch vom 24. August 2009 zur Vorbereitung einer Besprechung in der Staatskanzlei

<sup>499</sup> WP-010-13-05-2013, S. 10

<sup>500</sup> FM 30, S. 394, E-Mail vom 25. August, Frau Claaßen an Dr. Mediger zur Vorbereitung Gespräch am 25. August mit Kröning in der Staatskanzlei

kommen solle. Des Weiteren berichtete der Chef der Staatskanzlei von seinen Gesprächen mit Herrn Kröning und den daraus gewonnenen Erkenntnissen, nämlich dass die Hegemann-Werften-Gruppe das Land Mecklenburg-Vorpommern finanziell in die Pflicht nehmen will, statt selbst nach Lösungen zu suchen. Das der Verlust i.H.v. 30 Mio. € als entgangener Gewinn angesehen wird und der neu zu verhandelnde Bürgschaftsrahmen diesen Verlust wohl nicht mit abdecken wird. Der Mittelbedarf der Hegemann-Werften-Gruppe sei nun, trotz Nachfragen, völlig unklar.<sup>501</sup>

Am 4. September 2009 habe dann ein Krisengespräch im BMWi stattgefunden, wie der Zeuge Kulenkampff ausführte, und bei diesem Gespräch habe der Vorstand der Hegemann-Gruppe erklärt, dass kurzfristig ein Liquiditätsbedarf i.H.v. 25 Mio. € bestünde. In diesem Gespräch sei unter anderem vonseiten Bund und Land erneut ein Eigenbeitrag der Hegemann-Gruppe gefordert worden, erklärte der Zeuge Kulenkampff: „Vonseiten der Landes- und Bundesvertreter wurde zum wiederholten Male betont, dass man einen Beitrag der Gesellschafter, also vonseiten der Hegemann-Gruppe, als Teil einer Gesamtlösung für unabdingbar halte.“<sup>502</sup> Als Ergebnis des Krisengesprächs sei, so der Zeuge Kulenkampff, ein weiteres Konzept gefordert worden: „Nach langer Diskussion kamen die Teilnehmer überein, dass die Kern-Werften-Gruppe innerhalb von 14 Tagen ein nächstes Zukunftskonzept erarbeiten solle.“<sup>503</sup>

Aus dem Protokoll des Jour fixe vom 7. September 2009 geht hervor, dass die Landesregierung ein Schreiben an den Vorstandsvorsitzenden Kröning richten wollte, um aufzuzeigen was unabdingbar von der Werft getan werden muss, bevor das Land und der Bund überhaupt bereit seien zu helfen.<sup>504</sup> Am 9. September 2009 wurde das gemeinsam unterzeichnete Schreiben von Herrn Möller und Herrn Dr. Mediger an das Vorstandsmitglied Kröning verschickt. In diesem Brief wurde unter anderem an die Bereitstellung der Unterlagen innerhalb von 14 Tagen erinnert und das Angebot unterbreitet, doch PwC, Bund und Land von Anfang an in die Erarbeitung des Konzeptes mit einzubeziehen.<sup>505</sup> Die Hegemann-Gruppe habe dann am 18. September, ohne vorher die Landesregierung/PwC mit einzubeziehen<sup>506</sup>, das neue „Zukunftskonzept der Werften der Hegemann-Gruppe“ an die öffentliche Hand und die Banken verschickt.<sup>507</sup> In der vom zuständigen Abteilungsleiter Hanns-Christoph Saur (Wirtschaftsministerium) erstellten „Chronologie der Zusammenarbeit“ wird im Einzelnen dargestellt, wie schwierig sich in dieser Zeit die Zusammenarbeit mit der Hegemann-Gruppe darstellte.<sup>508</sup>

Am 22. September 2009, in einer E-Mail von Herr Saur an Herrn Möller, wurde erklärt, dass das Papier (Zukunftskonzept) nicht den Anforderungen der Banken genügen würde. Der Minister werde darum mit dem Vorstand der Hegemann-Gruppe, Herrn Kröning, heute

<sup>501</sup> StK 1, S. 415 f. PDF, Protokoll von Oberbeck vom 2. September 2009, Jour fixe vom 27. August 2009

<sup>502</sup> WP-010-13-05-2013, S. 65

<sup>503</sup> WP-010-13-05-2013, S. 65

<sup>504</sup> FM 31, S. 8619 f.

<sup>505</sup> WM 7, S. 359 f., Schreiben vom 9. September 2009, Sts Dr. Mediger (FM) und Sts Möller (WM) an Herrn Kröning

<sup>506</sup> WM 7, S. 357, E-Mail von Herrn Reichel an Sts Rudolph, Sts Möller u.a. vom 16. September 2009

<sup>507</sup> WM 7, S. 354 ff., Schreiben der Detlef Hegemann Aktiengesellschaft vom 18. September 2009,

„Zukunftskonzept der Werften der Hegemann-Gruppe“

<sup>508</sup> WM 126, S. 734

ein Telefonat führen, um diesem nochmals den Ernst der Lage deutlich zu machen.<sup>509</sup>

Am 24. September fand daraufhin bei der NORD/LB in Hannover ein Treffen statt, wo das neue Zukunftskonzept präsentiert wurde. In einer E-Mail vom 25. September 2009 von Bernd Kaak, PwC Berlin an Herrn Drews, BMWi, wurden die Ergebnisse dieses Treffens zusammengefasst. Daraus geht hervor, dass an diesem Termin die Vertreter des Landes deutlich gemacht haben, dass das Zukunftskonzept immer noch nicht zufriedenstellend sei. Außerdem habe das Land erklärt, dass sie der Hegemann-Gruppe nur noch über Bürgschaften helfen könne, da andere Möglichkeiten einen längeren Zeitraum benötigten und es fraglich sei, ob diese dann EU-rechtlich möglich wären, während die Hegemann-Gruppe bei diesem Treffen einen finanziellen Bedarf über 7 Mio. € in der nächsten Woche anmeldete.<sup>510</sup>

In einem Jour fixe zum Thema Werften, am 30. September 2009 in der Staatskanzlei, wurde das Thema Hegemann-Werften erneut besprochen. Aus dem Protokoll dieses Jour fixe geht hervor, dass der Chef der Staatskanzlei Herr Kröning erneut angerufen habe, um diesem zu erklären, dass mehr Beschleunigung bei der Klärung der Aufgaben nötig sei und ein plausibles Konzept erstellt werden muss, da das gegenwärtige den Banken nicht ausreiche.<sup>511</sup> Zusätzlich schrieben Dr. Mediger und Dr. Rudolph den Vorstandsvorsitzenden Kröning erneut an und forderten die eindeutige Klärung der offenen wesentlichen Fragen bis zum 5. Oktober 2009, dem nächsten Besprechungstermin mit allen Beteiligten. Ebenso wurde in dem Brief darauf hingewiesen, dass ein weiteres Engagement von allen Beteiligten nur nach Klärung der offenen Fragen überhaupt denkbar wäre.<sup>512</sup>

Der Zeuge Kulenkampff erklärte dazu: „Am 1. Oktober 2009 legte Ernst & Young das Ergebnis einer kurzfristigen kritischen Würdigung des Zukunftskonzeptes der Kern-Werften-Gruppe vor. In dem Begleitschreiben hierzu kam Ernst & Young zu dem Schluss, dass ohne eine hinreichende kurzfristige Finanzierung eine akute Bestandsgefährdung der Kern-Werften-Gruppe bestehe, sodass eine Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht möglich sei.“<sup>513</sup>

Am 5. Oktober, beim Treffen im BMWi, habe die Kern-Werften-Gruppe den Liquiditätsbedarf dargestellt, so der Zeuge Kulenkampff. Außerdem sei bei diesem Termin ausgeführt worden, dass dringend 7 Mio. € benötigt werden oder ansonsten in fünf Tagen Insolvenz angemeldet werden müsste. Ein Ergebnis dieses Treffens sei dann gewesen, dass die öffentliche Hand eine staatliche Unterstützung im Rahmen ihrer Möglichkeiten und unter bestimmten Bedingungen, wie z. B. dass ein Sanierungskonzept nach IDW S 6-Standard erstellt werde, ein Sanierer der Geschäftsführung zur Seite gestellt werde und die Gewinnausschüttungen der Volkswerft für das Geschäftsjahr 2008 zurückgeführt werden, zugesagt habe. Dabei sei von den Vertretern der öffentlichen Hand signalisiert worden, dass über staatliche Hilfen in der laufenden Woche entschieden werden solle.<sup>514</sup>

Am 6. Oktober 2009 fand daraufhin ein Werften-Gespräch im Wirtschaftsministerium statt, mit Vertretern der Landesregierung (Minister Seidel, Ministerin Polzin, usw.) und dem

<sup>509</sup> WM 126, S. 572 PDF, E-Mail von Abteilungsleiter Saur an Sts Möller vom 22. September 2009

<sup>510</sup> FM 31, S. 622, E-Mail vom 25. September 2009 von Hr. Kaak, PwC Berlin, an Hr. Drews, BMWi

<sup>511</sup> StK 1, S. 310 PDF, Protokoll des Jour fixe vom 30. September 2009

<sup>512</sup> FM 31, S. 655, Schreiben vom 30. September 2009, Sts Dr. Mediger und Sts Dr. Rudolph an Herrn Kröning

<sup>513</sup> WP-010-13-05-2013, S. 66

<sup>514</sup> WP-010-13-05-2013, S. 67

Geschäftsführenden Gesellschafter Herrn Hegemann sowie Herrn Kröning. In diesem Gespräch forderte die Landesregierung den Rücktritt von Herrn Kröning und den Einsatz eines Sanierers. Herr Hegemann war mit der Ablösung von Herrn Kröning nicht einverstanden, schlug am Ende des Gesprächs aber eine Prüfung des Sachverhalts vor.<sup>515</sup>

Am 7. Oktober 2009 schrieb die Detlef Hegemann Aktiengesellschaft an Bund und Land eine E-Mail „Antrag auf staatliche Hilfe für die Hegemann-Werften“, in welcher der unverzüglichen Beauftragung eines Sanierers zugestimmt wurde, sofern die erbetene „Soforthilfe“ bewilligt werde. Ebenso wurden Änderungen im Vorstand angekündigt.<sup>516</sup>

Am 8. Oktober 2009 schrieb Dr. Liebler eine E-Mail an Staatssekretär Möller, dass die Gewinnausschüttung von März 2009 wieder zurückgeflossen sei.<sup>517</sup> Und die Peene- und Rolandwerft stellten bei der Landesregierung einen Antrag auf Gewährung eines Darlehens i.H.v. 28 Mio. €<sup>518</sup> Die beantragte Hilfe wurde den Hegemann-Werften vonseiten des Landes gewährt, wie der Zeuge Kulenkampff erklärte: „In einem Treffen im Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern am 12. Oktober 2009, sagte Minister Seidel der Kern-Werften-Gruppe Hilfe zu. Der Finanzausschuss des Landtages werde am 15. Oktober 2009 über ein Darlehen des Landes i.H.v. 28 Mio. € entscheiden. Ein erster Betrag davon i.H.v. 12 Mio. € könne noch bis Freitag den 16. Oktober 2009 ausgezahlt werden.“<sup>519</sup>

Mit Zuwendungsbescheid vom 16. Oktober 2009 über ein LFI-Darlehen i.H.v. 28 Mio. € vom Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern, konnte zu diesem Zeitpunkt die Insolvenz verhindert werden (siehe auch unter 2. Teil A. V. LFI-Darlehen).<sup>520</sup> Der Zeuge Kulenkampff führte dazu aus: „In dem Bescheid wurde ausdrücklich festgehalten, dass Zweck der darlehensweisen Liquiditätshilfe sei, einen Schaden in dreistelliger Millionenhöhe vom Land abzuwenden, der im Falle einer Insolvenz der drei Werftenstandorte und der Inanspruchnahme des Landes aus eingegangenen Bürgschaften drohte.“<sup>521</sup>

Ende Oktober 2009 kam es dann zu einem Wechsel des Sanierungsgutachters, wie der Zeuge Hammer aussagte: „Ende Oktober wurde von den damals finanzierenden Banken gewünscht, dass Ernst & Young von KPMG abgewechselt werden sollte, weil man eine Interessenkollision sah.“<sup>522</sup> Ernst & Young war bereits als Abschlussprüfer für die Werften der Hegemann-Gruppe tätig.

Am 2. November 2009 habe dann im Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern ein Treffen zwischen Vertretern des Landes, des LFI, PwC, KPMG, Ernst & Young, Herrn Hammer, Herrn Dr. Liebler stattgefunden, wie der Zeuge Kulenkampff berichtete. Während dieses Treffens wurde vonseiten der Landesregierung, Herrn

<sup>515</sup> WM 126, S. 737 f. PDF, Protokollentwurf vom Werften-Gespräch am 6. Oktober 2009 mit Vertretern der Hegemann-Gruppe und Vertretern der Landesregierung

<sup>516</sup> WM 126, S. 751 f. PDF, E-Mail vom 7. Oktober 2009 von Detlef Hegemann Aktiengesellschaft, Herrn Kröning, an Bund und Land sowie in Kopie an die Banken

<sup>517</sup> WM 126, S. 754, E-Mail vom 8. Oktober 2009 von Hr. Liebler an Sts Möller

<sup>518</sup> FM 31, S. 831 f., Antrag der Werften an das Land über ein Darlehen i.H.v. 28 Mio. €

<sup>519</sup> WP-010-13-05-2013, S. 68

<sup>520</sup> A Drs. 6/8, S. 4 PDF

<sup>521</sup> WP-010-13-05-2013, S. 68

<sup>522</sup> WP-009-29-04-2013, S. 112



Staatssekretär Möller, die Auszahlung der zweiten Tranche des 28 Mio. € Darlehens an Bedingungen und einem ersten Eindruck der KPMG zur Sanierungsfähigkeit geknüpft.<sup>523</sup>

Kurze Zeit später, am 11. November 2009, seien zahlreiche Vertreter von Bund, Land, PwC und dem Bankenconsortium zusammengekommen und KPMG habe berichtet, dass ab der 52. Kalenderwoche 2009 in der Spitze eine Liquiditätsunterdeckung i.H.v. 70 Mio. € bei den Werften zu befürchten sei. Die Vorstellung des fertigen Sanierungsgutachtens durch KPMG habe man während dieser Veranstaltung auf den 14. Dezember 2009 festgelegt, so der Zeuge Kulenkampff.<sup>524</sup>

Am 20. November 2009 habe das Land Mecklenburg-Vorpommern dann unter anderem einen substantiellen Gesellschafterbeitrag gefordert, wie der Zeuge Kulenkampff aussagte.<sup>525</sup> Da Herr Hegemann keinen Eigenbeitrag mehr leisten konnte, wurde unter anderem vonseiten Land, Bund und Banken die doppelnützige Treuhand gefordert (siehe auch unter 2. Teil A. IV. Treuhandlösung).<sup>526</sup>

Am 14. Dezember 2009 wurde das Sanierungsgutachten präsentiert und Herr Dr. Axhausen hat nach Aussage des Zeugen Kulenkampff in der Präsentation des Sanierungsgutachtens darauf hingewiesen, dass in der 53. Kalenderwoche die Zahlungsunfähigkeit der Kern-Werften eintreten werde. Des Weiteren hat Herr Möller nach dieser Zeugenaussage in dieser Veranstaltung erklärt, dass das Land Mecklenburg-Vorpommern bereit sei, zur Abwendung der Zahlungsunfähigkeit noch im Jahr 2009, insgesamt 48 Mio. bereitzustellen.<sup>527</sup>

Um die Auszahlung des erhöhten Darlehensbetrages zu veranlassen und damit die Insolvenz abzuwenden, sei dann die Akzeptanz des indikativen Term-Sheets der NORD/LB eine Bedingung gewesen die gefordert wurde, wie der Zeuge Kulenkampff aussagte: „Die Gesellschaften der Kern-Werften-Gruppe mussten nach dem Änderungsbescheid bereits bei Gewährung des aufgestockten LFI-Darlehens das indikative Term-Sheet der NORD/LB akzeptieren. Damit verpflichteten sie sich gegenüber dem Bankenconsortium, den neuen rückverbürgten Aval- und Barkreditvertrag abzuschließen“<sup>528</sup> (siehe auch unter 2. Teil A. VIII.3.1. Indikatives Term Sheet).

Mit Unterzeichnung des indikativen Term-Sheets, waren die Konditionen für den neuen Aval- und Barkreditvertrag nur noch vonseiten der Banken zu beeinflussen, führte der Zeuge Kulenkampff aus: „Obwohl sich die Banken in dem indikativen Term-Sheet noch Änderungen an den Konditionen vorbehalten hatten, gab es für die Volkswerft und die Peene-Werft ab Unterzeichnung des indikativen Term-Sheets kein Zurück mehr. Das Zustandekommen des Darlehensvertrages und die Konditionen lagen damit nur noch in Händen des Bankenconsortiums.“<sup>529</sup>

Die Banken waren jedoch nur bereit die neue Kreditlinie zu stellen, wenn das Land und der Bund zu 90 Prozent den Kredit verbürgen würden. Darum kümmerte sich die

<sup>523</sup> WP-010-13-05-2013, S. 69 f.

<sup>524</sup> WP-010-13-05-2013, S. 70

<sup>525</sup> WP-010-13-05-2013, S. 70

<sup>526</sup> FM 34, S. 45 PDF, Handschriftlicher Vermerk zur Telefonkonferenz mit Herrn Hegemann am 7. Dezember 2009

<sup>527</sup> WP-010-13-05-2013, S. 72 f.

<sup>528</sup> WP-010-13-05-2013, S. 74

<sup>529</sup> WP-010-13-05-2013, S. 74

Landesregierung insbesondere ab Januar 2010, um den Bürgschaftsantrag der Banken vom 22. Dezember 2009 (siehe auch unter 2. Teil A. IX. Bürgschaft und Bürgschaftsabwicklung).

Dazu wurde am 9. März 2010 von PwC ein Gutachten zum Bürgschaftsantrag der NORD/LB und KfW IPEX an die Landesregierung weitergeleitet.<sup>530</sup> Daraufhin wurde dann am 12. März 2010 eine Sitzung des Interministeriellen Ausschusses des Bundes (IMA) durchgeführt und der Bürgschaftsantrag wurde mit dem Bund beraten. Aus einer E-Mail vom 9. April 2010 von Frau Claaßen geht hervor, dass der Bund die folgenden Probleme sah:

1. das negative Eigenkapital der Werften ab 2010 bis zum Ende des Planungszeitraumes 2012 (Problem der bilanziellen Überschuldung),
2. die hohen Finanzierungskosten die laut PwC mittelfristig den Sanierungserfolg gefährden und
3. die Frage von Eigenbeiträgen seitens Hegemanns.<sup>531</sup>

Am 9. April 2010 wurde von PwC eine „Ergänzende Sachverhaltsdarstellung zum Bericht der PwC vom 9. März 2010“ herausgegeben. In diesem Bericht wurden die Kritikpunkte des Bundes erneut aufgenommen und folgende Zwischenergebnisse dokumentiert:

1. das Problem des negativen Eigenkapitals werde mit der Hebung stiller Reserven im Zuge der gesellschaftsrechtlichen Verschmelzung der Peene- und der Volkswerft gelöst werden. (siehe auch unter 2. Teil A. XI. Verschmelzung der Werften) und
2. ein Absenken der hohen Finanzierungskosten zu einem späteren Zeitpunkt war mit den Banken nicht zu vereinbaren und der Hegemann-Gruppe standen auch zu diesem Zeitpunkt keine anderen Banken zur Verfügung.<sup>532</sup>

Am 12. April 2010 fand dann die nächste Sitzung des IMA zu diesem Thema statt und der Bürgschaftsantrag der Banken wurde weiter beraten. Am 20. April 2010 wurde zusätzlich eine inoffizielle Sitzung des Interministeriellen Ausschusses in Berlin veranstaltet, deren Ergebnisse Frau Claaßen in einer E-Mail vom 20. April 2010 an Herrn Dr. Mediger und Herrn Möller zusammenfasste. Daraus geht hervor, dass der Bund noch immer sehr kritisch der Bürgschaft gegenüberstehen würde und insbesondere noch mit einigen Aspekten nicht zufrieden wäre.

1. Thema Eigenkapital: Der Bund verlangte Informationen über den im Sachwertverfahren bzw. Stuttgarter Verfahren ermittelten Wert der Volkswerft Stralsund, der am 20. April noch fehlte.
2. Thema Finanzierungskosten: Hier forderte der Bund, dass zumindest eine Absichtserklärung zur Absenkung der Bankenkonditionen in den Kreditvertrag aufgenommen werden soll.

---

<sup>530</sup> FM 3, S. 950 ff., Votum vom 9. März 2010 von PwC Schwerin, „Antrag der NORD/LB Hannover und KfW IPEX Frankfurt auf eine 90-prozentige Bürgschaft für einen Aval- und Barkredit i.H.v. 326 Mio. €“

<sup>531</sup> FM 4, S. 1405, E-Mail vom 9. April 2010 von Frau Claaßen an Herrn Dr. Mediger und Herrn Möller zur Vorbereitung einer internen Besprechung am 12. April 2010 mit dem Bund

<sup>532</sup> FM 5, S. 1495 ff., Ergänzende Sachverhaltsdarstellung zum Bericht der PwC vom 9. März 2010, vom 9. April 2010

3. Thema Eigenbeitrag der Gesellschafter: Hier forderte der Bund eine Vermögensaufstellung von Detlef Hegemann an.<sup>533</sup>

Am 20. April 2010 wurde von Herrn Kulenkampff ein Brief an PwC Berlin, Herrn Höhn geschickt, in welchem zum Thema Eigenbeitrag und Vermögensaufstellung von Detlef Hegemann Stellung genommen wurde.<sup>534</sup> Im Kreditvertrag wurde unter Punkt 7.6. „Konditionen bei erfolgreicher Sanierung“ aufgenommen, dass die Banken eine Anpassung der Konditionen prüfen würden, wenn sich die wirtschaftliche Situation des Unternehmens maßgeblich verbessern würde.<sup>535</sup>

Am 21. April legte PwC Schwerin ein weiteres Gutachten zum Bürgschaftsantrag der Peene-Werft GmbH, Wolgast und Volkswerft Stralsund GmbH, Stralsund vor.<sup>536</sup> Dies war die Grundlage für die am 22. April 2010 stattfindende nächste Sitzung des Interministeriellen Ausschusses. Der IMA sowie auch PwC haben den Fall nicht votiert, was aus der Leitungsvorlage zum Aval- und Barkredit vom 26. April hervorgeht.<sup>537</sup> Die Bundesvertreter legten den Fall zur Entscheidung dem Lenkungsausschuss am 27. April 2009 vor. Aus einer E-Mail von Herrn Möller an Herrn Dr. Brammertz am 29. April 2010 geht hervor, dass die Mitglieder des Lenkungsausschusses nach der Sitzung am 27. April entschieden haben, den vorliegenden Antrag mit positivem Votum dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vorzustellen und dass nach einer positiven Kenntnisnahme des Haushaltsausschusses der Antrag dann endgültig beschieden werde.<sup>538</sup> Der Lenkungsausschuss informierte mit Schreiben vom 29. April 2009 die Vorsitzende des Haushaltsausschusses über den Antrag der Hegemann-Gruppe auf staatliche Bürgschaft. Diese Mitteilung diente als Vorlage für den Haushaltsausschuss am 5. Mai 2009. In dieser Mitteilung wurde die Bürgschaftsübernahme, aus Sicht des Mandatars, als eine Bürgschaft die mit einem sehr hohen Risiko verbunden sei, beschrieben.<sup>539</sup>

Trotz hohem Risiko wurde am 28. Mai 2010 von den Bürgen (Land und Bund) und PwC Berlin das Bürgschaftsvotum zu einem Aval- und Barkreditrahmen i.H.v. 326 Mio. € verabschiedet und gegengezeichnet.<sup>540</sup> Am 31. Mai 2010 wurde der Aval- und Barkreditvertrag zur Finanzierung bestimmter Schiffsneubauten auf den Werften der Auftraggeber, von der Volkswerft Stralsund GmbH, der Peene-Werft GmbH, Wolgast und den Banken, NORD/LB und KfW IPEX, i.H.v. 326 Mio. € unterzeichnet und der beantragte Kreditrahmen zur Finanzierung der Bauzeitaufwendungen i.H.v. 326 Mio. € wurde zur

<sup>533</sup> FM 5, S. 1716 f., E-Mail vom 20. April 2010 von Frau Claaßen an Herrn Dr. Mediger und Herrn Möller  
Ergebnis der IMA-Sitzung

<sup>534</sup> FM 5, S. 1718 ff., Brief vom 20. April 2010 von Herrn Kulenkampff an PwC Berlin, Herrn Höhn zum Thema  
Eigenbeitrag und Vermögensaufstellung von Detlef Hegemann

<sup>535</sup> FM 7, S. 2332 ff., Aval- und Barkreditvertrag

<sup>536</sup> FM 5, S. 1735 ff. und weiter in FM 6, S. 1780 ff., PwC Gutachten vom 21. April zum Bürgschaftsantrag der  
Peene-Werft GmbH Wolgast und Volkswerft Stralsund GmbH Stralsund

<sup>537</sup> FM 6, S. 1925 ff., Leitungsvorlage zum Antrag der NORD/LB und KfW IPEX auf Verbürgung eines Aval- und  
Barkredites i.H.v. insgesamt 326 Mio. € vom 26. April 2010 von Frau Claaßen und Herrn Engel

<sup>538</sup> WM 92, S. 258, E-Mail vom 29. April 2010, Herr Möller an Dr. Brammertz, positives Votum des  
Lenkungsausschusses

<sup>539</sup> FM 6, S. 2026 ff., Schreiben vom 29. April 2009 des BMFi an die Vorsitzende des Haushaltsausschusses des  
Deutschen Bundestages

<sup>540</sup> WM 110, S. 115

Verfügung gestellt.<sup>541</sup>

Die Landesregierung sah ihre Rolle bei diesem Engagement eher als „Beifahrer“ und die der Banken als „Fahrer“, wie der Zeuge Bäumer ausführte: „[...] Die (Anmerkung: Die Banken) sitzen im Fahrersitz und wenn die sagen: ‚Ich habe kein Vertrauen mehr zu dem.‘ Dann war es das, dann muss man reagieren oder die Banken springen ab. So ist es. Und so ist es auch richtig. Weil wie gesagt, wer im Fahrersitz sitzt, muss auch, muss auch bestimmen, wo die Richtung lang geht.“<sup>542</sup>

Auch der Zeuge Wauschkuhn äußerte sich ähnlich: „Da arbeitet eine ganze Abteilung in der Bank an dieser Werftenfinanzierung und das konnten wir als Landesregierung nicht abwägen an der Stelle und es ist eben auch wie gesagt, nicht üblich. Weil wir, wir als Bürgen immer erwarten, dass letztlich die Banken die operative Abwicklung machen.“<sup>543</sup> Weiter erklärte er: „[...] aber die (Anmerkung: Die Banken) hatten ganz sicher, was den Ablauf einer Werft angeht, einen Wissensvorsprung. Da waren wir nicht auf Augenhöhe, ganz klar.“<sup>544</sup>

## IV. Treuhandlösung

### 1. Gründe der Treuhandlösung

#### 1.1. Doppelnützige Treuhand

Am 4. Januar 2010 schloss die Hegemann-Gruppe mit der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH (HSW) einen Treuhandvertrag über eine sogenannte doppelnützige Treuhand ab. Dabei handelt es sich um ein Rechtsverhältnis, bei dem der Treugeber dem Treuhänder ein Recht unter der Bedingung überträgt, von diesem Recht nicht zum eigenen Vorteil Gebrauch zu machen. Doppelnützig ist eine Treuhand dann, wenn der Treuhänder die Interessen von Gläubiger (hier: Land und Banken) und Schuldner (hier: Hegemann-Gruppe) wahrnimmt und als unparteiische Vertrauensperson eingeschaltet wird. Vereinbart wurde, dass 93 Prozent der Anteile an der seinerzeitigen Peene-Werft GmbH (später nach der Verschmelzung: P+S Werften GmbH) treuhänderisch auf die HSW übergingen. Gläubiger der Werftengruppe waren das Land Mecklenburg-Vorpommern sowie das Konsortium aus NORD/LB und KfW IPEX. Die HSW hatte nach dem Treuhandvertrag den Auftrag, die möglichen und zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um die Fortführung der Werftengruppe zu gewährleisten. Vereinbart war eine sogenannte Sanierungstreuhand, d. h., die übernommenen Anteile sollten nach Maßgabe des Sanierungsplans im Interesse der Gläubiger und des Altgeschafters (Hegemann-Gruppe) verwaltet werden und nach Abschluss der Sanierung an den Altgeschafters zurückübertragen werden. Das Konstrukt einer Treuhand war bei Vertretern der Landesregierung nach Aussage der Zeugen Meyer und Seidel erst einmal unbekannt.<sup>545</sup> Auch bei einer Beratung über die Werften zwischen Vertretern von Bundesministerien und

<sup>541</sup> FM 7, S. 2712 ff.

<sup>542</sup> WP-055-03-02-2015, S. 97

<sup>543</sup> WP-010-13-05-2013, S. 18

<sup>544</sup> WP-010-13-05-2013, S. 18

<sup>545</sup> WP-015-30-09-2013, S. 20/21 und S. 143

der Landesregierung kam man zunächst zu der Einschätzung, eine Treuhand sei für die Hegemann-Werften keine relevante Option.<sup>546</sup> Die Banken bestanden aber darauf, eine doppelstützige Treuhand zu installieren und sie wurde eingerichtet, weil die beteiligten Banken sie als Voraussetzung für ihr Finanzierungsengagement betrachteten. Der Zeuge Möller dazu: „Keine Treuhand, kein Kreditengagement der Banken.“<sup>547</sup> Der Zeuge Meyer hat ausgeführt: „Und diese Treuhandlösung sollte vor allen Dingen dazu führen, Herrn Hegemann aus dem Unternehmen herauszuhaben. Deshalb ist keine Lösung im Sinne einer Aktiengesellschaft, die auch möglich gewesen wäre, gewählt worden. Weil dies bedeutet hätte, dass der alte Eigentümer mit entsprechenden Aktienpaketen wieder in dem Unternehmen sozusagen dabei ist.“<sup>548</sup> Und der Zeuge Möller erklärte: „Banken kommen in der Regel zur Forderung nach einer Treuhand, wenn sie zu der Auffassung gelangen, dass die Geschäftsführung eines Unternehmens vor Eingriffen des Gesellschafters in die Geschäftsführung geschützt werden muss. Diese Situation war im vorliegenden Fall aus Sicht der Banken eingetreten.“<sup>549</sup> Der Zeuge Gerlach: „Die doppelstützige Treuhand ist ein praxiserprobtes Modell, das die Interessen der Banken und damit auch die Interessen des Landes als Bürge wahr.“<sup>550</sup> Der Zeuge Stoltenberg hat bekundet, dass „eine Treuhandkonstruktion in vergleichbaren Sanierungssituationen ein sehr gängiges Instrument darstellt.“<sup>551</sup> Der Zeuge Seagon erklärte: „Das Instrument der doppelstützigen Treuhand folgte einer Kreditaufgabe der Finanzierer [...]. Hintergrund war, wie im Übrigen sehr häufig, ein für uns festzustellendes zerrüttetes Verhältnis zwischen Finanzierern und Treugeber.“<sup>552</sup>

## 1.2. Auswahl der Treuhänderin

Treuhanderin wurde die HSW, eine 100-prozentige Tochter der Cornelius Treuhand GmbH, bei der einer der beiden geschäftsführenden Gesellschafter Christopher Seagon gewesen ist, dieser ist auch Partner der Kanzlei Wellensiek. Der Zeuge Meyer: „Die Beauftragung der Cornelius Treuhand GmbH bzw. der Kanzlei Wellensiek war ein Vorschlag der NORD/LB, den das Wirtschaftsministerium im Verfahren aufgenommen hat.“<sup>553</sup> Und der Zeuge Mediger dazu: „Bei der Auswahl des Treuhänders haben wir uns dem Vorschlag der Banken angeschlossen. Wir haben keinen Anlass gesehen, die Kanzlei Wellensiek und die Cornelius Treuhand nicht zu akzeptieren.“<sup>554</sup> Dagegen hat der Zeuge Idler ausgesagt: „Sowohl was die Benennung [...] des Wirtschaftsprüfers, der das Sanierungsgutachten erstellt, wie auch die Einbindung der doppelstützigen Treuhand, in diesem Fall der Cornelius Treuhand, sind Entscheidungen der Hegemann-Gruppe bzw. von Herrn Hegemann gewesen.“<sup>555</sup> Die Hegemann-Werften-Gruppe hat als Gesellschafter den Treuhandvertrag mit der HSW geschlossen. Dazu der Zeuge Kulenkampff: „Der Treuhänder – so Herr Minister Seidel in dem Änderungsbescheid – musste mit den Banken abgestimmt sein. Faktisch erlangte damit – meines Erachtens – das Bankenkonsortium die Möglichkeit, einen Treuhänder seiner

---

<sup>546</sup> StK 3, S. 488 PDF

<sup>547</sup> WP-015-30-09-2013, S. 76

<sup>548</sup> WP-015-30-09-2013, S. 20

<sup>549</sup> WP-015-30-09-2013, S. 74

<sup>550</sup> WP-018-02-12-2013, S. 11

<sup>551</sup> WP-009-29-04-2013, S. 80

<sup>552</sup> WP-010-13-05-2013, S. 129

<sup>553</sup> WP-015-30-09-2013, S. 20

<sup>554</sup> WP-014-23-09-2013, S. 65

<sup>555</sup> WP-013-26-08-2013, S. 10

Wahl durchzusetzen.“<sup>556</sup> Zu dem Auswahlverfahren hat der Zeuge Hammer ausgesagt: „Dass nur ein Treuhänder letztendlich für den Prozess zur Verfügung stand, obwohl [...] andere, wie Schultze & Braun, wie Brinkmann & Partner, der heutige Insolvenzverwalter der P+S Werften, wie White & Case, also wir haben konkret andere angefragt. Sie sind einfach nicht zugelassen worden. Es wurde, wurden nur, erst nur die Firma Wellensiek und dann noch mal CMS Hasche/Sigle, der leider sein Desinteresse bekundet hat. [...] Und das ist ein Prozess, den ich, wie gesagt, so nicht kenne, weil normalerweise in einem Auswahlverfahren der Gesellschafter die freie Wahl hat. In anderen Fällen machen andere finanzierende Banken das vom Grundsatz her so – damit nicht der mögliche Tatbestand einer faktischen Geschäftsführung entsteht – indem ich praktisch eine Bedingung einem Unternehmen aufoktroiere.“<sup>557</sup> Kulenkampff: „An dieser Forderung hielten die Banken auch fest, obwohl die Hegemann-Unternehmensgruppe betonte, dass [...] Wellensiek nicht ihr Vertrauen genieße. Wellensiek war Insolvenzverwalter über das Vermögen der Bremer Vulkan AG und deshalb mit Blick auf das Werftengeschäft [...] etwas vorbelastet.“<sup>558</sup> Und weiter mit Bezug auf den CEO Hammer: „Insgesamt zweifele er, so Herr Hammer, daran, ob die Zusammenarbeit mit diesem Treuhänder gelingen könne. Schließlich warnte Herr Hammer vor unkalkulierbaren Beraterkosten. Ein solches Paket – gemeint war die Treuhanderschaft – durfte maximal 250.000 € kosten, nicht mehr. Es könne nicht sein, dass hier jeder sein Millionenpaket stricke.“<sup>559</sup> Der Zeuge Hammer hat auch die Landesregierung auf das mangelnde Vertrauen der Hegemann-Unternehmensgruppe in den von dem Bankenkonsortium favorisierten Treuhänder Wellensiek hingewiesen. Kulenkampff weiter: „Hegemann stimmte schließlich, gegen seine Überzeugung [...] der Bestellung des Büros Wellensiek zum Treuhänder zu, um nicht [...] die Finanzierungslösung zu gefährden und in der Hoffnung, dass der von der Treuhandlösung vermisste unternehmerische Input von dritter Seite erbracht werden könne.“<sup>560</sup>

## 2. Organisations- und Entscheidungsstruktur der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH

### 2.1. Geschäftsführung der HSW

Entsprechend dem Treuhandauftrag hatte die HSW als Treuhänderin das Treugut, also die Anteile an der Peene-Werft GmbH (später P+S Werften GmbH), treuhänderisch zu übernehmen. Die HSW hatte den Auftrag, die Umsetzung der Restrukturierung aufgrund des Sanierungsplans vom 14. Dezember 2012 zu überwachen und in dieser Funktion die Geschäftsführung der Werftengruppe beraten und kontrolliert. Geschäftsführer der HSW war Dr. Markus Stadler, der auch Partner in der Kanzlei Wellensiek gewesen ist. Die Aufgaben und Entscheidungskompetenzen der Treuhänderin sind im Treuhandvertrag vom 4. Januar 2010 festgelegt. Der Zeuge Stadler: „Also, wir haben niemals irgendeine Entscheidung getroffen, die der Geschäftsführung oblegen hat. Die Treuhand hat natürlich diesen Zustimmungskatalog für den Beirat.“<sup>561</sup> Und weiter: „Also wir haben natürlich zum einen interne Mitarbeiter, die das ganze verwalten und kontrollieren und diejenigen, also Herr

<sup>556</sup> WP-010-13-05-2013, S. 74

<sup>557</sup> WP-009-29-04-2014, S. 123

<sup>558</sup> WP-010-13-05-2013, S. 71

<sup>559</sup> WP-010-13-05-2013, S. 73

<sup>560</sup> WP-010-13-05-2013, S. 76

<sup>561</sup> WP-028-05-05-2014, S. 23

Seagon war im Beirat, ich war Geschäftsführer und dann noch ein bis zwei zusätzliche.“<sup>562</sup> Und an anderer Stelle: „Sie wissen, ich bin Geschäftsführer der HSW gewesen und ich bin Anwalt gewesen. Aber insofern gibt es jetzt keinen konkreten Auftrag der HSW, dies und jenes zu prüfen. Sondern es ist nur so, dass eben Mitglieder der Kanzlei Wellensiek dann im Rahmen der Treuhandabwicklung entsprechend tätig sind. Das ist auch so üblich. Also, da sind wir nicht die Einzigen am Markt. Sondern, wenn diese Treuhandschaften ausgeübt werden, die werden ja immer über sogenannte Treuhandzweckgesellschaften ausgeübt. Und das ist ja meistens auch, jedenfalls nicht ausschließlich aber auch, anwaltliches Personal. Und das wird dann von der dahinterstehenden Sozietät zur Verfügung gestellt. Also insofern, wenn Sie von Aufträgen zwischen Wellensiek und HSW sprechen, in diesem Umfang ja, aber nicht einen rechtlichen Auftrag, dies und jenes zu prüfen.“<sup>563</sup> Der Zeuge Hammer hat die Arbeit der Geschäftsführung der HSW wie folgt beschreiben: „Es handelt sich – aus meiner persönlichen Einschätzung – um eine aktive Treuhand, die ich eben so auch noch nicht kannte [...] Selbst im rein operativen Geschäft, wenn ich irgendwie einen Workshop über die Verbesserung von Arbeitsprozessen mache, hat Wellensiek darauf bestanden, dass Herr Dr. Stadler und Herr Edelmann, also zwei Anwälte dabei tätig sind. Ich habe diese Mail auch noch mal an Herrn Staatssekretär Möller geschrieben dass ich das für völlig unangebracht halte, weil eben das alles doppelte Kosten sind und letztendlich auch einer da den Restrukturierungsprozess verantworten und führen muss, natürlich in enger Absprache und Verzahnung, also nicht irgendwie selbstherrlich.“<sup>564</sup> Nach Aussage des Zeugen Kulenkampff „beruhten die Unstimmigkeiten darauf, dass sich nach Auffassung von Hammer die HSW als Parallelgeschäftsführung geriere und nicht zu einer Zusammenarbeit mit ihm bereit war.“<sup>565</sup>

Der Zeuge Crede hat über die Arbeit der HSW ausgesagt: „Die Zusammenarbeit (*Anmerkung: der Geschäftsführung mit der HSW*) war an und für sich so, dass wir sehr viele Sitzungen hatten und das unter den vielen Sitzungen natürlich der Produktionsablauf auf der Werft ein bisschen gelitten hat.“<sup>566</sup>

## 2.2. Beirat der HSW

Zur Wahrung der Interessen der Gläubiger der Werftengruppe (Land und Banken) und der Treugeberin (Hegemann-Gruppe) wurde ein fünfköpfiger Beirat der HSW eingerichtet. Die Aufgaben des Beirates sind in seiner Geschäftsordnung definiert und mit den Befugnissen eines aktienrechtlichen Aufsichtsrates vergleichbar, insbesondere oblagen bestimmte Entscheidungen der Geschäftsführung der Zustimmung des Beirates, daneben hatte er eine Überwachungsfunktion. Zur Zusammensetzung des Beirats hat der Zeuge Kulenkampff erklärt: „Davon war ein Mitglied durch die Detlef Hegemann GmbH & Co. KG zu entsenden. Drei Mitglieder durch die Gesellschafterversammlung der HSW, also durch Wellensiek, zu bestimmen, sowie ein weiteres Mitglied gemeinsam durch die Treugeberin, also die Hegemann-Gruppe, und die Gesellschafterversammlung der HSW.“<sup>567</sup> Mitglied des Beirates wurde auf Vorschlag der Hegemann-Gruppe der Zeuge Kulenkampff, später ausgewechselt gegen den Zeugen Reiners. Auf Vorschlag der Hegemann-Gruppe und der

<sup>562</sup> WP-028-05-05-2014, S. 42

<sup>563</sup> WP-028-05-05-2014, S. 59

<sup>564</sup> WP-009-29-04-2013, S. 125

<sup>565</sup> WP-010-13-05-2013, S. 77

<sup>566</sup> WP-008-22-04-2013, S. 112

<sup>567</sup> WP-010-13-05-2013, S. 77

HSW wurde der Zeuge Winter berufen. Der Zeuge Seagon: „Und Herr Dr. Winter, als ehemaliger Vorstand der Schiffsbank, im Übrigen auf Empfehlung von Herrn Kulenkampff.“<sup>568</sup> Die Zeugen Seagon und Kraus gelangten auf Vorschlag der HSW in den Beirat. Der Zeuge Seagon: „... es ist uns gelungen, Herrn Kraus als Vorsitzenden zu gewinnen. Herr Kraus ist eine anerkannte Kapazität im Sanierungsbereich [...] und den meisten Beteiligten im Sanierungsbereich ein Begriff.“<sup>569</sup> Und Seagon erklärte weiter: „Herr Möller, damals nach Rücksprache mit dem Wirtschaftsministerium, Herrn Seidel damals noch, ist hier dann in den Beirat gerückt.“<sup>570</sup> Dazu der Zeuge Mediger: „Der Beirat hatte die Funktion, hatte die Aufgabe, die Interessen aller derer, die jetzt als Treugeber an dem Gesamtprozess beteiligt waren, zu bündeln, abzustimmen und zugleich durch Beiziehung von externem Sachverstand auch die Ergebnisse zu optimieren. Da das Land ja zu den besonders involvierten Finanzgebern gehörte, haben wir auch einen Sitz im Beirat für das Land gefordert.“<sup>571</sup> „Und Herr Möller war [...] dann aber auch in seiner Funktion als Beiratsmitglied [...] Speerspitze der Landesregierung, Auge und Ohr, aber auch jemand, der dort Zielsetzungen, Intentionen des Landes einspeisen konnte.“<sup>572</sup> Der Zeuge Meyer: „Unsere Absicht war immer, dass wir sagen, wir brauchen Informationen, wir brauchen ein Controlling, wir brauchen – weil wir die politische Verantwortung haben – als permanenter Verfahrensbeteiligter, auch entsprechende Informationen aus dem Beirat, um Entscheidungen, die dann anstehen – Stichwort: Bürgschaften – anders dann auch vorbereiten zu können.“<sup>573</sup> Und Meyer weiter: „Ich habe auch darauf hingewiesen, dass sehr schnell deutlich geworden ist, dass dieser Beirat weiterreichende Aufgaben hat als zum Beispiel ein Aufsichtsrat für ein Unternehmen [...] es war uns dann sehr schnell klar.“<sup>574</sup> Der Zeuge Fuchs hat die Konstellation eines „Industriebetrieb ohne Industrievertreter im Beirat“ als problematisch eingeschätzt.<sup>575</sup> Die Arbeit des Beirates schilderte der Geschäftsführer der HSW, der Zeuge Stadler, wie folgt: „Allgemein hatte der Beirat die Aufgabe eine Überwachung des Fortgangs der Sanierung und das wurde eben konkretisiert darin, dass der Beirat zu bestimmten außergewöhnlichen Geschäften seine Zustimmung erteilen musste. Meines Wissens sind diese Beiratvorbehalte von der Geschäftsführung auch ausnahmslos eingehalten worden. Aufgrund insbesondere dieses Zustimmungskatalogs hat die Geschäftsführung dem Beirat dann in die endgültige Entscheidungsfindung naturgemäß auch mit einbezogen. Für die konkreten Entscheidungen wurden Vorlagen gefertigt und außerdem ist natürlich im Rahmen der Überwachungsaufgabe dem Beirat auf den Sitzungen auch sehr ausführlich über die wirtschaftliche und finanzielle Situation der Werft berichtet worden.“<sup>576</sup> Der Beiratvorsitzende, der Zeuge Kraus hat ausgeführt: „Die Tagungsfrequenz, um Ihnen auch da eine Vorstellung zu geben, für den Beirat war anfänglich so in der Regel zwischen zwei Wochen, dann auf vier Wochen ausgedehnt, später alle zwei Monate. Eine Beiratssitzung müssen Sie sich dann vorstellen mit Agenda, mit Vorbereitung durch die Geschäftsführung, denn der Berichtende oder die Berichtende ist die Geschäftsführung, sowie mit Protokoll, also hochprofessionell, wie man sowas

---

<sup>568</sup> WP-010-13-05-2013, S. 164

<sup>569</sup> WP-010-13-05-2013, S. 132

<sup>570</sup> WP-010-13-05-2013, S. 164

<sup>571</sup> WP-014-23-09-2013, S. 80

<sup>572</sup> WP-014-23-09-2013, S. 83

<sup>573</sup> WP-015-30-09-2013, S. 21

<sup>574</sup> WP-015-30-09-2013, S. 50

<sup>575</sup> WP-048-12-01-2015, S. 44

<sup>576</sup> WP-028-05-05-2014, S. 19



macht.“<sup>577</sup>

### 2.3. Beiratstätigkeit Rüdiger Möller

Der Zeuge Möller hat über seine Beiratstätigkeit ausgesagt: „Ich habe mir aufgeschrieben, wann ich Beiratsmitglied war, vom 16. Februar 2010 bis 9. August 2012. Meine erste Sitzung war Mitte März, das war die dritte oder vierte insgesamt.“<sup>578</sup> Und weiter: „Ja, ich denke, man kann sagen, dass ich ein wenig der Interessenverwalter der Landesinteressen im Beirat sein sollte und ich diese Rolle auch versucht habe, so gut es geht wahrzunehmen. Ich war halt auch so ein bisschen [...] das kommunikative Scharnier zwischen Unternehmen, Landesregierung und Bürgen. [...] weil wir als Bürge andererseits auch das Gefühl hatten, sehr nahe an den Unternehmensentscheidungen dran sein zu wollen. Denn das war ja schließlich der Sinn [...] meines Sitzes im Beirat.“<sup>579</sup> „Der Informationsfluss innerhalb der Landesregierung lief so, dass ich alle Unterlagen, die ich vom, vom Beirat, von der Geschäftsführung bekam, von der Tagesordnung bis hin zu dem anschließenden Beschlussprotokoll, in der Landesregierung verteilte, konkret im Wirtschaftsministerium, im Finanzministerium und in der Staatskanzlei [...] sodass wir innerhalb der Landesregierung alle auf dem gleichen Stand waren.“<sup>580</sup> Dazu die Einschätzung des Zeugen Meyer: „Herr Möller hat ständig im Jour fixe über Beiratssitzungen informiert. Und das war uns auch unheimlich wichtig, dass seine Funktion im Beirat vor allen Dingen war, die Informationen zu sammeln, die für unsere Entscheidungen auf der Ebene der Landesregierung wichtig waren und in der weiteren Begleitung des Unternehmens [...] (das) Herr Möller aktiv über das, was im Beirat gelaufen ist, an den Entscheidungen, die getroffen worden sind, dort im Beirat, an den Entscheidungen, die vorbereitet werden im Beirat, informiert hat. Aber wir sind nicht hingegangen im Jour fixe als ein Beschlussgremium, haben gesagt: Das ist jetzt, dieses und jenes ist im Beirat entsprechend umzusetzen, sondern das oblag dann in der Beurteilung – was wichtig ist, was weniger wichtig ist, worüber muss informiert werden – oblag dem Beiratsmitglied, also Staatssekretär Möller.“<sup>581</sup> Dazu der Zeuge Saur: „Herr Möller ist jetzt nicht aus dem Wirtschaftsministerium für seine Teilnahme an den Beiratssitzungen vorbereitet worden, im Wesentlichen nicht. Er hat sicherlich einzelne Fragen gehabt, das hat er dann telefonisch geklärt oder per E-Mail. Aber es hat, also, wie gesagt, nicht – wie man das so im Haus normalerweise macht, wenn man Minister vorbereitet und Staatssekretär – hat keine direkte Vorbereitung gegeben.“<sup>582</sup> Und der Zeuge Wauschkuhn: „Wir haben vor allen Dingen Informationen bekommen. Aber die Entscheidung im Beirat haben wir nicht irgendwie beeinflusst. Da gab es auch keine Rücksprache vorher.“<sup>583</sup>

<sup>577</sup> WP-028-05-05-2014, S. 130

<sup>578</sup> WP-015-30-09-2013, S. 114

<sup>579</sup> WP-015-30-09-2013, S. 80

<sup>580</sup> WP-015-30-09-2013, S. 77

<sup>581</sup> WP-015-30-09-2013, S. 21

<sup>582</sup> WP-008-22-04-2013, S. 160

<sup>583</sup> WP-010-13-05-2013, S. 54

### 3. Kosten der Treuhandlösung

#### 3.1. Träger der Kosten

Im Treuhandvertrag zwischen der Hegemann-Werften-Gruppe und der HSW vom 4. Januar 2010 war im Hinblick auf die Treuhandvergütung festgelegt, dass eine gesonderte Vereinbarung über die Vergütung der Treuhandkosten getroffen werden sollte.<sup>584</sup> Diese erfolgte mit der Mandats- und Vergütungsvereinbarung<sup>585</sup> ebenfalls vom 4. Januar 2010, welche festlegte, dass ein monatlicher Grundbetrag i.H.v. 12.500 € von der Hegemann-Gruppe an die CTG (Cornelius-Treuhand-Gesellschaft) zu zahlen war. Darüber hinaus waren in dieser Vereinbarung die Kostensätze der HSW aufgelistet, die diese geltend machen konnte.<sup>586</sup> Stundensätze von 250 € bis zu 420 €, Drittkosten, die mit einem Aufschlag von 20 Prozent belegt werden konnten sowie Nebenkosten, die pauschal mit 15 Prozent geltend gemacht werden konnten. Dazu kam die Möglichkeit der Abrechnung von Fremdkosten, Auslagen zuzüglich Mehrwert- bzw. Umsatzsteuer. Zwischen der Hegemann-Gruppe und dem Treuhänder gab es Differenzen wegen der Abrechnung der Treuhandkosten. Dazu der Zeuge Kulenkampff: „Es gab schon, vom ersten Tag der Treuhand an, eine bemerkenswerte Situation, die sich dadurch auszeichnete, dass diese – für mich als kleinen Vorstadtadvokaten – enormen Summen, die da von dem Büro Wellensiek berechnet wurden, als Rechnung an die Detlef Hegemann GmbH & Co. KG gestellt wurden. Auch von denen die gesamte Zahlung verlangt wurde und uns anheimgestellt wurde, uns dann gegebenenfalls, wenn wir meinten, wir müssten das, von den Werften wiederzuholen. Dieses war natürlich, Erstens, total im Widerspruch zu der Absprache bei Abschluss des Treuhandvertrages, was der Notar, der es beurkundet hat, bestätigt. Zweitens, war das auch gar nicht machbar. Das waren Summen, die also im normalen Tagesgeschäft aus der Gruppe mal eben zu bezahlen völlig unmöglich war. Zum Dritten, wenn wir uns die von den Werften wiedergeholt hätten – wissen auch die Juristen hier im Hause – was das bedeutet hätte. Dann hätten wir ja als Gesellschafter, denn da ist der Treugeber dann wieder Gesellschafter, plötzlich jetzt Leistungen verlangt, wo die große Frage ist, ob wir das eigentlich durften, nicht durften et cetera. Jetzt muss ich erst mal zig Gutachten machen. Demgemäß haben wir diese Rechnungen alle stante pede zurückgeschickt, im Original, ungebucht, und haben gesagt: Sie mögen bitte bei den Werften geltend gemacht werden. Dieses Spielchen ist, glaube ich, fast ein Jahr gelaufen [...]“<sup>587</sup>

#### 3.2. Beitrittsvereinbarung vom 4. März 2010

Mit der Beitrittsvereinbarung zum Auftrag und Treuhandvertrag zum Zwecke der Sanierung der Peene-Werft GmbH vom 4. März 2010 trat die Werft als Treugutgesellschaft dem Treuhandvertrag bei. Es wurde insbesondere geregelt, dass für die Treuhandvergütung die P+S Werften und die Hegemann GmbH gesamtschuldnerisch haften sollten.<sup>588</sup> Infolge dessen war es der Treuhänderin möglich, auch gegenüber der Werft die Kosten für die Treuhand geltend zu machen. Zu diesem Zweck war die Beitrittsvereinbarung auch abgeschlossen worden. Dazu der Zeuge Seagon: „Und deswegen hat man dann eine

<sup>584</sup> WM 1, S. 283, § 3 Ziffer 3.1.

<sup>585</sup> WM 10, S. 370 PDF

<sup>586</sup> WM 10, S. 370 PDF, Ziffer 7

<sup>587</sup> WP-010-13-05-2013, S. 119

<sup>588</sup> FM 3, S. 940, § 1 Ziffer 1.3.

Einigung getroffen, nachdem die Treugeberin sich schlichtweg weigerte, zeitweise, Gebühren zu bezahlen. Und dann ist diese Diskussion in Angriff genommen worden und dann gab es, wie gesagt, diese Einigung, dass ein Teil der Kosten durch die Werft getragen werden und ein Teil der Kosten durch die Treugeberin – soll heißen: Hegemann KG – getragen werden.<sup>589</sup> Die Beitrittsvereinbarung bedurfte allerdings der Genehmigung von Banken und Bürgen.<sup>590</sup> Daher wandte sich der Geschäftsführer der Treuhand, der Zeuge Stadler, in einer E-Mail vom 10. März 2010 mit der Bitte um Zustimmung zu der Beitrittsvereinbarung an den Zeugen Möller und an die Banken. Er machte gleichzeitig deutlich, dass die Rechnungen der Treuhandgesellschaft bisher nicht bezahlt seien und wies darauf hin, dass insofern ein Kündigungsrecht der Treuhänderin bestehe.<sup>591</sup> Die mit der Überprüfung dieses Vorgangs befasste Zeugin Claaßen bewertete diese Beitrittsvereinbarung kritisch.<sup>592</sup> Sie vertrat die Einschätzung, dass die Werft mit den Kosten für die Treuhand überfordert sei. Die ohnehin knappe Liquidität würde weiter strapaziert, auch das Sanierungsgutachten berücksichtige diese Kosten nicht.<sup>593</sup> Schließlich erklärte der Zeuge Möller gegenüber dem Geschäftsführer der Treuhand in einer E-Mail vom 12. März 2010, er könne der Ergänzungsvereinbarung zum Treuhandvertrag nicht zustimmen.<sup>594</sup> Etwa einen Monat später, am 10. Mai 2010, forderte die NORD/LB den Zeugen Möller in einer E-Mail auf, Land und Bund sollten eine klare Positionierung zu der Beitrittsvereinbarung vom 4. März 2010 abgeben. Hintergrund war der neue Aval- und Barkreditvertrag, dessen Unterzeichnung aus Sicht der NORD/LB nicht möglich sei, weil das Land der Beitrittsvereinbarung vom 4. März 2010 nicht zugestimmt habe.<sup>595</sup> Die Banken waren offensichtlich besorgt, dass die HSW den Treuhandvertrag wegen der offenen Treuhandgebühren kündigen könnte und ohne Treuhandvertrag wollten sie keine Kredite ausreichen. Schließlich wurde das Problem in einer Sitzung am 19. Mai 2010 in Bremen gelöst. Dazu der Zeuge Kulenkampff: „Es ist dann Einverständnis in einer großen Sitzung mit den Banken [...] Herr Möller war auch dabei, weiß ich – in Bremen gefunden worden, folgenden Inhalts: Die Fixkosten, diese besagten 12.500 €, trägt die Hegemann-Gruppe, ohne sie sich bei den Werften erstatten zu lassen. Die variablen Kosten, weil aus separater Beauftragung durch die Werften beruhend, tragen die Werften selbst.“<sup>596</sup> Ein Vermerk des Zeugen Möller<sup>597</sup> zum Thema „Treuhandgebühren/Hegemann“ vom 19. Mai 2010 bestätigt, dass der Streit über die Kostenträgerschaft nach diesem Gespräch entsprechend der Aussage des Zeugen Kulenkampff geregelt wurde.

### 3.3. Höhe der Kosten

Die Kosten für die Treuhandschaft haben insgesamt 1,702 Mio. € betragen, im Jahr 2010 beliefen sie sich auf 1,152 Mio. € und im Jahr 2011 auf 550 Tausend €<sup>598</sup> Dies war nach Einschätzung des Zeugen Hammer zu hoch: „Ich bin nach wie vor der Meinung, dass man die Leistung, hätte man vielleicht für 20 Prozent einkaufen können [...]. Also insofern, noch

<sup>589</sup> WP-010-13-05-2013, S. 156 f.

<sup>590</sup> FM 3, S. 1039 f., E-Mail vom 10. März 2010 von Dr. Stadler an Sts Möller

<sup>591</sup> FM 3, S. 1039 f.

<sup>592</sup> FM 3, S. 1039

<sup>593</sup> FM 3, S. 1039

<sup>594</sup> WM 128, S. 574

<sup>595</sup> WM 129, S. 202 f. PDF

<sup>596</sup> WP-010-13-05-2013, S. 119

<sup>597</sup> FM 7, S. 102 f. PDF

<sup>598</sup> Stk 7, S. 398 PDF, WM 21, S. 84 PDF

einmal klare Aussage: Kosten um ein Vielfaches zu teuer im Verhältnis zum Marktpreis. Wettbewerb war nicht möglich.“<sup>599</sup> Und weiter: „Ja, am 18. Dezember habe ich an Herrn Möller geschrieben, ich zitiere den letzten Absatz: ‚Zu guter Letzt müssen wir auch auf die Kosten schauen, eine Treuhandschaft für das Projekt darf maximal 250 Tausend € kosten. – Zehn Tausend € pro Monat, das ist so ein Grenzwert. – Wenn hier jeder sein Millionenpaket strickt, Darlehensvertrag NORD/LB und KfW IPEX sind auch noch einmal 5 Mio. Gebühren, man hat allein nur 5 Mio. Gebühren genommen für die Bearbeitung, dann müssen wir in diesem Zusammenhang auch schon an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Werften denken, für die ich mich verantwortlich fühle. Also Antwort ist: Ja, ich habe das schriftlich auch allen Beteiligten kundgetan.“<sup>600</sup>

## V. LFI- Darlehen

Mit Zuwendungsbescheid vom 15. Oktober 2009 gewährte das Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus den Hegemann-Werften ein Darlehen über 28 Mio. € Dieses Darlehen war Bestandteil eines Finanzierungspaketes, das zwischen Land, Bund und den Banken NORD/LB und KfW IPEX vereinbart wurde.

### 1. Finanzierungspaket zur temporären Liquiditätssicherung

Die Gewährung des LFI-Darlebens war notwendig geworden, da sich die Verhandlungen zwischen den Hegemann-Werften und den Banken zur Gewährung eines neuen Bauzeitfinanzierungsrahmens von 280 Mio. € verzögert hatten. Gründe für die Verzögerungen waren nach Angaben des Zeugen Kulenkampff immer neue Forderungen vonseiten der Banken „nach Konzepten, Planrechnungen, Gutachten und Plausibilisierungen“.<sup>601</sup> Es war absehbar, dass ein neuer Kreditrahmen nicht vor dem ersten Quartal 2010 zur Verfügung stehen würde, da die Forderungen der Banken nach einer Umstrukturierung nicht vorher zu realisieren waren.

Darüber hinaus stellte bereits am 27. Juli 2009 PwC fest, dass den Werften aufgrund von Verlusten bei der Ablieferung von Schiffen und der Vergabe von Reeder-Darlehen Liquiditäts-„Verluste“, die nicht durch den Cash Flow zu decken sind i.H.v. 20 bis 30 Mio. € entstanden sind. Zusätzlich würden aus dem Verkauf der Schiffe Delphis II und III eine Belastung i.H.v. jeweils 8 Mio. € auf die Werft zukommen. Diese Liquiditäts-„Verluste“ seien eigentlich durch Eigenkapital zu decken. Zur Deckung regte PwC die Finanzierung dieser „Verluste“ durch ein Darlehen an.<sup>602</sup>

Der im Juni 2009 von den Werften beantragte Aval- und Bauzeitrahmen wurde von den Banken NORD/LB und KfW IPEX zu diesem Zeitpunkt, wegen fehlender Voraussetzungen seitens der Werften noch abgelehnt. Der Finanzbedarf der Hegemann-Werften-Gruppe betrug zu diesem Zeitpunkt in der Spitze 56,7 Mio. € Zusätzlich kam der Wegfall von Endfinanzierungen bereits angebaute Schiffe (Scanscot und Delphis). Aufgrund eines Gesprächs zwischen Vertretern der Banken, Land und Bund am 4. September 2009 wurde

<sup>599</sup> WP-022-24-03-2014, S. 12

<sup>600</sup> WP-022-24-03-2014, S. 13

<sup>601</sup> WP-010-13-05-2013, S. 62

<sup>602</sup> FM 30, S. 373

deutlich, dass die Finanzierung dieser aufgelaufenen Verluste vonseiten der Banken, insbesondere der NORD/LB abgelehnt und nicht durch Dritte finanzierbar sein wird.<sup>603</sup> Dadurch entstand bei den Werften eine Liquiditätslücke, die nach dem 5. Oktober 2009 bei der Rolandwerft Berne und der Peene-Werft zu einer akuten Insolvenzsituation geführt hätten.<sup>604</sup>

Das Land Mecklenburg-Vorpommern war im Oktober 2009 durch die alleinige Verbürgung von 80 Prozent des bestehenden 280 Mio. €Avalrahmens der Bauzeitfinanzierung engagiert.<sup>605</sup> Das Obligo des Landes aus diesen Bürgschaften betrug zu diesem Zeitpunkt ca. 235 Mio. €<sup>606</sup>

Nach Angaben des Zeugen Dr. Michael Schütte ließ das Land prüfen, welche Hilfe für die Werften möglich sei. Als Alternative kam die Gewährung eines Darlehens oder soweit die Hegemann-Werften als Unternehmen in Schwierigkeiten einzuordnen waren, die Gewährung einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe in Betracht. Das Land habe sich aber in dieser Situation für die Gewährung eines Darlehens entschieden. Zu den Gründen der Entscheidung sagte der Zeuge Dr. Schütte aus: „[...] wenn man zu einer Umstrukturierungsbeihilfe kommt, muss man bedenken, dass im Umstrukturierungsplan nicht nur ein sehr hoher Eigenanteil gefordert wird, sondern auch eine, heute nennt man das ‚Maßnahme zur Begrenzung der Auswirkungen auf den Wettbewerb‘, früher hat man von ‚Kompensationsmaßnahmen‘ gesprochen, vorgesehen werden. Was bedeutete, zu dem Zeitpunkt und zu den damals geltenden Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, dass bei der P+S-Gruppe eine ... einer der Standorte im Falle einer Umstrukturierung, hätte geschlossen werden müssen, was eine für die Arbeitsplätze nicht so positive Aussicht war. Deswegen hat man sich natürlich auch genaue Gedanken gemacht, was man zu welchem Zeitpunkt tut. Vielleicht hätte man 2009 argumentieren können: Es ist ein Unternehmen in Schwierigkeiten. Aber wir haben damals diese Dinge geprüft. Anhand der Aussagen der Wirtschaftsprüfer sind wir dann auch zu dem Ergebnis gekommen: Nein, es lässt sich vertreten, es ist kein Unternehmen in Schwierigkeiten. Weil auch die Nachteile, die sich aus damaliger Sicht ergaben, es zu dem Zeitpunkt für nicht opportun hatten erscheinen lassen, eine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe zu gewähren.“<sup>607</sup>

In seinem Kurzgutachten vom 15. Oktober 2009 prüft der Zeuge Schütte ausführlich die Voraussetzungen der Beihilfefreiheit des 28 Mio. €Darlehens unter verschiedenen Gesichtspunkten. Hinsichtlich der geplanten Zinshöhe von 10,49 Prozent führt er in seinem Gutachten an, dass sowohl die Besicherung als auch der geplante Zinssatz die Vorgaben des Beihilferechts mehr als erfüllten.<sup>608</sup>

Im Ergebnis stellt er fest, dass es sich bei dem Darlehen nicht um eine Beihilfe handelt, weil es marktgerecht verzinst und besichert ist.<sup>609</sup> Dabei stellt er allerdings auf Seite 10 fest: „Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Hegemann-Gruppe in der heutigen Situation als Unternehmen in Schwierigkeiten anzusehen ist, da sie ohne das Soforthilfepaket aufgrund

<sup>603</sup> Jour fixe Werften vom 7. September 2009; FM 31, S. 618

<sup>604</sup> WM 126, S. 735 PDF

<sup>605</sup> WP-008-22-04-2013, S. 141

<sup>606</sup> WP-010-13-05-2013, S. 37

<sup>607</sup> WP-057-18-03-2015, S. 8

<sup>608</sup> FM 32, S. 1156

<sup>609</sup> FM 32, S. 1146

von Liquiditätsproblemen in Insolvenz gehen müsste.“<sup>610</sup>

Um die durch Werften und Banken angestrebte Bauzeitfinanzierung durch einen geplanten neuen 280 Mio. €Kreditrahmen zu erreichen und so bis zum 15. Dezember 2009 die Liquidität der Werften sicherzustellen, vereinbarten Land, Bund, die Banken NORD/LB und KfW IPEX ein Soforthilfepaket. Dieses Soforthilfepaket diente nach Aussagen des Zeugen Saur zunächst dazu, „Zeit zu kaufen“ und sich so die Möglichkeit zu erhalten, alle Bedingungen für die Anschlussfinanzierung zu schaffen. Die Werften sollten nach Aussagen des Zeugen Wauschkuhn dadurch in die Lage versetzt werden, „wenigstens die Aufträge auch fertigzustellen, für die wir da engagiert waren. Das war – als es um die 28 Mio. € im Oktober 2009 ging – das war ein zentrales Element und letztlich da auch zu sehen, dass man nicht da irgendwelche Ausfälle zu beklagen hat.“<sup>611</sup> Diese Tatsache wurde durch die Zeugin Claaßen bestätigt.<sup>612</sup> So enthielt auch der Zuwendungsbescheid des Landes eine Regelung, „dass Zweck der darlehensweisen Liquiditätshilfe sei, einen Schaden in dreistelliger Millionenhöhe vom Land abzuwenden, der im Falle einer Insolvenz der drei Werftenstandorte und der Inanspruchnahme des Landes aus eingegangenen Bürgschaften drohte.“<sup>613</sup>

Im Rahmen dieses Paketes stellten die Banken NORD/LB und KfW IPEX für ein im Bau befindliches Schiff, Scanscot 1, jeweils ein Darlehen i.H.v. 14 Mio. € zusammen 28 Mio. € zur Verfügung, die vom Bund zu 90 Prozent verbürgt werden sollten. Ob die Zahlungen durch die Banken tatsächlich entsprechend dieser Vereinbarung erfolgten, ist durch den Ausschuss nicht zu ermitteln gewesen. Der Zeuge Kulenkampff erklärte dazu: „Am 2. November 2009 fand im Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern ein Treffen zwischen Vertretern des Landes, des LFI, PwC, KPMG, Ernst & Young, Herrn Hammer, Herrn Dr. Liebler aus der Geschäftsführung der Werften statt. Vonseiten der Hegemann-Unternehmensgruppe nahm niemand teil. Diese erhielt später lediglich von Ernst & Young ein Besprechungsprotokoll. Nach diesem Protokoll äußerte Herr Staatssekretär Möller seinen Unmut darüber, dass das Land respektive das LFI bereits 12 Mio. € ausgezahlt habe, ohne dass die Banken die von ihnen zugesicherten Mittel ausgezahlt hätten. Dies hätte absprachegemäß bis spätestens zum 31. Oktober 2009 geschehen müssen.“<sup>614</sup>

Hinzu kamen sogenannte Eigenbeiträge der Hegemann-Gruppe i.H.v. 11 Mio. € Diese Eigenbeiträge bestanden in einer Rückführung von Dividendenausschüttungen an die Gesellschafter i.H.v. 2 Mio. € Beiträgen der Arbeitnehmer in Form von einer Vereinbarung über Verschiebung von Gratifikationen und der Verringerung der wöchentlichen Arbeitszeit in einem Umfang von 4 Mio. € und einer Stundungsvereinbarung mit Zulieferern in einem Umfang i.H.v. 5 Mio. €

Gleichzeitig stellte das Land ein Darlehen i.H.v. ebenfalls 28 Mio. € über das LFI Mecklenburg-Vorpommern zur Verfügung, das i.H.v. 10 Prozent durch das Land Niedersachsen rückverbürgt wurde. Diese Rückverbürgung wurde notwendig, da das gewährte Darlehen auch dem Standort Rolandwerft in Berne (Niedersachsen) zugute kam.

---

<sup>610</sup> FM 32, S. 1155

<sup>611</sup> WP-010-13-05-2013, S. 37

<sup>612</sup> WP-014-23-09-2013, S. 23

<sup>613</sup> WP-010-13-05-2013, S. 68

<sup>614</sup> WP-010-13-05-2013, S. 67

Am 8. Oktober 2009 beantragten die Hegemann-Werften beim Land Mecklenburg Vorpommern die Gewährung eines Darlehens i.H.v. 28 Mio. €<sup>615</sup> Mit diesem Antrag stellten die Werften gleichzeitig in Aussicht, den Forderungen der Banken nach Einsetzung eines erfahrenen Sanierungsexperten, der Erstellung eines Sanierungskonzeptes sowie der finanziellen Umstrukturierung nachzukommen. Nach Darstellung im Entwurf des KPMG-Sanierungsgutachtens vom 14. Dezember 2009 erfolgte an gleichem Tag die mündliche Beauftragung von Ernst & Young, Business Partner und Martin Hammer.<sup>616</sup>

## 2. Unterrichtung und Zustimmung des Finanzausschusses

Über den Antrag der Hegemann-Werften-Gruppe wurde der Finanzausschuss des Landtages in seiner 72. Sitzung am 8. Oktober 2009 durch die Finanzministerin Heike Polzin informiert. Die Finanzministerin begründet die Notwendigkeit eines Landesdarlehens mit einer Finanzierungslücke, die aufgrund extremer Managementfehler entstanden sei. „Die Hegemann-Werften in Wolgast und Stralsund seien in sich gesund, es gebe volle Auftragsbücher und ein tragfähiges Profil.“ Das Landesdarlehen sei erforderlich, um im Zusammenspiel mit den Banken kurzfristige Liquidität für die Werften verfügbar zu machen, um die Zahlungslücke zu überbrücken und den geplanten 280 Mio.-Rettungsschirm zu erreichen.<sup>617</sup>

In der 73. Sitzung des Finanzausschusses am 15. Oktober 2009 informierte Sts Möller den Ausschuss über die Notwendigkeit einer Zwischenfinanzierung der Peene-Werft und der Rolandwerft bis zum 15. Dezember 2009 und erläuterte die Struktur des vereinbarten Finanzierungspaketes. Hinsichtlich der Laufzeit des Darlehens wies er darauf hin, die Darlehenslaufzeit richte sich nach „der Liquiditätsplanung des Unternehmens und die sieht einfach vor, dass die 65 Mio. € bis zur Ablieferung des Schiffes „Scanscot 1“ erforderlich sind. Diese Ablieferung erfolgt vor Weihnachten, sodass es notwendig ist, dass am Tag der Ablieferung eine Entscheidung über den 280 Mio. € Kreditrahmen vorliegen muss.“<sup>618</sup> Der Finanzausschuss stimmte der Darlehensgewährung einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, CDU und DIE LINKE bei Enthaltung der Fraktionen von FDP und NPD zu.

## 3. Gewährung des 28 Mio.-Darlehens

Die Gewährung des Darlehens erfolgte am 15. Oktober 2009 durch einen Zuwendungsbescheid des Ministeriums für Wirtschaft, Bau und Tourismus.<sup>619</sup> Mit diesem Zuwendungsbescheid hatten die Peene-Werft GmbH und die Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG das Recht, mit dem LFI Mecklenburg-Vorpommern einen Darlehensvertrag über 28 Mio. € abzuschließen.<sup>620</sup> Die Regelungen der Darlehensvergabe wurden durch den Zuwendungsbescheid genau vorgegeben. Der Darlehensvertrag zwischen der Peene-Werft Wolgast und der Rolandwerft Berne mit dem LFI wurde am 16. Oktober 2009 geschlossen. Mit Schuldbeitrittserklärungen jeweils vom 16. Oktober 2009 traten die Volkswerft Stralsund und die Baltic Holding Beteiligungs-GmbH Berlin im

<sup>615</sup> Darlehensantrag vom 8. Oktober 2009, WM 61, S. 24

<sup>616</sup> Entwurf KPMG-Sanierungsgutachten vom 14. Dezember 2009, WM 54, S. 408 bis 357 (358)

<sup>617</sup> KP 72. Sitzung des Finanzausschusses (ADrs. 6/2)

<sup>618</sup> KP 73. Sitzung des Finanzausschusses (ADrs. 6/2)

<sup>619</sup> Zuwendungsbescheid, WM 61, S. 112

<sup>620</sup> WP-013-26-08-2013, S. 105

Rahmen der gesamtschuldnerischen Mithaftung diesem Darlehensvertrag bei.

### 3.1. Darlehensinhalt und Zweckbestimmung

Der Zuwendungsbescheid sah vor, dass das Darlehen als Liquiditätshilfe für anstehende fällige Forderungen und zur Aufrechterhaltung des Betriebes genutzt werden konnten. Hierfür sollten 12 Mio. € direkt valuiert werden. Der Betrag i.H.v. 12 Mio. € stammte aus einer vorzeitigen Darlehensrückzahlung vonseiten der Wadan-Werften und konnte so direkt aus dem Haushalt des Landes gezahlt werden.

Der weitergehende Darlehensbetrag konnte nach Bestätigung der Notwendigkeit von Zahlungen durch einen Wirtschaftsprüfer und nach Freigabe durch das Land bis zum 15. Dezember 2009 ausgezahlt werden. Die ausgereichten Darlehensbeträge wurden dann jeweils durch das LFI am allgemeinen Kapitalmarkt refinanziert.

### 3.2. Sicherheiten

Das Land ließ sich für die Darlehensgewährung eine Reihe von Sicherheiten durch die Hegemann-Gruppe gewähren. Diese Sicherheiten wurden im Darlehensvertrag festgeschrieben. Nach Angaben des LFI wurden zugunsten des Landes folgende Sicherheiten gestellt:<sup>621</sup>

- von Herrn Detlef Hegemann, im Grundbuch des Amtsgerichtes Bremen von Bremen auf dem Miteigentumsanteil zu 675/1.000stel an rangbereiter Stelle zu bestellende vollstreckbare Grundschuld i.H.v. 2.000.000,00 € nebst 10 Prozent Zinsen p. a.
- von der ALM Grundstücksprojektierungsgesellschaft mbH in den Grundbüchern des Amtsgerichtes Rostock von Rostock auf mehreren, näher bezeichneten Flurstücken an rangbereiter Stelle zu bestellende vollstreckbare Gesamtgrundschuld i.H.v. 2.600.000,00 € nebst 10 Prozent Zinsen p. a. und des Amtsgerichtes Stralsund von Stralsund, Blatt 15709 an rangbereiter Stelle zu bestellende vollstreckbare Grundschuld i.H.v. 1.200.000,00 € nebst 10 Prozent p. a.
- von der Metallverarbeitung GmbH Groß Plasten im Grundbuch des Amtsgerichtes Waren von Groß Plasten Blatt 417 an rangbereiter Stelle zu bestellende vollstreckbare Grundschuld i.H.v. 400.000,00 € nebst 10 Prozent Zinsen p. a.
- von der August Reiners Bau AG, im Grundbuch des Amtsgerichtes Braunschweig von Braunschweig, Blatt 8761 an rangbereiter Stelle zu bestellende vollstreckbare Grundschuld i.H.v. 1.000.000,00 € nebst 10 Prozent p. a.
- von der Peene-Werft GmbH, im Grundbuch des Amtsgerichtes Wolgast von Karlshagen Blätter 863, 864, 866, 868, 870 bis 874, 880, 887, 888, 889, 892, 895 bis 911, 915, 918, 926, 927, 937 an rangbereiter Stelle zu bestellende vollstreckbare Gesamtgrundschuld i.H.v. 3.000.000,00 € nebst 10 Prozent Zinsen p. a.
- von der Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG, im Grundbuch des Amtsgerichtes Brake (Unterweser) von Berne, Blätter 3187 und 4206 an rangbereiter

---

<sup>621</sup> A Drs. 6/14



Stelle zu bestellende vollstreckbare Gesamtgrundschuld i.H.v. 5.000.000,00 € nebst 10 Prozent Zinsen p. a

- von der Detlef Hegemann GmbH & Co. KG die Verpfändung der 100-prozentigen Geschäftsanteile an der Detlef Hegemann GmbH
- von der Peene-Werft GmbH die Verpfändung der 100-prozentigen Geschäftsanteile an der Deutsche Industrie-Werke GmbH
- Abtretung der Forderungen der Peene-Werft GmbH aus Reederdarlehen und stillen Beteiligungen an Einschiffgesellschaften, insbesondere:
  - Darlehen über 2.000.000,00 € gegen die Reederei Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.S., Izmir, Türkei,
  - Darlehen über 1.000.000,00 € gegen die Reederei Indigo Dolphin Shipping Limited, Hong Kong,
  - aus stiller Beteiligung über 500.000,00 € gegen die Reederei Schifffahrtsgesellschaft MS „Scan Brasil“ mbH & Co. KG, Wolgast,
  - aus Darlehen über 127.800,00 € gegen die Reederei Schifffahrtsgesellschaft MS „Scan Bothnia“ mbH & Co. KG, Wolgast,
  - aus Darlehen über 127.800,00 € gegen die Reederei Schifffahrtsgesellschaft MS „Scan Arctic“ mbH & Co. KG, Wolgast,
  - aus Darlehen über 9.300.000,00 € gegen die Reederei Rudolf Schepers GmbH & Co. KG MS „NADINE“, Haren/Ems,
  - aus Darlehen über 1.000.000,00 € gegen die Reederei Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.S., Izmir, Türkei,
  - aus stiller Beteiligung über 766.900,00 € gegen die Reederei Schifffahrtsgesellschaft MS „Scan Hansa“ mbH & Co. KG, Wolgast
- Abtretung der Forderungen der Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG aus Reederdarlehen und stillen Beteiligungen:
  - Aus Darlehen über 7.838.000,00 € gegen die Reederei Elbdeich
  - Aus Darlehen über 2.300.000,00 € gegen die Reederei J.H.O. REEDEREI GMBH & CO. KG MS „JANA“
  - Aus Darlehen über 2.300.000,00 € gegen die Reederei J.H.O. REEDEREI GMBH & CO. KG MS „MARE“
- Abtretung der Forderungen der Volkswerft Stralsund GmbH aus dem Darlehen über 2.300.000,00 € gegen die Reederei White Dolphin Shipping Ltd., Hong Kong
- Von der Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG zu bestellende Schiffsbauwerkshypothek i.H.v. 30.800.000,00 € nebst 10 Prozent Zinsen p. a.

Auch bereits bestehende Grundpfandrechte auf den Betriebsgeländen in Stralsund und Wolgast, die dem Land aufgrund bereits bestehender Kreditlinien eingeräumt worden waren, wurden durch Erklärung in die Haftung als Sicherheit für das LFI-Darlehen mit

einbezogen.<sup>622</sup>

Als weitere Sicherheit verlangte das Land die selbstschuldnerische und volle Mithaft der Baltic Holding Beteiligungs-GmbH im Rahmen eines Schuldbeitritts zum Darlehensvertrag. Die Baltic Holding Beteiligungs-GmbH ist ein Unternehmen der Hegemann-Gruppe, das allerdings kaum eigene Geschäftstätigkeit ausführte. Die Bilanzsumme des Unternehmens betrug zum 31. Dezember 2010 lediglich 292.249,69 € Diese Bilanzsumme bestand zum überwiegenden Teil aus Forderungen gegen verbundene Unternehmen, an denen Beteiligungen bestanden. Für die Mithaft berechnete die Baltic Holding in der Folgezeit gegenüber den P+S Werften eine Avalprovision i.H.v. 1,75 Prozent der Darlehenssumme p. a. Die Avalkosten überstiegen somit die gestellte Sicherheit durch die Mithaft erheblich. Dieses krasse Missverhältnis wurde durch den CFO der P+S Werften, Herrn Dehlke, am 29. Juni<sup>623</sup> und 4. November 2010<sup>624</sup> gegenüber StS Möller angezeigt.

Dem Land wurden bei Darlehensgewährung somit Sicherheiten in erheblichem Umfang gewährt. In der späteren Folge zeigte sich, dass weitere Sicherheiten, sowohl innerhalb der Hegemann-Gruppe, als auch bei Detlef Hegemann persönlich, nicht mehr vorhanden waren. Die Sicherheitenbestellung wurde durch den Zeugen Gießelbach als ungewöhnlich bezeichnet. Er sagte gegenüber dem Ausschuss aus: „Das ist nicht üblich, alles an Sicherheiten zu nehmen ... Man hat einfach alles genommen an der Stelle.“<sup>625</sup>

Eine Beurteilung der Werthaltigkeit der Sicherheiten fand nach Aussage des Zeugen Saur nicht statt. Er sagte im Rahmen seiner Vernehmung: „Man hatte wenig Zeit. Die Insolvenz stand bevor. Und man hat sich eben in der Situation damit beholfen, dass man eben Sicherheiten hereingenommen hat, die man bekommen konnte, im wahrsten Sinne bekommen konnte. Das ist aus Zeitgründen nicht möglich gewesen, jede Sicherheit in Detail zu bewerten. Sondern man hat Herrn Hegemann gesagt: Also entweder kriegen wir die Geschäftsanteile von den Deutschen Industrie-Werken, entweder kriegen wir die Beteiligungsgesellschaft seines Unternehmens da rein in die gesamtschuldnerische Haftung, dann können wir über Sicherheiten sprechen.“<sup>626</sup> Nach Angaben des Sts Möller gegenüber dem Wirtschaftsausschuss betrug der Besicherungsstatus 76 Mio. €<sup>627</sup>

#### **4. Erhöhung und Prolongation des Darlehens vom 28. Dezember 2009**

Am 23. Dezember 2009 gewährte das Land durch Zuwendungsbescheid eine Erhöhung des LFI-Darlehens um 20 Mio. € auf 48 Mio. € Diese Erhöhung der Darlehenssumme war gleichzeitig verbunden mit einer Verlängerung (Prolongation) der Darlehenslaufzeit auch für das bereits gewährte LFI-Darlehen über 28 Mio. €

Bereits am 2. November 2009 hatte die NORD/LB, neben einer Freigabe von Covenants, eine Prolongation des 28 Mio. €Darlehens über den 15. Dezember 2009 bis zum 31. Dezember 2009 beim Land beantragt. Der Antrag wurde damit begründet, dass die Rolandwerft Berne aufgrund der fehlenden Anschlussfinanzierung nicht in der Lage sei, ein

---

<sup>622</sup> A Drs. 6/14

<sup>623</sup> LFI 2, S. 334 PDF

<sup>624</sup> LFI 2, S. 797

<sup>625</sup> WP-013-26-08-2013, S. 136

<sup>626</sup> WP-008-22-04-2013, S. 158

<sup>627</sup> KP 64. Sitzung des Wirtschaftsausschusses vom 9. Dezember 2009, S. 12

erhaltenes Darlehen i.H.v. 14,8 Mio. € an die Volkswerft Stralsund zurückzuzahlen.<sup>628</sup>

Mit Schreiben vom 3. Dezember 2009 wies das LFI, aufgrund der aktuellen Liquiditätsplanung der Werft, auf einen ungedeckten Liquiditätsbedarf bis Ende 2009 i.H.v. 24 Mio. € und zum Ende des 1. Quartals i.H.v. ca. 100 Mio. € hin. Damit seien die Auszahlungsvoraussetzungen des Zuwendungsbescheides aufgrund der fehlenden Gesamtfinanzierung nicht mehr gegeben.<sup>629</sup> Daraufhin stoppte das LFI nach Auszahlung der ersten Tranche die weitere Valutierung des gewährten Darlehens.

Am 17. Dezember 2009, zwei Tage nach der Präsentation des KPMG-Sanierungsgutachtens, beantragten die Peene-Werft und die Rolandwerft die Prolongation des 28 Mio. € LFI-Darlehens bis zum 31. Dezember 2014 sowie eine Erhöhung um 20 Mio. € auf insgesamt 48 Mio. €<sup>630</sup>

Mit Zuwendungsbescheid vom 23. Dezember 2009 und dem darauf basierenden 1. Nachtrag zum Darlehensvertrag vom 28. Dezember 2009 erfolgte die Erhöhung des Darlehens um 20 Mio. € auf insgesamt 48 Mio. €. Darüber hinaus wurde die Tilgung des Darlehens dahingehend gestreckt, dass das Darlehen nunmehr beginnend ab 31. Dezember 2011 rückzahlbar ist. Die Rückzahlung sollte in Tranchen zu 8 Mio. € zum 31. Dezember 2011, zu 10 Mio. € zum 31. Dezember 2012, zu weiteren 10 Mio. € zum 31. Dezember 2013 und als Restbetrag i.H.v. 20 Mio. € zum 31. Dezember 2014 erfolgen. Für die Resttranche wurde außerdem eine Verlängerungsoption bis zum 31. Dezember 2017 vereinbart.

Nach Aussage des Zeugen Kulenkampff waren weder der Gesellschafter der Werften, als auch die Baltic Holding GmbH als Vertragspartei des Darlehensvertrages im Vorfeld über diese Vertragsänderung informiert worden. Außerdem sei vonseiten der Finanzierer als Voraussetzung für die weitergehende Valutierung von den Gesellschaftern gefordert worden, die Geschäftsanteile an den Werften auf einen Treuhänder zu übertragen. Der Zeuge Kulenkampff sagte wörtlich: „Im weiteren Verlauf des 28. Dezembers 2009 sandte Herr Dr. Liebler, Volkswerft, per E-Mail ein gemeinsames Schreiben der Peene-Werft, Volkswerft, Rolandwerft an Herrn Detlef Hegemann persönlich, die Detlef Hegemann GmbH & Co. KG, die Hegemann & Kämmerer GmbH & Co. KG sowie die Detlef Hegemann Engineering GmbH. Darin teilten die Peene-Werft, Volkswerft und Rolandwerft mit, dass sie zur Abwendung der kurzfristig drohenden Zahlungsunfähigkeit am selben Tage den ersten Nachtrag mit dem LFI abgeschlossen hätten. Zur Valutierung dieses Darlehens sei jedoch der Abschluss eines rechtswirksamen Treuhandvertrages zur Übertragung der Gesellschaftsanteile an den drei Gesellschaften Peene-Werft, Volkswerft, Rolandwerft auf einen mit den Banken abgestimmten Treuhänder noch zu erfüllen. Sofern diese Bedingungen nicht bis zum 29. Dezember 2009, abends, erfüllt seien, seien die Peene-Werft, Volkswerft, Rolandwerft gezwungen am 30. Dezember 2009 um 10 Uhr den Insolvenzantrag zu stellen.“<sup>631</sup>

Entsprechend der Prolongation wurde auch die Bürgschaft des Landes hinsichtlich des zu refinanzierenden Anteils i.H.v. 36 Mio. € angepasst. Auch die Rückbürgschaft des Landes Niedersachsen wurde auf 4,8 Mio. € erhöht und bis zum Verkauf der Rolandwerft

<sup>628</sup> WM 32, S. 358

<sup>629</sup> LFI 25, S. 315 f.

<sup>630</sup> LFI 6, S. 2860

<sup>631</sup> WP-010-13-05-2013, S. 75

prolongiert.

Die Erhöhung des LFI-Darlehens um 20 Mio. € und dessen Prolongation waren aus verschiedenen Gründen notwendig geworden.

#### 4.1. Bankenforderungen

Zunächst hatten sich die Verhandlungen der Werften und Banken über die Gewährung einer neuen Anschlussfinanzierung weiter verzögert. Die Forderungen der Banken nach einer Herauslösung der Werften aus der Hegemann-Gruppe sowie das Vorliegen einer positiven Fortführungsaussage, waren bis Mitte Dezember 2009 nicht erfüllt, sodass die Verhandlungen über die notwendige Anschlussfinanzierung weitere Zeit in Anspruch nahmen und seitens der Banken nicht vor März 2010 in Aussicht gestellt worden ist. Aus diesen Gründen stand die Gesamtfinanzierung nicht, wie ursprünglich geplant, Ende Dezember 2009. Der Zeuge Möller sagte dazu aus: „[...] Mitte Dezember hat KPMG die Sanierungsfähigkeit definiert und dann haben die Banken mitgeteilt, dass das eine gute Nachricht ist und dass sie sich jetzt auf den Weg begeben, ihre Kreditentscheidungen vorzunehmen und dass etwa noch zwei, drei Monate dauern würde und das wäre eine sehr schöne Nachricht. Aufgrund dieser Nachricht ‚Ja, die Banken haben jetzt ihre Grundlage, sind aber nicht in der Lage‘ – auch aufgrund der Rahmenbedingungen, die sich dann für Banken änderten, offensichtlich – nicht in der Lage, eine Entscheidung binnen Wochenfrist zu treffen.“<sup>632</sup>

Somit wurde eine weitergehende Projektfinanzierung erforderlich, um die Zahlungsfähigkeit der Werften zu gewährleisten. Der Zeuge Dr. Axhausen sagte dazu aus: „Ich habe am 14. Dezember gesagt, es besteht ein objektives Sanierungshindernis. Die Werften sind zahlungsunfähig und das waren sie zu diesem Zeitpunkt. Das heißt, die Zwischenfinanzierung tut nichts anderes, als sicherzustellen, dass man überhaupt in den Verhandlungsmodus zur Gesamtfinanzierung kommt.“<sup>633</sup>

Nach Aussage des Zeugen Möller „... hat dann das Land binnen Wochenfrist die Entscheidung getroffen, durch Erhöhung des Darlehens von 28 auf 48, die Zeit zu finanzieren bis eine positive Bankenentscheidung da ist.“<sup>634</sup>

#### 4.2. Kosten des Restrukturierungsprozesses – Prämisse des Sanierungsgutachtens

Weiterhin stellte das KPMG-Sanierungsgutachten vom 14. Dezember 2009 eine positive Sanierungsaussage u. a. unter die Prämisse, dass der festgestellte Finanzierungsbedarf für den Restrukturierungsprozess, die sogenannte „Sockelfinanzierung“, i.H.v. 48 Mio. € sichergestellt ist.<sup>635</sup>

Damit wurde es notwendig, den Werften neben der geplanten Bauzeitfinanzierung weitere Liquidität für die Finanzierung des Restrukturierungsprozesses zur Verfügung zu stellen. Diese Kosten flossen für den Zeitraum bis 31. Dezember 2012 mit 48 Mio. € in die dem

<sup>632</sup> WP-015-30-09-2013, S. 92 f.

<sup>633</sup> WP-024-31-03-2014, S. 31

<sup>634</sup> WP-015-30-09-2013, S. 92 f.

<sup>635</sup> FM 2, S. 646

Sanierungsgutachten zugrunde liegende Liquiditätsplanung ein.

Gleichzeitig aber waren die Banken nicht bereit, die Kosten der Restrukturierung zu finanzieren. Eigenbeiträge zur Finanzierung der Restrukturierungskosten waren aufgrund der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gesellschafter der Werften nicht realistisch, sodass letztendlich das LFI-Darlehen zur Finanzierung der Restrukturierung verwendet wurde. Die Zeugin Claaßen sagte dazu aus: „Daraufhin musste das Darlehen umgestellt werden und zwar auf eine längerfristige Lösung. Es ging dann nicht mehr nur um eine kurzfristige Überbrückung bis zum Erreichen der großen Finanzierungslösung, sondern das Landesdarlehen sollte dann parallel zu der großen Finanzierungslösung weiterlaufen für die gesamten Finanzierungsbedarfe, Restrukturierungskosten.“<sup>636</sup> Nach Aussage des Zeugen Jandke war das 48 Mio. €-Darlehen: „Die einzige Finanzierung, die die Werft hatte, um die Umstrukturierung zu finanzieren. Alles andere, alle anderen Finanzierungen für die Umstrukturierung konnten nur aus verdientem Geld kommen.“<sup>637</sup>

#### 4.3. Finanzierung von aufgelaufenen Verlusten

Mit dem LFI-Darlehen sollte die Zahlungsfähigkeit der Werften aufrechterhalten werden. Deshalb wurden nach Aussage des Zeugen Saur ohne weitere Beschränkungen alle betriebsbedingten fälligen Rechnungen der Werften bezahlt.<sup>638</sup> Neben den Restrukturierungskosten diente das LFI-Darlehen damit auch der Finanzierung aufgelaufener Verluste der Werften aus der Vergangenheit. So bestätigte Zeuge Vay von der KfW IPEX, dass die Aufstockung der LFI-Mittel letztendlich auch zum Teil der Verlustfinanzierung diente, „die irgendwo bei der Hegemann-Gruppe mit aufgelaufen war, dann letztendlich also hier geschlossen wurde.“<sup>639</sup> Ähnlich äußerten sich die Zeugen Claaßen<sup>640</sup> und Jandke<sup>641</sup>, die die Finanzierung von bereits zuvor getätigten Ausgaben bestätigten.

### 5. Unterrichtung der Landtagsausschüsse über Erweiterung und Prolongation

#### 5.1. 64. Sitzung des Wirtschaftsausschusses

Die Unterrichtung des Wirtschaftsausschusses über die geplante Aufstockung und Prolongation erfolgte in der 83. Sitzung am 9. Dezember 2010. Nach Angaben des Sts Möller sei die Erhöhung und Prolongation notwendig geworden, weil der Zeitplan zur Erstellung des Sanierungsgutachtens und damit die Strukturierung einer neuen Bauzeitfinanzierung sich verzögert hat und nicht, wie ursprünglich geplant, bis Mitte Dezember 2009 zu realisieren war. Daher habe sich eine Liquiditätslücke bei den Werften i.H.v. ca. 100 Mio. € aufgetan.<sup>642</sup>

<sup>636</sup> WP-014-23-09-2013, S. 10

<sup>637</sup> WP-038-06-10-2014, S. 32

<sup>638</sup> WP-067-22-06-2015, S. 34

<sup>639</sup> WP-013-26-8-2013, S. 68

<sup>640</sup> WP-040-27-10-2014 S. 114

<sup>641</sup> WP-038-06-10-2014, S. 32

<sup>642</sup> KP 64. Sitzung des Wirtschaftsausschusses vom 9. Dezember 2009, S. 6, ADRs. 6/3

Ursache der Verzögerung sei, neben dem Wechsel des Sanierungsgutachters,<sup>643</sup> insbesondere, dass das Auftragsbuch der Volkswerft innerhalb eines bestehenden Finanzierungsrahmens der NORD/LB und der KfW i.H.v. 280 Mio. € abgearbeitet wurde. Für die neuen Aufträge sei zusammen mit den Banken ein neuer Bürgschaftsrahmen gestaltet worden, der zufälligerweise die gleiche Größenordnung von 280 Mio. € habe und der sich neben den Aufträgen für Stralsund zusätzlich auch auf den Auftragsbestand der Peene-Werft beziehen werde. Die Banken haben insoweit einen neuen Kreditnehmer, was zu einem erhöhten Prüfungsaufwand der Banken geführt habe. Eine Entscheidung über die Gewährung des neuen Bauzeitfinanzierungsrahmens sei somit nicht wie geplant zum 15. Dezember 2009 möglich, sodass das Land nun handeln müsse, um den Liquiditätsbedarf für die Werft zu decken.<sup>644</sup> Er erklärte weiter, dass die Landesregierung die Darlehensgrenze bei 48 Mio. € ansehe.

Das Land sei mit Bürgschaften engagiert, die bis Juni 2010 abschmelzen. Zur Sicherung des bisherigen Arrangements sei es daher notwendig, weitere Mittel zur Verfügung zu stellen. Ohne Bürgschaften der öffentlichen Hand für die Schiffbaufinanzierungen, sei Schiffbau in Deutschland nicht mehr möglich.

Im Übrigen sei das geplante Darlehen durch alle freien Grundstücks- und Unternehmensteile besichert. Der Besicherungsstatus betrage momentan 76 Mio. €<sup>645</sup>

## 5.2. 83. Sitzung des Finanzausschusses

In der 83. Sitzung am 10. Dezember 2009 wurde der Finanzausschuss über die geplante Erweiterung des LFI-Darlehens informiert. Auch hier wurden durch den Sts Möller und den Sts Mediger, die Notwendigkeiten der Darlehenserhöhung und Verlängerung vorgetragen.

Hinsichtlich der Liquiditätslücke von ca. 100 Mio. € seien die Banken zwar bereit, eine Brückenfinanzierung i.H.v. 48 Mio. € bereitzustellen, hinsichtlich weiterer 48 Mio. € handele es sich aber um Altschulden und Sanierungskosten, die bis 31. März 2010 anfallen, die es durch ein zusätzliches Landesdarlehen zu schließen gilt. Die Banken seien aus grundsätzlichen Erwägungen heraus nicht bereit, sich an der Finanzierung von Altschulden und Sanierungskosten zu beteiligen, da dies klassischerweise Aufgabe der Gesellschafter sei. Die Höhe dieser Kosten sei zwar noch nicht definiert, KPMG gehe im Entwurf der vorliegenden Liquiditätsbetrachtung davon aus, dass diese Summe bei ca. 48 Mio. € in der Liquiditätsplanung der nächsten drei bis fünf Jahre liegen werde. Die Landesregierung beabsichtige daher, unter der Voraussetzung der Aussage im Sanierungsgutachten, dass diese Kosten erwirtschaftet werden könnten, diese Summe durch das Land als Darlehensgeber bis zum 31. März 2010 zu valutieren und in einem zweiten Schritt für die Dauer von drei bis fünf Jahren zu finanzieren. Bei einem Nichtzustandekommen des Finanzierungskonzeptes im Dezember 2009 sei eine Insolvenz der Werften nicht mehr zu verhindern.<sup>646</sup>

Hinsichtlich des KPMG-Sanierungsgutachtens wies der Abg. Toralf Schnur darauf hin, dass die Banken andere Interessen als das Land hätten und das Land ggf. eigene Erkenntnisse zur

<sup>643</sup> KP 64. Sitzung des Wirtschaftsausschusses vom 9. Dezember 2009, S. 6, ADRs. 6/3

<sup>644</sup> KP 64. Sitzung des Wirtschaftsausschusses vom 9. Dezember 2009, S. 10 f., ADRs. 6/3

<sup>645</sup> KP 83. Sitzung des Finanzausschusses vom 10. Dezember 2009, S. 12, ADRs. 6/2

<sup>646</sup> KP 83. Sitzung des Finanzausschusses vom 10. Dezember 2009, S. 7 f., ADRs. 6/2

Sanierungsfähigkeit erlangen sollte. In diesem Zusammenhang informierte Sts Möller darüber, dass alle Finanzierungspartner hinsichtlich des Sanierungsgutachtens eine grundsätzlich identische Zielsetzung hätten. Außerdem werde die Erstellung des Gutachtens durch PwC für das Land eng begleitet.<sup>647</sup>

## **6. Informationsgewinnung der Landesregierung über die Situation der Werften vor Erweiterung und Prolongation**

### **6.1. Betrachtung der volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen durch das LFI vom 17. Dezember 2009**

In Vorbereitung einer Entscheidung zur Prolongation fertigte das LFI eine Betrachtung der volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen an. Darin wurden die Entwicklung des Schiffbaumarktes und des Bedarfes sowie die Bedingungen des weltweiten Schiffbaumarktes in Vergangenheit und Zukunft betrachtet.

In diesem Papier kommt das LFI u. a. zu dem Ergebnis, dass es nach Ansicht verschiedener Experten begründete Anhaltspunkte dafür gibt, dass die Nachfrage nach Schiffsneubauten schnell auf das Niveau der frühen 2000er Jahre zurückgehen werde und erst nach 2020 wieder mit einem Nachfrageüberhang zu rechnen sei. Der deutsche Verband für Schiffbau und Meerestechnik gehe daher für die kommenden Jahre von einer stagnierenden bzw. leicht rückläufigen Nachfrage nach Schiffsneubauten und weiter kräftig wachsender Überkapazitäten im internationalen Schiffbau aus. Unter diesen Bedingungen seien nur solche Schiffbauunternehmen überlebensfähig, die in der Lage seien, unausgelastete Produktionskapazitäten über mehrere Jahre mitzufinanzieren. Dabei hätten europäische Unternehmen wegen der EU-Regelungen einen erheblichen Wettbewerbsnachteil gegenüber asiatischen Schiffbauunternehmen mit erheblichen staatlichen Beteiligungen.<sup>648</sup> Lediglich im Bereich des Spezialschiffbaus insbesondere im Offshore-Bereich könne kurzfristig mit neuen Aufträgen gerechnet werden.

Trotz dieser ungünstigen Bewertungen der weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen geht das LFI davon aus, dass realistische Aussichten bestünden, ab 2012 wieder größere Anteile des Neubaumarktes nach Europa zu holen, sodass die Hegemann-Werften bei geschickter Positionierung von dieser Entwicklung profitieren könnten.<sup>649</sup>

### **6.2. Kurzgutachten RA Schütte zur beihilferechtlichen Bewertung vom 20. Dezember 2009**

Bezüglich der beihilferechtlichen Zulässigkeit der Erweiterung des LFI-Darlehens beauftragte die Landesregierung ein beihilferechtliches Kurzgutachten bei der Kanzlei RA Dr. Michael Schütte.

Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Erweiterung und Prolongation des LFI-Darlehens, in der vom Land vorgesehenen Form, keine Beihilfe darstelle oder zumindest mit den Regeln des EU-Binnenmarktes vereinbar sei. Es erfülle die Bedingungen

---

<sup>647</sup> KP 83. Sitzung des Finanzausschusses vom 10. Dezember 2009, S. 17, ADRs. 6/2

<sup>648</sup> LFI 6, S. 3131 f.

<sup>649</sup> LFI 6, S. 3133

des von der Kommission unter dem vorübergehenden Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen zur Erleichterung des Zugangs zu Finanzierungsmitteln in der gegenwärtigen Finanz- und Wirtschaftskrise (vorübergehender Gemeinschaftsrahmen) gewährten Beihilfenprogramms „Bundesrahmenregelung Niedrigverzinsliche Darlehen.“ Die Erweiterung und Prolongation stellt nach Ansicht von Dr. Schütte daher keine bei der EU-Kommission anmeldepflichtige Maßnahme dar.<sup>650</sup>

Im Unterschied zum Kurzgutachten vom 15. Oktober 2009 hinsichtlich der Beihilfefreiheit des 28. Mio.-Darlehens des LFI<sup>651</sup> (vgl. 2. Teil A.V.1. „Finanzierungspaket zur temporären Liquiditätssicherung“) legt RA Schütte nunmehr dar, dass aus dem Restrukturierungsgutachten vom 14. Dezember 2009 hervorgehe, dass die Hegemann-Werften nach seiner Ansicht „nicht als ein Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen werden, welches strukturelle Probleme aufweist. Vielmehr befindet sich dies Unternehmen aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise in einer Liquiditätsenge, die kurzfristig bewältigt werden muss.“<sup>652</sup>

Hinsichtlich des geplanten Zinssatzes und dessen Erhöhung auf 11,45 Prozent wird in dem Gutachten festgestellt, dass dieser Zinssatz höher liege als der bei einem Darlehen an ein Unternehmen in Schwierigkeiten mit geringer Besicherung und damit höher als dies in der genehmigten Bundesrahmenregelung „Niedrigverzinsliche Darlehen“ erforderlich wäre.<sup>653</sup> Damit sei das Land mit der Darlehensgewährung in jedem Fall auf der „sicheren Seite“.<sup>654</sup>

### 6.3. Stellungnahme PwC vom 23. Dezember 2009

Im Ergebnis des KPMG-Sanierungsgutachtens vom 14. Dezember 2009 und der darin enthaltenen Prämisse eines zusätzlichen Darlehensbedarfes von 48 Mio. € erstellte PwC im Auftrag des Wirtschaftsministeriums am 23. Dezember 2009 eine Stellungnahme zum Sanierungsgutachten.

#### 6.3.1. Keine Aussage zur Einhaltung des IDW S 6-Standards

Darin wies PwC darauf hin, dass das präsentierte Sanierungsgutachten durch KPMG als Entwurf gekennzeichnet worden sei. Konkrete Aussagen zur Einhaltung des IDW S 6-Standards wurden durch PwC nicht getroffen. PwC bestätigte jedoch, dass die Präsentation widerspruchsfrei und plausibel sei.<sup>655</sup>

#### 6.3.2. Notwendigkeit 48 Mio.-Darlehen und Brückenfinanzierung durch Banken

PwC bestätigte weiterhin, dass die Sanierungsaussage durch KPMG von verschiedenen Bedingungen abhängig gemacht worden ist. Eine dieser Voraussetzungen sei, dass den Werften ein Darlehen des Landes i.H.v. insgesamt 48 Mio. € gewährt wird. Zusätzlich sei eine Brückenfinanzierung durch die Banken i.H.v. 51 Mio. € erforderlich, die durch

---

<sup>650</sup> FM 32, S. 1146 ff.

<sup>651</sup> Entwurf vom 14. Oktober 2009 in LFI 6, S. 2748 ff.

<sup>652</sup> WM 34, S. 187 f.

<sup>653</sup> WM 34, S. 181

<sup>654</sup> WM 34, S. 179

<sup>655</sup> WM 104, S. 268



Freigabe von Festgeldern erreicht werden soll.<sup>656</sup>

### 6.3.3. Keine Plausibilisierung der Liquiditätsplanung

PwC weist außerdem darauf hin, dass entgegen den Annahmen von KPMG bestimmte Risikoaspekte nicht berücksichtigt worden seien. Aufgrund eingetretener Zahlungsverzögerungen sei, entgegen der Aussagen von KPMG, bereits kurzfristig eine Liquiditätsunterdeckung i.H.v. ca. 5 Mio. € zu erwarten.

Des Weiteren seien Kosten, Gebühren und Zinsen der Banken, sowie die Bürgschaftsgebühren in den Liquiditätsplanungen nicht berücksichtigt worden.

Im Übrigen trete trotz der geplanten Brückenfinanzierung ab Mitte März 2010 eine Liquiditätsunterdeckung bei den Werften ein, die zu Folgeauswirkungen bei Neuaufträgen führen werde. Aufgrund der nicht berücksichtigten Gebühren, Kosten und Zinsen kommt PwC zu dem Ergebnis, dass eine Plausibilisierung der Liquiditätsplanung auf Grundlage der aktuell kontrahierten Aufträge „auf Basis der Präsentation von KPMG vom 14. Dezember 2009 nicht möglich“ sei.<sup>657</sup>

### 6.3.4. Kaum weitere Sicherheiten vorhanden

Hinsichtlich weiterer Sicherheiten der Hegemann-Gruppe, die für die Erweiterung des Darlehens zur Verfügung stehen könnten, kommt PwC zu dem Ergebnis, dass wegen der geplanten Treuhandlösung solche nur eingeschränkt zu Verfügung ständen und allenfalls die Abtretung von Forderungen gegen Reeder oder die Pfändung stiller Beteiligungen an Einschiffgesellschaften infrage kämen, deren Werthaltigkeit jedoch nicht einzuschätzen seien.<sup>658</sup>

## 7. Finanzierungsbedingungen, Kosten des Darlehens

Die Kosten des LFI-Darlehens wurden von allen Beteiligten übereinstimmend als sehr hoch angesehen. Der Zeuge Gießelbach bezeichnete das LFI-Darlehen als „sehr teuer“. Er sagte: „Ja. Ich meine, mit über 11 Prozent Zinsen, das würde ein normaler Unternehmer nicht machen.“<sup>659</sup> Er bezeichnete den Zinssatz als „der höchste Preis, der in einer solchen Situation zu bezahlen war.“<sup>660</sup>

Ziel des Landes war, den Zinssatz so zu gestalten, dass dieser unbedingt beihilfekonform bzw. beihilfefrei war. Dabei wurde der Zinssatz eher höher angesetzt, um sicherzustellen, dass die beihilferechtlichen Regelungen eingehalten werden. Der Zeuge Wauschkuhn erklärte dazu: „Und die Diskussion damals so lief, dass wir ... lieber eine Lösung finden sollten, die beihilfefrei ist. Also, wo wir über den Zinssatz keinen Beihilfenvorteil dem Unternehmen belassen. Weil wir letztlich große Sorgen davor hatten, dass es dann im Zuge einer Prüfung der EU-Kommission eventuell Monita gibt und dann es darum geht, da eine Beihilfe im Nachhinein aus dem Unternehmen wieder rauszuholen. Deshalb haben wir also

<sup>656</sup> WM 104, S. 267

<sup>657</sup> WM 104, S. 266

<sup>658</sup> WM 104, S. 260

<sup>659</sup> WP-013-26-08-2013, S. 117

<sup>660</sup> WP-013-26-08-2013, S. 119

ganz großen Wert darauf gelegt, dass der Zinssatz für das LFI-Darlehen auf jeden Fall beihilfefrei ist.“<sup>661</sup>

Diese Tatsache wurde durch den Zeugen Saur bestätigt. Er sagte aus: „Wir nehmen die schlechteste Bonität, die man mit dieser Methode überhaupt feststellen kann, man kommt zu einem Aufschlag dann von 1.000 Basispunkten und hat dann einen Zinssatz, der noch drüber ist, der dann nicht 10,9, sondern 11,45 Prozent ist und dann ist man aber auch zu 100 Prozent auf der sicheren Seite.“<sup>662</sup>

Auch die Zeugin Claaben erklärte: „Am Ende hat man eine Lösung gewählt, bei der man sich beihilferechtlich auf der sicheren Seite befand. Das war dann der Grund, warum man diese Rahmenregelung niedrigverzinsliche Darlehen nicht gewählt hat, oder zumindest so ausgestaltet hatte, dass es auch als beihilfefrei akzeptiert werden konnte.“<sup>663</sup>

Die Höhe des Zinssatzes wurde durch den Zeugen Martin Hammer dagegen scharf kritisiert. Er verwies in seiner Aussage auf ein starkes Missverhältnis zwischen Risiko und gestellten Sicherheiten: „Ich kritisiere eine Höhe von 11,45 Prozent bei 90 Prozent Rückverbürgung und Vermögenswerten, die deutlich über die 10 Prozent Restrisiko hinausgehen. Das heißt, wenn ich einen Kredit, wenn ich sozusagen eine, eigentlich eine faktisch Hundertprozent-Besicherung habe, dann müsste normalerweise der Zinssatz etwas günstiger sein.“<sup>664</sup>

Der Zeuge Gießelbach dagegen hielt die Höhe der Zinsen, hinsichtlich der wirtschaftlichen Lage der Werften, für angemessen. Er sagte gegenüber dem Ausschuss: „Aber der Zinssatz, der genommen worden ist, war die Beurteilung der Lage der Werften. Wenig Bonität, wenig Eigenkapital, 1.000 Basispunkte plus Referenzzinssatz.“<sup>665</sup>

#### 7.1.1. Zinshöhe des 28 Mio. €-Darlehens

Die Zinshöhe des 28 Mio. €-Darlehens wurde auf 10,97 Prozent p. a. vereinbart.<sup>666</sup> Bei der Gestaltung der Zinsen musste sich das Land an den Regelungen für Beihilfen des EU-Binnenmarktes orientieren.

Hier stand für den vorliegenden Fall die „Bundesrahmenbedingung für niedrigverzinsliche Darlehen“ zur Verfügung, die im Rahmen des vorübergehenden Gemeinschaftsrahmens gewährt wurde. Maßnahmen die diesem Rahmen entsprachen, galten per se als zulässige Beihilfe. Der Zeuge Dr. Schütte erklärte: „Europarechtlich ist die Frage der Einordnung dieses Darlehens zu stellen und wir hatten diese oder es gab diese Regelung zu den niedrigverzinslichen Darlehen. Das Darlehen, was ausgereicht wurde, entsprach den gesamten Rahmenbedingungen, die dieses kommissionsgenehmigte Regelwerk vorsah.“

Der angesetzte Zinssatz entsprach den Vorgaben dieser Richtlinie. Nach Aussagen des Zeugen Gießelbach, war die Höhe des Zinssatzes Voraussetzung für die Beihilfefreiheit des gewährten Darlehens. Er sagte zum Thema Zinshöhe aus: „Da kann man wenig dran machen, weil es eine Regel gibt, dass man im Grunde – wenn der Staat hilft, muss das

<sup>661</sup> WP-010-13-05-2013, S. 15

<sup>662</sup> WP-008-22-04-2013, S. 136

<sup>663</sup> WP-014-23-09-2013, S. 22

<sup>664</sup> WP-022-24-03-2014, S. 24 f.

<sup>665</sup> WP-013-26-08-2013, S. 113

<sup>666</sup> Darlehensvertrag vom 16. Oktober 2009; LFI 6, S. 2903 ff.

beihilfefrei sein. Und beihilfefrei, da gibt es eine Regel, die heißt, Referenzzinssatz plus 1.000 Basispunkte. [...] Aber der Zinssatz, der genommen worden ist, war die Beurteilung der Lage der Werften. Wenig Bonität, wenig Eigenkapital, 1.000 Basispunkte plus Referenzzinssatz.“<sup>667</sup>

Demnach berechnete sich der Zinssatz für das 28 Mio.-Darlehen i.H.v. 10,97 Prozent gem. § 3 Absatz 1 Bundesrahmenregelung „Niedrigverzinsliche Darlehen“:

- nach dem zur Darlehensgabe gültigen Eonia (Euro OverNight Index Average) von 0,334 Prozent
- zzgl. einem Aufschlag von 64 Basispunkten, entsprechend 0,640 Prozent
- zzgl. einem Risikoaufschlag von 1000 Basispunkten (Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abgeltungszinssätze)<sup>668</sup> für schlechteste Bonität, keine den Ausfall mindernden Sicherheiten und kein Unternehmen in Schwierigkeiten, entsprechend 10,000 Prozent.

#### 7.1.2. Zinshöhe des 48 Mio. €-Darlehens

Nach übereinstimmenden Aussagen von Vertretern des Landes sollte die Erhöhung und Prolongation des LFI-Darlehens unbedingt beihilfefrei gestaltet werden. Daher wurde, um die Beihilfefreiheit sicherzustellen, der Zinssatz nach der Aufstockung des Darlehens auf 48 Mio. € auf 11,45 Prozent p. a. erhöht. Diese Erhöhung des Zinssatzes wurde notwendig, da die Darlehensaufstockung und Prolongation zu marktüblichen Bedingungen außerhalb der Bundesrahmenregelung „Niedrigverzinsliche Darlehen“ gestaltet werden sollte.

Der Zeuge Saur sagte hierzu aus: „Und wir haben dann gesagt: Was soll diese Vorschrift niedrigverzinsliche Darlehen, lass es uns ganz beihilfefrei machen. Und das haben wir dann im zweiten Schritt dann, als es um die 48 Mio. € ging, auch so gemacht, dass man gesagt hat, wir nehmen rein die Referenzzinssatzmethode. Wir nehmen die schlechteste Bonität, die man mit dieser Methode überhaupt feststellen kann...“<sup>669</sup>

Nach Angaben des Zeugen Wauschkuhn wurde dann die sogenannte Referenzzinsmitteilung für die Ermittlung der Zinshöhe zugrunde gelegt: „Das ist so eine Matrix, da wird also die Bonitätsstufe des Unternehmens eingegeben, der Besicherungsgrad des Darlehens und dann ist praktisch mit der Kommission abgestimmt, auf der Grundlage dieser Mitteilung, welcher Zinssatz noch als beihilfefrei gilt. Und da sind wir damals zu diesem Zinssatz gekommen.“<sup>670</sup>

Nach der Referenzzinsmethode wird der Zinssatz nach dem jeweils gültigen IBOR (Interbank Offered Rate) zuzüglich Margenzuschlag in Abhängigkeit vom Rating des betreffenden Unternehmens und den vorhandenen Sicherheiten (zwischen 60 und 1.000 Basispunkten) berechnet. Der IBOR betrug zum 31. Dezember 2009 für Deutschland 1,45 Prozent. Das ergibt zuzüglich der 1.000 Basispunkte für das schlechteste Rating den Zinssatz von 11,45 Prozent.

<sup>667</sup> WP-013-26-08-2013, S. 113

<sup>668</sup> 2008/C 14/02 vom 19. Januar 2008

<sup>669</sup> WP-008-22-04-2013 S. 133

<sup>670</sup> WP-010-13-05-2013, S. 31

Insgesamt zahlten die Werften für das LFI-Darlehen bis zum 30. Juli 2012 Zinsen i.H.v. 14.273.873,55 €<sup>671</sup>

### 7.1.3. Bürgschaftsgebühren

Weiterhin fielen für das LFI-Darlehen Bürgschaftsgebühren an. Das LFI-Darlehen war, hinsichtlich der nicht durch die Haushaltsmittel i.H.v. 12 Mio. € gedeckten Teile, durch das Land gegenüber dem LFI verbürgt. Die Bürgschaftsgebühren betragen hierfür 0,75 Prozent p. a.<sup>672</sup> Weiterhin waren Gebühren für die Rückbürgschaft des Landes Niedersachsen i.H.v. 0,97 Prozent p. a. zu zahlen. Die Rückbürgschaft des Landes Niedersachsen endete mit Rückgabe der Bürgschaftsurkunde am 24. Juni 2010.<sup>673</sup>

## 8. Rolle des LFI

Die Abwicklung des LFI-Darlehens erfolgte über das Landesförderinstitut des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LFI). Das LFI M-V ist ein rechtlich unselbständiger, aber organisatorisch und personell getrennter Geschäftsbereich der Norddeutschen Landesbank Girozentrale (NORD/LB).

Mit Übertragungserlass vom 15. Oktober 2009, auf Grundlage des Treuhandvertrages vom 22. August 1994, übertrug das Land dem LFI die Aufgabe, den Darlehensvertrag mit den Hegemann-Werften abzuschließen und vollständig durchzuführen.<sup>674</sup> Mit dem Übertragungserlass erhielt das LFI die Befugnis, entsprechende Verträge über die Vergabe verzinslicher Darlehen abzuschließen. Die Entscheidungen für die Darlehensvergabe und deren Rahmenbedingungen sowie Auszahlungsvoraussetzungen, waren dem LFI durch die jeweiligen Zuwendungsbescheide vorgegeben: Das LFI hatte die technische Abwicklung der Darlehen zu gewährleisten.<sup>675</sup>

Verbunden mit der Beauftragung war, dass das LFI 16 Mio. € die nicht durch den Haushaltstitel gedeckt waren, am Kapitalmarkt refinanzieren musste. Überdies oblag dem LFI das Controlling hinsichtlich der Mittelverwendung.

Insoweit wurde das LFI bei der Darlehensdurchführung treuhänderisch für das Land tätig. Der Zeuge Giebelbach sagte dazu aus: „[...] das LFI ist Treuhänder des Landes an der Stelle. Und in dem Fall der Werften war es so, dass es einen Zuwendungsbescheid gab des Wirtschaftsministeriums. Dieser rechtsgültige Zuwendungsbescheid gab dem Unternehmen P+S das Recht, mit dem Landesförderinstitut einen Darlehensvertrag zu schließen.“<sup>676</sup>

Eigene Entscheidungsbefugnisse hatte das LFI dabei nicht. Es war regelmäßig an die Vorgaben des Landes gebunden. Dem LFI oblagen nach Aussagen des Zeugen Giebelbach lediglich das Controlling und die Plausibilisierung. Der Zeuge sagte hierzu aus: „Die Landesregierung sagt: ‚Nein, diese Entscheidung treffen wir, und anschließend setzt ihr das

---

<sup>671</sup> LFI 2, S. 489

<sup>672</sup> WM 16, S. 176

<sup>673</sup> WM 12, S. 164

<sup>674</sup> WM 16, S. 177

<sup>675</sup> ADRs. 6/14, S. 3 PDF

<sup>676</sup> WP-013-26-08-2013, S. 105

um.<sup>677</sup>

Er betonte weiterhin, dass das LFI keinen eigenen Entscheidungsspielraum hinsichtlich der Auszahlung oder Verweigerung einer Darlehenstranche hatte: „Und dann sind diese letzten 6 Mio., knapp 6 Mio. ... und die haben wir dann ausgezahlt, erst nachdem ich einen grünen Strich, sozusagen, vom Land bekommen habe – die Voraussetzungen liegen jetzt vor. Ob temporär das Land lange darüber nachgedacht hat ... sie überhaupt auszuzahlen oder nicht, dass ist nicht LFI-Entscheidung gewesen, sondern Landesentscheidung. [...] Ich war verpflichtet, auf ein Grünzeichen des Landes zu warten, Punkt.“<sup>678</sup>

Für die Darlehensdurchführung erhielt das LFI eine pauschale Vergütung i.H.v. 30.000 €<sup>679</sup>

### 8.1. Plausibilisierung der wirtschaftlichen Situation

Eine Beurteilung der wirtschaftlichen Lage der Werften war nicht Aufgabe des LFI.<sup>680</sup> Dennoch hatte das LFI die Aufgabe, die den Darlehen zugrundeliegenden Rahmenbedingungen grundsätzlich zu plausibilisieren. Der Zeuge Giebelbach äußerte sich dazu wie folgt: „Und ich muss dann ein bisschen aufpassen, dass ich, dass da nicht was bei ist, was nun völlig aus dem Ruder läuft, das jeder ganz normale Mensch hätte sehen können: Kann nicht funktionieren. Das habe ich mit meinem Team gemacht.“<sup>681</sup>

Anlässlich der geplanten Prolongation und im Hinblick auf die grundsätzliche Zulässigkeit einer Darlehensvergabe fertigte das LFI in Kenntnis des ersten Entwurfs des KPMG-Sanierungsgutachtens eine „Betrachtung der Weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen“ an (siehe 2. Teil A. V. 6.1. Betrachtung der volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen). Im Anschreiben zu dieser Betrachtung bestätigte das LFI, dass die Aussage zur positiven Sanierungsfähigkeit des KPMG-Sanierungsgutachtens bis 2012 plausibel sei. Unter der Voraussetzung der Überwindung der Finanzkrise sei davon auszugehen, dass relativ sichere Wachstumsaussichten bis 2012 zu erwarten seien, jedenfalls seien „keine eindeutigen Anzeichen erkennbar, die die Annahme einer positiven Entwicklungsprognose wesentlich erschweren.“<sup>682</sup>

### 8.2. Rekapitalisierung

Die Rekapitalisierung des LFI-Darlehens erfolgte auf dem allgemeinen Kapitalmarkt. Hierfür wurden i.d.R. Angebote mehrerer Banken und Sparkassen eingeholt.

Die Rekapitalisierung erfolgte nicht für die gesamte Laufzeit des Darlehens, sondern wurde für kurze Perioden innerhalb der Gesamtlaufzeit vorgenommen. Der Zeuge Giebelbach bestätigte diese kurzfristige Kapitalbeschaffung, im Einvernehmen mit dem Finanzministerium: „Wir haben uns für eine kurzfristige Kapitalbeschaffung bemüht, weil wir glaubten und das ist dann auch so eingetreten, dass der Preis für Geld auf dem Kapitalmarkt sinken wird. ... Aber an der Stelle haben wir eine richtige Entscheidung

<sup>677</sup> WP-013-26-08-2013, S. 111

<sup>678</sup> WP-013-26-08-2013, S. 128

<sup>679</sup> LFI 16, S. 5711

<sup>680</sup> A Drs. 6/14, S. 3 PDF

<sup>681</sup> WP-013-26-08-2013, S. 128

<sup>682</sup> LFI 6, S. 511 PDF

gemacht. Die haben wir übrigens nicht allein getroffen, sondern im Benehmen mit dem Finanzministerium [...].<sup>683</sup>

### 8.3. Controlling

Nach Aussagen des Zeugen Saur hatte das LFI außerdem die Aufgabe, das Controlling hinsichtlich des LFI-Darlehens durchzuführen. Er sagte: „Also, das LFI hatte die Aufgabe, die Verwendungsnachweisprüfung für die 48 Mio. zu machen und ich sagte, die war relativ schnell zu Ende. Weil, diese Beträge wurden eben für die Restrukturierung aufgewendet, sie wurden mit entsprechenden Rechnungen dann gegenüber dem LFI abgerechnet.“<sup>684</sup>

Durch das LFI wurden nach Darlehensvaluierung monatlich Berichte an das Wirtschaftsministerium gefertigt. In den Berichten wurden der jeweilige Stand der Valuierung des Darlehens, der Stand der Refinanzierung, das Zinsergebnis und sonstige Sondertilgungen aufgeführt.

Ausweislich des vorgelegten Aktenbestandes des LFI lagen dem LFI die monatlichen Reportings der KPMG zur Liquiditätsvorschau der P+S Werften vor.<sup>685</sup>

Darüber hinaus führte das LFI am 12. November 2010 hinsichtlich der Mittelverwendung eine Vorortkontrolle auf den Werften in Stralsund und Wolgast durch. Im Rahmen dieser Kontrolle zeigte, ergab sich, dass die Werften die Verwendungsnachweise für eine Gesamtsumme i.H.v. 497.558,95 € nicht erbrachten. Dieser Betrag wurde durch die Werften am 1./2. Dezember 2009 wieder an das LFI zurückgezahlt.<sup>686</sup>

## 9. Unterrichtung der EU-Kommission

Mit Datum vom 28. September 2009 erbat die EU-Kommission aufgrund von Berichten in der Presse von der Bundesregierung Informationen über ggf. gewährte Beihilfen an deutsche Werften u. a. der Hegemann-Werften-Gruppe.<sup>687</sup>

Die Antworten gegenüber der EU-Kommission erfolgten regelmäßig über die Bundesregierung, unter enger Zusammenarbeit mit der Landesregierung von Mecklenburg Vorpommern. Der Zeuge RA Dr. Schütte, der eng bei der Erarbeitung der Antworten an die EU-Kommission beteiligt war, sagte aus: „Mit der Kommission redet die Bundesregierung. Punkt. Das Land arbeitet der Bundesregierung zu. Ich arbeite dem Land zu. Das heißt aber nicht, dass wir nicht mit allen Leuten trotzdem mal reden.“<sup>688</sup> Zur Frage der Zusammenarbeit von Bund, Land und der Rolle der Landesregierung bei der Kommunikation mit der EU-Kommission sagte Dr. Schütte außerdem: „Das Bundeswirtschaftsministerium hat sich bei der Ausarbeitung der Mitteilungen an die Europäische Kommission auf die Zuarbeit des Ministeriums für Wirtschaft verlassen. Und das Ministerium für Wirtschaft hat mich in vielen Fällen gebeten, dafür einen ersten Entwurf zu machen. Der wurde dann mit allen beteiligten Stellen diskutiert innerhalb des

<sup>683</sup> WP-013-26-08-2013, S. 139

<sup>684</sup> WP-040-27-10-2014, S. 55

<sup>685</sup> LFI 5

<sup>686</sup> LFI 2, S. 321 PDF

<sup>687</sup> FM 31, S. 629

<sup>688</sup> WP-018-02-12-2013, S. 73

Landes. Erst mal hat das Land weiter vor... weitergeleitet an das Bundeswirtschaftsministerium, was eben für den unmittelbaren Kontakt mit der Kommission zuständig war. In gleicher Weise sind wir verfahren, wenn es Telefonkonferenzen oder ... tatsächliche Konferenzen, Meetings bei der Kommission gab. Es war immer ein Vertreter des Landes dabei. Es war immer der Bund dabei, in welcher Form auch immer.“<sup>689</sup>

Mit Schreiben vom 27. Oktober 2009 antwortete die Bundesregierung zunächst auf die Anfrage und teilte mit, dass ein Darlehen i.H.v. 28 Mio. € zu marktüblichen Zinsen und werthaltigen Sicherheiten gewährt worden sei und die Werften kein Unternehmen in Schwierigkeiten seien. Außerdem sei geplant, das gewährte Darlehen in ein Darlehen entsprechend den Bedingungen der Bundesrahmenregelung „Niedrigverzinslicher Darlehen“ überzuleiten.<sup>690</sup> Dieses Antwortschreiben wurde in enger Abstimmung mit Referaten des Finanz- und Wirtschaftsministeriums M-V erstellt.

Auf die Nachfrage der EU-Kommission antwortet die Bundesregierung mit Schreiben vom 15. Januar 2010. Darin wird die EU-Kommission darüber informiert, dass das ursprüngliche Darlehen i.H.v. 28 Mio. € aufgestockt worden ist. Auffällig ist, dass gegenüber der EU-Kommission vorgetragen wird, dass es sich bei dem Darlehen um einen Aval- und Bauzeitfinanzierungsrahmen handele.<sup>691</sup> Im Übrigen werden die Rahmenbedingungen und die Zinshöhe mitgeteilt und als marktüblich gewertet. Insoweit gehe die Bundesregierung davon aus, dass das gewährte Darlehen beihilfefrei sei.

## 10. Nachträge zum LFI-Darlehen

Hinsichtlich des LFI-Darlehens gab es während der Laufzeit eine Reihe von Vertragsänderungen, die als Nachträge zum Darlehensvertrag bezeichnet worden sind. Im Einzelnen wurden folgende vertragliche Änderungen zum Darlehen vereinbart:

### 10.1. Nachtrag 1 vom 28. Dezember 2009 – Prolongation und Erhöhung des Darlehens

Mit Zuwendungsbescheid vom 23. Dezember 2009 und dem darauf geschlossenen ersten Nachtrag, vereinbarten die Parteien die Prolongation und Erhöhung des LFI-Darlehens auf 48 Mio. € (siehe 2. Teil A. V. 4. Erhöhung und Prolongation des Darlehens). Zusätzlich wurden die Auszahlungsvoraussetzungen erheblich erweitert. Voraussetzung der Auszahlung war nunmehr der Abschluss eines Treuhandvertrages (siehe 2. Teil A. IV. Treuhandlösung), ein Sonderkündigungsrecht des Darlehensgebers für den Fall, dass der Treuhandvertrag nicht zustande kommt, sowie die Anpassung der Rückzahlungsfristen auf die gewährte Prolongation des Darlehens.

### 10.2. Nachtrag 2 vom 12. Mai 2010 – Vershobener Tilgungsbeginn auf den 31. Dezember 2012

Mit Zuwendungsbescheid vom 12. Mai 2010 verschob das Land den vorher für den

---

<sup>689</sup> WP-057-18-03-2015, S. 12

<sup>690</sup> WM 29, S. 542

<sup>691</sup> WM 29, S. 615

31. Dezember 2011 vorgesehenen Tilgungsbeginn des Darlehens um ein Jahr. Dem vorausgegangen war ein entsprechender Antrag vom 1. März 2010, in dem die Werft auf die Notwendigkeit der Verschiebung des Tilgungsbeginns hinwies, da das KPMG-Sanierungsgutachten gezeigt habe, dass ein Tilgungsbeginn zum Ende 2011 die Werft vor erhebliche Schwierigkeiten stellen würde.<sup>692</sup> Außerdem sei die Valutierung des LFI-Darlehens verspätet erfolgt.

Mit dem 2. Änderungsbescheid und dem darauf beruhenden 2. Nachtrag, wurde sowohl der Tilgungsbeginn antragmäßig auf den 31. Dezember 2012 verschoben, als auch die Frist für die Vorlage der geschlossenen Bauzeitfinanzierung (Aval- und Barkreditrahmen) auf den 31. Mai 2010 als Auszahlungsvoraussetzung angepasst.

Zusätzlich wurde der Darlehenszweck dahingehend erweitert, dass die Darlehensmittel nunmehr nicht mehr nur zur Deckung aller aktuellen Forderungen verwendet werden, sondern nunmehr können Darlehensmittel zusätzlich für die Bauzeitfinanzierung und den Nachweis der Gesamtliquidität gegenüber den Banken verwendet werden.<sup>693</sup>

Außerdem wurde das Darlehen nunmehr revolvingend ausgestaltet, was bedeutete, dass innerhalb der verlängerten Laufzeit das Darlehen in Teilen zurückgeführt und danach wieder in Anspruch genommen werden konnte. Die Zeugin Claaßen sagte aus: „Also, wir haben es dann bei dem LFI-Darlehen ja auch schon durch gewisse Gestaltungen dann gemacht. Also wir haben die, wir haben zumindest die Tilgung ... etwas herausgeschoben und wir haben auch diese kontokorrentartige Ausnutzung zugelassen, was dazu führt, dass die, dass die Zinsen immer nur für den Teil bezahlt werden mussten, der gerade ausgenutzt war.“<sup>694</sup> Der Zeuge Wauschkuhn erklärte: „Ich glaube auch, dieses, das LFI-Darlehen hatten die im ursprünglichen Entwurf als Kontokorrent mit 8 Prozent vorgesehen. Tatsächlich waren es dann diese 11,49 glaube ich.“<sup>695</sup>

Der 2. Nachtrag zum Darlehensvertrag wurde durch einen der mithaftenden Vertragspartner, der Baltic Holding-Beteiligungsgesellschaft mbH erst am 9. Dezember 2011 unterzeichnet.<sup>696</sup>

Zuvor war durch die Geschäftsführung der Baltic Holding gegenüber der P+S Werft angezeigt worden, dass sie als mithaftender Vertragspartner des LFI-Darlehens nicht über die zwischenzeitlich erfolgte Verschmelzung der P+S Werften informiert worden sei. Insbesondere seien mit der Baltic Holding keinerlei Gespräche über die Situation der Werften und einer geplanten Vertragsanpassung geführt worden. Der Zeuge Kulenkampff sagte aus: „Am 12. Mai 2010 erging ein weiterer Änderungsbescheid des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern an die Peene-Werft und die Rolandwerft. Dieser Bescheid nahm Bezug auf einen Antrag der Peene-Werft und der Rolandwerft, der offenbar noch im März 2010 gestellt worden war. Eine Abstimmung mit der Hegemann-Unternehmens-Gruppe, insbesondere mit den diversen Sicherheitengebern, die ja unmittelbar betroffen sind, gab es nicht. Nicht einmal die Baltic Holding als

---

<sup>692</sup> WM 34, S. 278

<sup>693</sup> LFI 6, S. 2974

<sup>694</sup> WP-014-23-09-2013, S. 36

<sup>695</sup> WP-010-13-05-2013, S. 37

<sup>696</sup> FM 19, S. 2729



Vertragspartei war einbezogen worden, obwohl sie Partei war.“<sup>697</sup>

Außerdem sei die Umstellung des LFI-Darlehens auf eine Kontokorrentähnliche Ausgestaltung nach Angaben der Zeugen Kulenkampff für die Sicherheitengeber nachteilig gewesen, da das Sicherheitenrisiko dadurch erhöht worden ist, ohne dass die entsprechenden Sicherheitengeber an der Vertragsänderung beteiligt worden seien. Hierzu sagte er aus: „Außerdem sollte das LFI-Darlehen während seiner Laufzeit zeitweise zurückgeführt und revaluiert werden können. Hierdurch sollte sich der Charakter des LFI-Darlehens völlig ändern und das Risiko der Sicherheitengeber beträchtlich erhöhen. Denn während die Sicherheitengeber nach dem ursprünglichem Vertrag von der Darlehensrückführung durch ein entsprechendes Freiwerden der gewährten Sicherheiten profitieren, mussten sie nun befürchten, dass bereits freigewordene Sicherheiten durch eine Revaluierung des Darlehens erneut für den Kredit hafteten.“<sup>698</sup>

Die Zustimmung zum 2. Nachtrag machte die Baltic Holding von einer Reihe von Bedingungen abhängig, u. a. der Zahlung der Avalgebühren und der Versicherung, dass gegenüber dem KPMG-Sanierungsgutachten keinerlei Planabweichungen bei der Umstrukturierung bestehen würden und der aufgeführte Finanzierungsbedarf gesichert sei.<sup>699</sup>

### 10.3. Nachtrag 3 vom 28. Mai 2010 – Freigabe einer Schiffbausicherungshypothek

Der 3. Nachtrag zum Darlehensvertrag wurde aufgrund des 3. Änderungsbescheides am 28. Mai 2010 geschlossen, regelt die Befugnis zur Löschung einer sicherheitshalber eingetragenen Schiffshypothek i.H.v. 30,8 Mio. € Diese Schiffshypothek war anlässlich der Sicherheitenstellung zum Darlehensvertrag des LFI-Darlehens eingetragen worden. Die Freigabe war notwendig geworden, da das Schiff fertiggestellt und lastenfrei an den Besteller ausgeliefert werden sollte. Die Werft stellte den Antrag zur Sicherheitenfreigabe am 19. Mai 2010.<sup>700</sup>

### 10.4. Nachtrag 4 vom 31. Mai 2011 – Freigabe des verpfändeten Gesellschafteranteils an den DIW – Deutsche Industrie-Werke

Am 17. März 2011 verkauften die P+S Werften die DIW – Deutsche Industrie-Werke Berlin an die Hegemann GmbH & Co. KG zu einem Kaufpreis von 1 €<sup>701</sup> Im Rahmen der Darlehensgewährung war der 100-prozentige Gesellschafteranteil der Peene-Werft GmbH an der DIW zur Sicherheit an das Land verpfändet worden. Im Rahmen der Sicherheitenstellung wurde der verpfändete Geschäftsanteil an der DIW durch Ernst & Young mit 2 Mio. € bewertet.<sup>702</sup>

Um die Veräußerung der DIW durchzuführen, war eine Freigabe des verpfändeten

<sup>697</sup> WP-010-13-05-2013, S. 80

<sup>698</sup> WP-010-13-05-2013, S. 80

<sup>699</sup> LFI 31, S. 398

<sup>700</sup> LFI 13, S. 145

<sup>701</sup> WM 19, S. 19

<sup>702</sup> LFI 7, S. 3416

Gesellschafteranteils durch das Land notwendig. Mit dem 4. Änderungsbescheid<sup>703</sup> gab das Land die gestellte Sicherheit frei und berechnete die P+S Werften zu einer entsprechenden Anpassung des Darlehensvertrages.

## 11. Valutierung und Tilgung

Die Valutierung des Darlehens erfolgte in unterschiedlichen Tranchen jeweils auf Antrag der Hegemann-Werften, später der P+S Werften.

Am 16. Oktober 2009 zahlte das Land eine Tranche i.H.v. 12 Mio. € aus. Hierbei handelte es sich um Mittel, die aus dem Haushalt des Landes stammten und nicht am Kapitalmarkt refinanziert und verbürgt werden mussten. Aufgrund der durchgeführten Prüfung der Verwendungsnachweise wurde am 1./2. Dezember 2009 eine Gesamtsumme i.H.v. 497.558,95 € aus unbelegten Mitteln der Peene- und der Rolandwerft wieder an das LFI zurückgezahlt.

Am 5. Januar 2010 zahlte das LFI eine weitere Tranche i.H.v. 30,8 Mio. € an die Werften aus. Die Restzahlung i.H.v. 5.697.558,95 € wurde am 24. Februar 2010 an die Werften überwiesen.

Ausweislich der vorliegenden Unterlagen wurde das LFI-Darlehen teilweise getilgt.

Die Tilgungen erfolgten einerseits durch Einnahmen aus dem Verkauf von gewährten Sicherheiten, i.d.R. von Grundstücken, die im Eigentum der Werften standen und als Sicherheiten gewährt worden waren. Im 4. Nachtrag zum Darlehensvertrag war die Verwendung der erzielten Einnahmen zur Darlehenstilgung festgeschrieben worden (siehe oben unter 2. Teil A. V. 10.4. „Nachtrag 4 vom 31. Mai 2011 – Freigabe des verpfändeten Gesellschafteranteils an den DIW – Deutsche Industrie-Werke“). Die Einnahmen aus der Pfandfreigabe beliefen sich im Zeitraum 2010 bis 2012 auf insgesamt 2.659.671,25 € um die der Darlehensbetrag getilgt werden konnte.

Außerdem wurden die Zinszahlungen, abzüglich der Kosten für Rekapitalisierung, Bürgschaftszahlungen und Kosten des LFI direkt für die Reduzierung des zu rekapitalisierenden Teilbetrages von 36 Mio. € genutzt. Der Zeuge Gießelbach sagte dazu: „Die Einnahmen dieses Geldes, also die Zinslasten, die gingen voll an das Land. Ich habe Folgendes gemacht: Ich hatte 12 Mio. vom Land und musste 48 Mio. € in der letzten Tranche sozusagen kreditieren. Ich habe also 36 Mio. € auf dem Kapitalmarkt in der Spitze aufgenommen. Die Zinseinnahmen, die ich hatte, wurden dann gegen den Kapitalmarkt gerechnet. Ich habe also die 36 Mio. € immer weiter reduziert, sodass das Bürgschaftsobligo des Landes durch die Zinseinnahmen sich absenkte.“<sup>704</sup>

Das Bürgschaftsobligo des Landes wurde somit zum 30. Juli 2012 auf 21,58 Mio. € reduziert. Hinzu kommt der Teilbetrag i.H.v. 12 Mio. €, der direkt aus dem Landeshaushalt gewährt worden ist. Zum Zeitpunkt des Antrages auf Insolvenzeröffnung valutierte das LFI-Darlehen somit noch mit einem Betrag i.H.v. 33,58 Mio. €

---

<sup>703</sup> LFI 6, S. 2962

<sup>704</sup> WP-013-26-08-2013, S. 115

## VI. Brückenfinanzierung durch das Bankenkonsortium NORD/LB – KfW IPEX

Das Bankenkonsortium NORD/LB und KfW IPEX beteiligte sich parallel zum Land an der Finanzierung der Werften, um die Erstellung einer neuen Bauzeitfinanzierungslinie zu erreichen. Diese Brückenfinanzierung war Teil des zwischen Land und Banken vereinbarten Finanzierungspaketes, um die Umstrukturierungsphase der Werften zu erreichen.

### 1. Bauzeitfinanzierung Scanscot I

Nachdem diese Bauzeitfinanzierungslinie bis zum 15. Dezember 2009 geplant war und das Land das 28 Mio. € Darlehen gewährt hatte, hatten die Banken sich bereit erklärt einen weiteren Beitrag zur Finanzierung i.H.v. ebenfalls 28 Mio. € zu leisten.

Notwendig wurde dieser Finanzierungsbeitrag der Banken, weil es notwendig wurde, die Schlusszahlungen für das auf der Rolandwerft und Peene-Werft im Bau befindliche Schiff „Scanscot I“ (NB 251) vorzuziehen, um die Zahlungsfähigkeit der Werften sicherzustellen. Der Besteller, die Schifffahrtsgesellschaft „MS Scan Britannia“ erklärte sich bereit, Zahlungen i.H.v. 28 Mio. € abweichend vom Schiffbauvertrag, bereits vor der geplanten Ablieferung am 15. Dezember 2009 zu leisten. Voraussetzung dafür war, dass die Banken die vorgezogenen Zahlungsraten i.H.v. 20 Mio. € am 15. Oktober 2009 und 8 Mio. € am 29. November 2009 finanzieren.<sup>705</sup> Zunächst schlossen die Banken, als Beitrag zur nachhaltigen Restrukturierung, am 30. Oktober 2009 einen entsprechenden Darlehensvertrag über 28 Mio. € mit dem Besteller der „Scanscot I“, der durch die Peene- und die Rolandwerft selbstschuldnerisch verbürgt wurde.<sup>706</sup>

### 2. 58 Mio. € Avalrahmen

Am 11. Februar 2010 schlossen die Werften mit dem Bankenkonsortium, NORD/LB und KfW IPEX einen Avalkredit über 58 Mio. € Zuvor hatten sich die Banken bereits am 23. Dezember 2009 grundsätzlich bereit erklärt, die Brückenfinanzierung in Form eines Avalrahmens im Verhältnis 40 Prozent KfW, zu 60 Prozent NORD/LB, zu gewähren.<sup>707</sup>

Dieser Avalkredit war ebenfalls Teil des Finanzierungspaketes von Land und Banken, um die Liquidität der Werften bis zur Gewährung des neuen Bauzeitfinanzierungsrahmens (loan facility) zu sichern. Der Avalkredit der Banken i.H.v. 58 Mio. € und das LFI-Darlehen (siehe auch unter 2. Teil A. V. LFI-Darlehen) standen akzessorisch nebeneinander. Dieser Avalkredit, als Beitrag der Banken, war für das Land eine Voraussetzung für die Gewährung des LFI-Darlehens<sup>708</sup> und als solche als Nebenbestimmung des Kreditvertrages aufgeführt. Der Zeuge Saur bestätigte dies in seiner Zeugenaussage: „[...] also das 48 Mio.-Darlehen, das hing ja von, das war ja keine isolierte, kein isolierter Beitrag des Landes, sondern das war ein Beitrag des Landes, der eben voraussetzte, dass eben auch die anderen Partner ihre Beiträge erbrachten. Das war bei dem ersten Schritt so, bei den 28 und das war bei den 48 so. Und der Beitrag der anderen sollte so sein, dass eben auch die Banken noch mal eine Brückenfinanzierung aufgestellt haben, ergänzend zu den 48 Mio. Bis dann

<sup>705</sup> Bürgschaftsvertrag vom 30. Oktober 2009, WM 33, S. 285 ff.

<sup>706</sup> Bürgschaftsvertrag vom 30. Oktober 2009, WM 33, S. 285 ff.

<sup>707</sup> Schreiben der KfW vom 23. Dezember 2009; FM 36, S. 2691

<sup>708</sup> WM 34, S. 216

wirklich der große Rahmen gestanden hatte.“<sup>709</sup>

Nach Ablauf des 15. Dezember 2009 und dem Nichtzustandekommen der neuen Bauzeitfinanzierungslinie durch das Bankenkonsortium wurde die Gewährung einer kurzfristigen Bauzeitfinanzierung als eine Voraussetzung der positiven Sanierungsaussage vom 14. Dezember 2009 erforderlich.<sup>710</sup>

### 3. Grund des Finanzierungspaketes

Wie schon die Prolongation und Erhöhung des LFI-Darlehens, wurde die Brückenfinanzierung durch die Banken notwendig, da sich die Gewährung des Bauzeitfinanzierungsrahmens durch die Banken verzögerte und nicht wie ursprünglich geplant am 15. Dezember 2009 feststand. Die dadurch entstandenen Liquiditätsengpässe i.H.v. ca. 100 Mio. € konnten die Werften selbst nicht ausgleichen.

Unter der Prämisse, dass das Land ein Darlehen zum Ausgleich der aufgelaufenen Verluste und der Restrukturierungskosten gewährt und dass der Brückenkredit, wie auch der avisierte Aval- und Barkreditrahmen von 326 Mio. € (siehe auch unter 2. Teil A. III. Kreditverhandlungen zum 326 Mio. Bar- und Avalkreditvertrag) zu 90 Prozent verbürgt werden wird, waren die Banken bereit, den Werften bis zur Errichtung der Bauzeitfinanzierung in Form des 326 Mio. € Rahmens eine Brückenfinanzierung zu gewähren. Die Banken, NORD/LB und KfW IPEX beteiligten sich an dieser Brücke jeweils zu 50 Prozent. Der Avalkreditvertrag wurde am 11. Februar 2010 geschlossen und am 17. Februar 2010 durch einen Nachtrag hinsichtlich der gewährten Bürgschaft geändert.<sup>711</sup>

### 4. Inhalt der Brückenfinanzierung

#### 4.1. Avalrahmen zur Bauzeitfinanzierung

Diese Brückenfinanzierung wurde in Form eines Avalrahmens i.H.v. 58 Mio. € gewährt. Die Verwendung der Avale wurde im Kreditvertrag ausdrücklich geregelt. Demnach wurden unter diesem Avalkreditvertrag folgende Projekte avaliert:

- Premicon Flusskreuzfahrtschiffe (Hull 486 und 487), jeweils die erste und zweite Anzahlungsrate
- Premicon Flusskreuzfahrtschiff (Hull 488), die erste Anzahlungsrate
- Notfallschlepper (Hull 563), die Vertragserfüllungsbürgschaft i.H.v 2,3 Mio. € sowie die 1. bis 4. Anzahlungsrate
- Swedish Coast Guard (Hull 564-567), jeweils die erste Anzahlungsrate<sup>712</sup>

Hinsichtlich der Anzahlungsraten 1 bis 3 für den Notfallschlepper (Hull 563) waren diese ursprünglich durch die BFH-Bank avaliert worden. Diese Avale wurden durch Avale aus

<sup>709</sup> WP-008-22-04-2013, S. 147

<sup>710</sup> Vgl. KPMG-Sanierungsgutachten vom 14. Dezember 2009, S. 78; LFI 23, S. 963

<sup>711</sup> Schreiben der NORD/LB an PwC, WM 83, S. 249

<sup>712</sup> Indikatives Term Sheet vom 21. Dezember 2009, LFI 4, S. 1749

der Brückenfinanzierung ausgetauscht und ersetzt.<sup>713</sup>

Die Avalierung erfolgte jeweils hinsichtlich der Anzahlungen, inklusive der mit zu garantierten Zinsen. Der Anteil der Vertragserfüllungs- und Anzahlungssavale sollte ca. 53 Mio. € betragen. Der weitergehende Betrag i.H.v. ca. 5 Mio. € war für die Finanzierung der Zinsen vorgesehen.<sup>714</sup> Die gewährte Brückenfinanzierung der Banken sollte, nachdem der geplante Bauzeitfinanzierungsrahmen durch die Banken gewährt wurde, in diesen übergehen. Insoweit stellte dieser Avalrahmen keine zusätzliche Finanzierung der Werften dar.

#### 4.2. Kosten des Brückenkredits

Die Kosten der durch die Banken gewährten Brückenfinanzierung richteten sich nach den voraussichtlichen Kosten des bereits geplanten Finanzierungsrahmens. Dies ergibt sich aus einem Schreiben der KfW IPEX vom 21. Dezember 2009, die hinsichtlich auf die Finanzierungskosten auf das Indikative Term Sheet des geplanten Bürgschaftsrahmens verweist.<sup>715</sup> Demnach hatten die Werften folgende Kosten für den Brückenkredit der Banken zu zahlen:<sup>716</sup>

- 3,0 Prozent p.a. Avalprovision bzw. 0,8 Prozent p.a. Zusageprovision,
- 1,2 Prozent Bearbeitungsgebühr
- 0,25 Prozent Arrangierungsgebühr

Für die Bundesbürgschaft fielen darüber hinaus Bürgschaftskosten i.H.v. 8,34 Prozent p. a. an. Dieses Bürgschaftsentgelt entspricht den EU-beihilferechtlichen Regelungen, der „Bundesregelung Kleinbeihilfen“, abzüglich eines gewährten Nachlasses von 15 Prozent.<sup>717</sup>

Mit Schreiben vom 8. März 2010 stellten die Werften einen Antrag, das Bürgschaftsentgelt von 8,34 Prozent auf 3,8 Prozent zu senken.<sup>718</sup> Als Grundlage hierfür wurde das zwischenzeitlich vorgenommene Bankenranking durch die NORD/LB von BB angeführt. Eine Senkung der Bürgschaftsentgelte für diesen Brückenkredit wurde durch die NORD/LB im Rahmen der IMA-Sitzung am 12. März 2010 abgelehnt.<sup>719</sup>

### 5. Verbürgung durch Bund

Der Brückenkredit des Bankenkonsortiums wurde auf Antrag zu 90 Prozent allein vom Bund mit einer Ausfallbürgschaft verbürgt. Die Bürgschaft in dieser Höhe war eine Voraussetzung der Gewährung der Brückenfinanzierung durch die Banken und wurde von ihnen gefordert.

Im Ergebnis eines Treffens von Vertretern der Banken, des Landes und PwC am Rande der Präsentation des Sanierungsgutachtens am 14. Dezember 2009 in Bremen, stellte die

<sup>713</sup> Votum PwC zur Bürgschaftsentscheidung im Lenkungsausschuss vom 16. Dezember 2009, FM 36, S. 2714

<sup>714</sup> Votum PwC vom 16. Dezember 2009, FM 36, S. 2714

<sup>715</sup> LFI 4, S. 1749

<sup>716</sup> LFI 4, S. 1752 f.

<sup>717</sup> Votum PwC vom 16. Dezember 2009, WM 10, S. 435 f.

<sup>718</sup> FM 3, S. 792 f.

<sup>719</sup> Handschriftliches Protokoll der IMA-Sitzung, WM 66, S. 221 f.

NORD/LB am 15. Dezember 2009 einen Antrag auf Gewährung einer 90-prozentigen Bürgschaft an den Bund.

In der Sitzung des Lenkungsausschusses Unternehmensfinanzierung am 18. Dezember 2009 bestätigte nach Vorlage vor dem Haushaltsausschuss des Bundes der Lenkungsausschuss eine 90-prozentige Bürgschaft des Bundes zugunsten der Hegemann-Gruppe i.H.v. 53 Mio. € bis zum 31. März 2009 auf Grundlage der „Befristete Regelung Bürgschaften“.

In die weiteren Gespräche zwischen Bund und Banken zur Vorbereitung der Bürgschaftsentscheidung war jeweils die Landesregierung sowie deren Landesmandatar PwC mit einbezogen. Die Mitwirkung des Landes wurde ausdrücklich durch den Bund gewünscht, da die Brückenfinanzierung an die künftige Finanzierungslinie, an der das Land ebenfalls mit einer Bürgschaft beteiligt sein würde, anschließen sollte.<sup>720</sup> Außerdem hatte das Land nach Aussage des Zeugen Wellmann „aus der Geschichte her, sehr reichhaltige Erfahrungen mit der Werftförderung und wir hatten, sage ich mal, nur während der Krise diese Kontakte.“<sup>721</sup>

Der Zeuge Dr. Hirsch bestätigte dies in seiner Vernehmung wie folgt: „Und natürlich, wie ich schon eingangs berichtet habe, hat PwC Berlin als Mandatar des Bundes nicht völlig unabhängig vom PwC als Land... als Mandatar des Landes gehandelt, sondern PwC des Bundes hat sich der speziellen Kompetenz in Werftenfragen der PwC des Landes bedient.“<sup>722</sup>

Entsprechend hatte PwC Schwerin, ausweislich der vorliegenden Unterlagen, in einem Votum für eine Telefonkonferenz von Vertretern des Landes, des Bundes und PwC am 28. Dezember 2009, die Eckpunkte der Bürgschaft des Brückendarlehens erarbeitet und zuvor mit der NORD/LB abgestimmt.<sup>723</sup>

Die endgültige Bürgschaftsentscheidung des Bundes erfolgte am 29. Dezember 2009.

## 6. Änderung des Kreditvertrages

Mit der Bürgschaftsentscheidung des Bundes war die Notwendigkeit einer Vertragsanpassung erforderlich geworden. Die Banken hatten sich ein außerordentliches Kündigungsrecht im Falle eines „Event of Default“ einräumen lassen. Aufgrund der Bürgschaft des Bundes wurde nunmehr eine vorherige Information des Bürgen vor Kündigung aufgenommen. Die Vertragsanpassung erfolgte mit Änderungsvereinbarung vom 19. Februar 2010.<sup>724</sup>

---

<sup>720</sup> WM 10, S. 440

<sup>721</sup> WP-038-06-10-2014, S. 85

<sup>722</sup> WP-038-06-10-2014, S. 101

<sup>723</sup> E-Mail PwC vom 28. Dezember 2009, WM 10, S. 443 ff.

<sup>724</sup> Nachtrag zum Avalkreditvertrag, WM 83, S. 249

## VII. Rücktritt Martin Hammer

### 1. Zeitpunkt des Rücktritts

Der Zeuge Hammer hat zu seinem Rücktritt von dem Posten des CRO (Chief Restructuring Officer) der Werften ausgesagt: „Ich selber habe am 29. Januar 2010, also vier oder fünf Tage nachdem das überarbeitete Sanierungsgutachten vorlag, habe ich meinen Rücktritt, meine Demission erklärt. Und meine Kolleginnen und Kollegen haben in einem geordneten Prozess die technischen Arbeiten an andere Kollegen [...] übergeben. Das hat noch so bis zum 17. März gedauert ...“<sup>725</sup> Die Rücktrittserklärung hatte der Zeuge per Mail an einen weit gefächerten Verteilerkreis versandt.<sup>726</sup>

### 2. Gründe des Rücktritts

Zu den Gründen für sein Ausscheiden hat der Zeuge Hammer in seinen beiden Vernehmungen vor dem Untersuchungsausschuss erklärt, insbesondere die nach seiner Einschätzung mangelnden Erfolgsaussichten für eine Sanierung der Werften zu den Bedingungen des KPMG-Gutachtens vom 25. Januar 2010 seien maßgeblich für diese Entscheidung gewesen. Die Finanzierungskonditionen seien in diesem Gutachten so gewesen, dass er keine ausreichenden Reserven für Risiken, die jede Restrukturierung mit sich bringe, gesehen habe und zu der Einschätzung gelangt sei: „Das konnte so nicht aufgehen.“<sup>727</sup> Er habe, anders als die Gutachter, keine positive Fortführungsprognose gesehen.<sup>728</sup> Er habe seine Auffassung „in mehreren Mails an die Beteiligten, auch an Herrn Staats-, Ex-Staatsekretär Möller [...] dokumentiert.“<sup>729</sup> Hammer hat erklärt: „Meine persönliche Meinung wäre gewesen, dass der Sanierungsgutachter ganz klar zum damaligen Zeitpunkt, so wie ich es getan habe, ein klares Zeichen hätte an alle Beteiligten senden müssen, dass das so nicht machbar ist.“<sup>730</sup> Unter diesen Umständen habe er entschieden: „... da trete ich zurück, das mache ich nicht mit. Da habe ich in zweieinhalb Jahren ein Riesenhaftungsproblem und da reißt sich ja keiner drum.“ Außerdem sei er nicht bereit gewesen, die nach seiner Einschätzung viel zu hohen Kosten für die Sanierungsbegleitung durch die Treuhand zu verantworten, zumal es nach seiner Überzeugung ohne Weiteres möglich gewesen sei, die gleiche Leistung zu 20 Prozent einzukaufen.<sup>731</sup> Er habe sich damals rechtlich beraten lassen und für sich als Verantwortlicher folgende Feststellung getroffen: „Die Beauftragung wäre ja letztendlich von dem Gesellschafter und der Firma vorgenommen worden – ich habe für mich zum damaligen Zeitpunkt ein Haftungsrisiko gesehen etwas zu unterschreiben, was faktisch sechsmal so teuer ist, wie eine Leistung, die man, woanders sozusagen, faktisch 5 Mio. weniger einkaufen kann oder 4 Mio., spielt auch gar keine Rolle, auf jeden Fall deutlich weniger.“ Dafür wollte er nicht verantwortlich sein. „Ich kann immer nur wieder sagen, wenn wir den Plan vom 14. Dezember durchgezogen hätten, hätte ich den Prozess mit meiner Mannschaft gerne weiter begleitet. Die zusätzlichen Mehrkosten in dreistelliger Millionenhöhe – sei es im Zinssatz, sei es bei den fees, [...]. Wenn da eben, was weiß ich, Bearbeitungsgebühren in Millionenhöhe und so weiter

<sup>725</sup> WP-009-29-04-2013, S. 116

<sup>726</sup> WM 62, S. 224

<sup>727</sup> WP-022-24-03-2014, S. 26

<sup>728</sup> WP-009-29-04-2013, S. 131

<sup>729</sup> WP-009-29-04-2013, S. 131

<sup>730</sup> WP-022-24-03-2014, S. 26

<sup>731</sup> WP-022-24-03-2014, S. 12

anstehen, dann muss man das ja irgendwann vertreten und mir war es zu risikobehaftet, für mich persönlich. Ich hätte es gern selber gemacht aber zu Konditionen wo man dann auch Erfolg hat und wo man nicht zu einem späteren Zeitpunkt vor einem Scherbenhaufen steht.“<sup>732</sup> Die Gründe seines Rücktritts habe er schriftlich dem damaligen Staatssekretär Möller, dem Treuhänder und dem Altgesellschafter mitgeteilt, dies sei auch dokumentiert.<sup>733</sup> Der Zeuge Sellering hat demgegenüber ausgesagt, Hammer habe gegenüber der Landesregierung keine substantiellen Einwände erhoben.“<sup>734</sup> Dazu sagte er aus: „Ich will aber zum wiederholten Male klarstellen, dass der Landesregierung, soweit ich weiß, von Herrn Hammer nichts vorgelegen hat, was auch nur annähernd wie ein Sanierungskonzept aussieht. Sondern das, was offenbar Herr Hammer gemacht hat ist, hier in diesem Ausschuss sehr ausführlich etwas zu erklären an Kritik, von dem ich sage: Ich bezweifle, dass es die Landesregierung auf vernünftigen Wege erreicht hat. Insofern stellte sich diese Alternative zwischen Hammer und einem von einem renommierten Unternehmen bewerteten Sanierungsplan, der außerdem noch von PwC, von uns bewertet worden war - da stellte sich diese Alternative nicht, zu sagen: ‚Komm, wir machen mal das, was Hammer möchte.‘ Das war einfach nicht so.“<sup>735</sup>

### 3. Dr. Brammertz wird zum Vorsitzenden der Geschäftsführung bestimmt

In der Gesellschafterversammlung vom 4. Februar 2010 wurde Dr. Brammertz zum Geschäftsführer und zum Vorsitzenden der Geschäftsführung der Werften bestimmt.<sup>736</sup> Dazu der Zeuge Seagon in seiner Vernehmung: „Wir waren allerdings dann auch im Beirat der einstimmigen Auffassung, dass Herr Dr. Brammertz der Richtige ist, zumal er eben aus dem Anlagenbau und auch aus dem Werftenbereich entsprechende Kenntnisse vorzuweisen hatte.“<sup>737</sup> Diese Erfahrungen wurden auch von dem Zeugen Brinkmann als maßgeblich für eine Werftleitung angesehen. „Was sind Werften? Werften sind großer Sondermaschinenbau. [...] Also muss man Erfahrungen haben in Projektfertigung und in komplexen Arbeitsabläufen.“<sup>738</sup> Brammertz war als Vorsitzender der Geschäftsführung der Werft der Hauptverantwortliche für die Begleitung der Restrukturierung der Werft nach den Maßgaben des KPMG-Gutachtens. Dazu der Zeuge Jandke: „Die originäre Aufgabe des CEO soll es ja sein, sich in so einem Fall um die, um die Restrukturierung des, ... des Unternehmens insgesamt zu kümmern.“<sup>739</sup> CEO bedeutet Chief Executive Officer, dies ist die US-amerikanische Bezeichnung für einen Hauptgeschäftsführer. Diese Zusatzbezeichnung hat keine handels- oder gesellschaftsrechtliche Bedeutung.

---

<sup>732</sup> WP-009-29-04-2013, S. 136

<sup>733</sup> WP-009-29-04-2013, S. 131

<sup>734</sup> WP-062-13-04-2015, S. 101

<sup>735</sup> WP-062-13-04-2015, S. 10

<sup>736</sup> WM 56, S. 67

<sup>737</sup> WP-010-13-05-2013, S. 133

<sup>738</sup> WP-055-02-03-2015, S. 61

<sup>739</sup> WP-028-05-05-2014, S. 88



## VIII. Abschluss Avalkreditvertrag Mai 2010

### 1. Abschluss des neuen Aval- und Barkreditvertrages am 31. Mai 2010

Die Kreditverhandlungen für den neuen Aval- und Barkreditvertrag zogen sich über fast ein Jahr hin (siehe auch unter 2. Teil A. III. Kreditverhandlungen zum 326 Mio. Bar- und Avalkreditvertrag). Nachdem am 24. Juni 2009 der erste Antrag der Hegemann-Werften Management GmbH gestellt wurde, wurde die Anschlussfinanzierung von den Kreditnehmern, der Volkswerft Stralsund GmbH und der Peene Werft GmbH bzw. der Rechtsnachfolger (nach Verschmelzung) und den Kreditgebern, der NORD/LB und der KfW IPEX, erst am 31. Mai 2010 unterschrieben und Mittel aus diesem Kreditvertrag valutiert.<sup>740</sup>

Die NORD/LB hat mit konsortialer Beteiligung der KfW IPEX einen Aval- und Barkredit i.H.v. 326 Mio. € ausgereicht. Die Quote teilte sich folgendermaßen auf: 55 Prozent für den Konsortialführer NORD/LB und 45 Prozent für die KfW IPEX. Die maximale Nutzung des Kreditbetrages von 326 Mio. € war für Avale (Anzahlungen, Vertragserfüllungen, Gewährleistungen) oder Barkredite bis max. 163 Mio. € für Bauzeitfinanzierung von 60 Prozent nachgewiesenen Kosten vertraglich festgelegt.

Der Ausfall wurde durch eine Parallelbürgschaft der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Mecklenburg-Vorpommern i.H.v. 90 Prozent, wobei der Bund 60 Prozent und das Land 40 Prozent trägt, abgedeckt. Dazu erklärte der Zeuge Wellmann: „Also die, dieses Verhältnis 60:40 ist im Grunde genommen seit Beginn der, der Förderung für das Bürgschaftsprogramm ‚Neue Länder‘ so historisch festgelegt. Das heißt also, das ist nicht was Spezifisches was hier die Werften anbelangt, sondern das ist, sage ich mal, ganz, ganz normales Verhältnis. Und insofern ist das Verhältnis hier auch angewandt worden.“<sup>741</sup>

Die Laufzeit des neuen Aval- und Barkreditvertrages wurde bis Juni 2014 festgelegt. Es wurde geregelt, dass Avale mit Laufzeiten länger als Juni 2014 nicht herausgelegt werden dürfen.<sup>742</sup>

Der neue Aval- und Barkreditvertrag umfasste insgesamt 132 Seiten und enthielt umfassende Regelungen, Bedingungen, Anforderungen usw., wozu der Zeuge Gerlach erklärte: „Im Zusammenhang mit dem 326 Mio.-Kreditrahmen war es so, dass die NORD/LB, weil sie unter anderem auch schon in die Finanzierung der Volkswerft involviert war, sehr umfangreiche Regelungen vorgesehen hatte und sich tief in die, in das Geschäftsmodell der Werften hineingedacht hatte und umfangreiche Regelungen vorgesehen hat, sodass es im Endeffekt wenig Punkte gab, wo man noch hätte nachsteuern können.“<sup>743</sup>

### 2. Die Festlegung des Kreditbetrages bzw. Ermittlung des Finanzierungsrahmens

Der erste Antrag der Hegemann-Werften Management GmbH & Co. KG für die Volkswerft,

<sup>740</sup> FM 8, S. 3017 ff., Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

<sup>741</sup> WP-038-06-10-2014, S. 81

<sup>742</sup> FM 7, S. 2770 f., Präsentation der Eckpunkte des Aval- und Barkreditvertrages von den P+S Werften

<sup>743</sup> WP-018-02-12-2013, S. 13

die Peene-Werft sowie Rolandwerft für eine neue Loan Facility am 24. Juni 2009 bei der NORD/LB Hannover, verbürgt unter dem Kredit- und Bürgschaftsprogramm des Bundes und der Länder, belief sich auf 280 Mio. €<sup>744</sup> Da es sich um eine Anschlussfinanzierung handelte, also nur der alte Aval- und Barkreditvertrag aus dem Jahr 2008 verlängert bzw. weitergeführt werden sollte, wurde genau dieser Betrag von 280 Mio. € beantragt.<sup>745</sup> Wie der Zeuge Saur erklärte: „[...] weil es ja letztlich darum ging, dass man diese alte 280 Mio. Linie durch eine neue, dann am Ende diese 326-Linie dann fortsetzen wollte.“<sup>746</sup> Der Zeuge Kulenkampff führte aus: „Bis Ende September 2009 sollte dann der neue Aval- und Bauzeitfinanzierungsrahmen über 280 Mio. nebst Landes- und Bundesbürgschaften bewilligt werden. Es ging also damals wirtschaftlich im Wesentlichen nur um eine Verlängerung des bestehenden Finanzierungsrahmens [...].“<sup>747</sup>

Im Verlauf der Verhandlungen wurde der Betrag Ende 2009 auf 326 Mio. € angehoben, wobei einige Zeugen erklärten, dass sich der Betrag erhöht habe, weil die Zinsen mitgarantiert werden sollten, während andere Zeugen aussagten, dass der Grund für die Erhöhung der tatsächlich zu erwartende Liquiditätsbedarf gewesen sei.

Der Zeuge Dr. Axhausen äußerte: „[...] Man hat dann später – das ist ein anderes Thema – den Avalrahmen auf 326 Mio. erhöht, weil man der Meinung war, dass man die dazugehörigen Zinsen mitgarantieren würde müssen, was in der Vorzeit auch nicht im vollem Umfang passiert war, sodass man am Ende bei diesen – daher kommen dann die 326 Mio. Das ist ein Aufschlag für den Zins.“<sup>748</sup> Ebenso sagte der Zeuge aus: „Also nach meiner Erinnerung ging diese Erhöhung von den Banken aus, die sich das angeguckt haben, festgestellt haben, die Zinsen sind nicht mitgarantiert. Sie wollen sie aber mitgarantiert haben. Und dann ist – noch mal, das ist meine Erinnerung – auf einer Fahrt, die die Banker von Hannover nach Berlin gemacht haben und über den Daumen gepeilt, wieviel Zinsen es denn wohl sein könnten, sind in Berlin angetreten beim IMA und haben gesagt, sie müssen nicht 285, sondern 326 haben.“<sup>749</sup>

Der Zeuge Kulenkampff führte aus: „Auch die übliche Mitabsicherung der Zinsen durch die Bürgschaft der öffentlichen Hand war nicht berücksichtigt. Diese zusätzlichen Kosten führten wohl dann zu der Erhöhung des Kreditrahmens von 285 Mio. auf 326 Mio.“<sup>750</sup>

Der Zeuge Dr. Wiebers sagte dagegen aus: „Wir hatten eine Kreditlinie vorher über – meine ich – 280 Mio. € und die wurde dann durch diesen Restrukturierungskredit ja aufgestockt auf 326 Mio., vor dem Hintergrund des bis dahin akquirierten Orderbuchs und der Einschätzung, was dann an Liquidität notwendig war. Das heißt, dieses bestehende Orderbuch der Werft gab nach damaliger Einschätzung ... ausreichend Zeit und ausreichende Liquidität durch die Ablieferung dieser Schiffe, dann auch diese Umstrukturierung nicht nur zu wagen, sondern vertretbar zu machen.“<sup>751</sup> Weiter erklärte der Zeuge Dr. Wiebers: „Und die Tatsache, dass der bestehende Kreditrahmen von 280 Mio.

<sup>744</sup> FM 40, S. 416 ff., Brief der Hegemann-Werften Management GmbH & Co. KG, Herrn Crede und Herrn Stehr vom 24. Juni 2009 an die NORD/LB, Herrn Idler in Hannover

<sup>745</sup> FM 45, S. 1 ff., Bar- und Avalkreditvertrag vom 14. Juli 2008

<sup>746</sup> WP-008-22-04-2013, S. 140

<sup>747</sup> WP-010-13-05-2013, S. 63

<sup>748</sup> WP-008-22-04-2013, S. 15

<sup>749</sup> WP-008-22-04-2013, S. 48

<sup>750</sup> WP-010-13-05-2013, S. 79

<sup>751</sup> WP-009-29-04-2013, S. 14 f.

nicht ausreichte, zeigt ja auch, dass zusätzliche Liquidität erforderlich war. So. Soweit ich mich erinnern kann, wurden die 326 Mio. in der Höhe bestimmt durch den tatsächlichen zu erwartenden Liquiditätsbedarf vor dem Hintergrund des sich entwickelten Orderbuchs.“<sup>752</sup>

Letztendlich wurde dann ab Dezember 2009 über die Bewilligung eines Kreditbetrages i.H.v. 326 Mio. € mit der NORD/LB verhandelt. Allerdings sollte dies das letzte Engagement der NORD/LB bei den Hegemann-Werften sein. Denn in einem Brief der NORD/LB vom 12. Januar 2010, von Herrn Dr. Dunkel an Herrn Minister Seidel, führt die Bank aus, dass sie nun für weitere Finanzierungen der Hegemann-Werften-Gruppe nicht mehr zur Verfügung stehen werde.<sup>753</sup>

### 3. Finanzierungskonditionen

Am 23. Dezember 2009 wurden die Finanzierungskonditionen für den neuen Aval- und Barkreditvertrag i.H.v. 326 Mio. € in einem indikativen Term Sheet, von der NORD/LB und der KfW IPEX vorgegeben und bildeten die Grundlage für diesen Vertrag.

#### 3.1. Indikatives Term Sheet

Nachdem die Finanzierungskonditionen am 23. Dezember 2009 vorlagen,<sup>754</sup> fixierten am 28. Dezember 2009 die NORD/LB, die KfW IPEX, die Volkswerft Stralsund und die Peene-Werft Wolgast die Finanzierungskonditionen für den neuen Aval- und Barkreditvertrag, durch Unterschrift des indikativen Term Sheets. Der Zeuge Kulenkampff erklärte die Problematik bei diesem Vorgehen folgendermaßen: „Obwohl sich die Banken in dem indikativen Term Sheet noch Änderungen an den Konditionen vorbehalten hatten, gab es für die Volkswerft und die Peene-Werft ab Unterzeichnung des indikativen Term Sheets kein Zurück mehr.“<sup>755</sup>

Dennoch mussten die Werften zu diesem Zeitpunkt unterschreiben, ansonsten hätte das Land die Aufstockung des LFI-Darlehens nicht gewährt (siehe auch unter 2. Teil A. V. LFI-Darlehen). Und da die Hegemann-Werften Ende 2009 kurz vor der Insolvenz standen, sich also in einer akuten Zwangslage befanden, waren die Werften auf eine weitere Zahlung aus dem aufgestockten LFI-Darlehen angewiesen und hatten letztendlich keine Wahl. Denn eine Bedingung im Änderungsbescheid des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern vom 23. Dezember 2009, Erweiterung des LFI-Darlehens auf 48 Mio. € unter Ziffer IV. Nebenbestimmungen, Punkt 2. Bedingungen, Abschnitt d, war die Akzeptanz des von der NORD/LB vorgelegten indikativen Term Sheets durch die Peene-Werft und die Volkswerft Stralsund sowie die Unterzeichnung dieses Dokuments.<sup>756</sup> Der Zeuge Kulenkampff erklärte dazu: „Die Gesellschaften der Kern-Werften-Gruppe mussten nach dem Änderungsbescheid bereits bei Gewährung des aufgestockten LFI-Darlehens das indikative Term Sheet der NORD/LB akzeptieren. Damit verpflichteten sie

<sup>752</sup> WP-009-29-04-2013, S. 18 f.

<sup>753</sup> WM 17, S. 399, Brief vom 12. Januar 2010, NORD/LB Dr. Dunkel an Land Minister Seidel, Betreff: Hegemann-Werften-Gruppe

<sup>754</sup> Anschreiben zur Übersendung des entsprechenden Term Sheet, WM 106, S. 376 ff.

<sup>755</sup> WP-010-13-05-2013, S. 74

<sup>756</sup> FM 5, S. 1648, Änderungsbescheid des Zuwendungsbescheids vom 15. Oktober 2009, vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus MV an die Peene-Werft und die Detlef Hegemann Rolandwerft vom 23. Dezember 2009

sich gegenüber dem Bankenkonsortium, den neuen rückverbürgten Aval- und Barkreditvertrag abzuschließen (siehe auch unter 2. Teil A. III. Kreditverhandlungen zum 326 Mio. Bar- und Avalkreditvertrag).<sup>757</sup>

### 3.2. Die Finanzierungskondition im indikativen Term Sheet

Die Finanzierungskonditionen, die im indikativen Term Sheet formuliert wurden, sind aus der folgenden Tabelle zu entnehmen:<sup>758</sup>

Gebühren/ Provisionen/ Zinsen	Betrag	Gesamt Betrag in Euro
Avalprovision	3 Prozent p.a.	9,780 Mio.€
Zinsen: Marge beträgt 3,5% p.a.	3,5 Prozent + Zins (des maßgeblichen 3 Monats EURIBOR)	11,41 Mio. € Marge plus Zinsen
<b>Gebühren</b>		
Zusageprovision auf nicht in Anspruch genommenen Kreditbetrag	0,8 Prozent p.a	2,608 Mio. € (max.)
Bearbeitungsgebühr 60 Prozent bei Unterzeichnung, 30 Prozent nach 6 Monaten und 30 Prozent nach 12 Monaten	1,2 Prozent in Raten	3,912 Mio.€
Restrukturierungsgebühr 1 Prozent fällig am 31.12.2011 1 Prozent fällig am 31.12.2012	2,0 Prozent	6,520 Mio. €

<b>Gebühren nur an die NORD/LB</b>		
Arrangierungsgebühr	0,25 %	0,815 Mio.€
Konsortialgebühren	0,150 Mio. €p.a. plus UMST Laufzeit 3 Jahre	0,5355 Mio. €

### 3.3. Finanzierungskonditionen des neuen Aval- und Barkreditvertrages

Die Finanzierungskonditionen des am 23. Dezember 2009 unterzeichneten indikativen Term Sheets (siehe oben) wurden in den Aval- und Barkreditvertrag, unter Ziffer 7. Konditionen, übernommen. Erläuterungen und Ausführungen wurden zusätzlich zu den verschiedenen

<sup>757</sup> WP-010-13-05-2013, S. 74

<sup>758</sup> WM 62, S. 189 ff., Indikatives Term Sheet der NORD/LB und KfW IPEX, mit Unterschrift am 28. Dezember 2012

Punkten unter der Ziffer 7 im Gesamtvertrag ergänzt.<sup>759</sup> Die Höhe der Finanzierungskosten wurde von fast allen Beteiligten während der Verhandlungen angesprochen, doch vonseiten der Banken gab es dazu keine Alternative.

### 3.4. Finanzierungskonditionen marktüblich oder zu hoch?

Die Bewertung der Finanzierungskonditionen für den Bar- und Avalkredit über 326 Mio. € waren unterschiedlich. Aus Sicht der Banken waren diese Konditionen marktüblich und von der Werft zu tragen, wie der Zeuge Stoltenberg dazu erklärte: „Dass die Finanzierungskosten für unseren Kunden hoch erschienen, kann ich gut nachvollziehen. Als Bankvertreter kann ich sagen, sie waren nicht hoch genug, um das Risiko das wir eingegangen sind, selbst auf diesen relativ überschaubaren Selbstbehalt angemessen zu verzinsen. [...] Aus der Sicht des Mitarbeiters einer Bank waren sie nicht hoch genug, aus der Sicht des Kunden waren sie zu hoch und sie treffen einen Kompromiss in der Mitte.“<sup>760</sup> Der Zeuge Dr. Wiebers führte aus: „[...] Bezüglich der Konditionen der Banken, auch der NORD/LB, galt das als zu dem Zeitpunkt marktüblich, ja.“<sup>761</sup>

Und der Zeuge Vay sagte aus: „Also ... ich sage mal so: Es waren hohe Konditionen. Das ist keine Frage. Auf der anderen Seite hat uns auch KPMG immer bestätigt, dass also die, also diese Kosten ja, wie Vollkostendeckung, letztendlich, in die Aufträge mit eingerechnet werden. Also, solange ich also ein positives Sanierungsgutachten vor mir liegen habe, was mir das im Prinzip bestätigt und dann auch die, der gleiche Wirtschaftsprüfer die, die Nachkalkulation der Aufträge dann also hier noch mal bestätigt, muss ich, muss ich und kann ich davon ausgehen, dass die Werft das tragen kann.“<sup>762</sup>

Dagegen beurteilten die Berater, die Landesregierung, der Bund und die P+S Werften GmbH die Konditionen als sehr hoch und marktunüblich. Der Zeuge Dehlke sagte aus: „Ich bin Finanzdirektor bei Babcock Borsig gewesen, auch kurz vor der großen Insolvenz die dort eingetreten ist. Banken ziehen in der Tat die Zügel an, wie es jeder Kreditgeber machen würde, wenn er merkt, dass die Bonität sich verschlechtert. Allerdings muss ich sagen aus meiner Sicht, so eine Korsettstange oder solche Korsettstangen so eng und auch solche Konditionen, habe ich noch nirgendwo anders gesehen.“<sup>763</sup>

Ähnlich hat dies auch der Zeuge Hammer gesehen, der sich im Ausschuss äußerte: „Ich möchte auch ganz klar sagen, dass ich in diesem Zusammenhang sehr viel Unverständnis für die NORD/LB hege, auch wenn das natürlich potenziell für mich ein Problem ist, weil wir die irgendwo auf der Marktseite immer wiedersehen, weil die Art der Höhe der Gesamtfinanzierung, wie die Banken diesen Prozess im Term Sheet aufgesetzt haben mit Bearbeitungsgebühren in Millionenhöhe. Das kannte ich so bislang auch noch nicht, um das auch noch mal klar zu sagen. Und ich habe auch andere gefragt, die kannten das auch noch nicht, dass man das in der Höhe so gemacht hat.“<sup>764</sup>

Auch der Zeuge Wauschkuhn äußerte sich zu den Finanzierungskonditionen: „Dass diese

<sup>759</sup> FM 8, S. 3029 f., Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

<sup>760</sup> WP-009-29-04-2013, S. 90

<sup>761</sup> WP-009-29-04-2013, S. 35

<sup>762</sup> WP-013-26-08-2013, S. 97 f.

<sup>763</sup> WP-024-31-03-2014, S. 76

<sup>764</sup> WP-022-24-03-2014, S. 19 f.

Finanzierungskosten erheblich sind, ist uns nicht entgangen. Avalentgelt, Konsortialführergebühr, dass summierte sich unglaublich auf. ... Nur, zu anderen Bedingungen gab es keine Finanzierung. [...] Das war einfach so. Also es gab schon, bei allen, denke ich, das Bewusstsein, dass das äußerst knapp ist aber es gab auch so die Einstellung, dass man dann ... im Prozess eben nachsteuern muss.“<sup>765</sup>

Ebenso erklärte der Bund, dass die Finanzierungsbedingungen für die Hegemann-Werften insgesamt zu hoch seien, wie einer E-Mail von PwC an die NORD/LB zu entnehmen ist: „Im Rahmen der IMA-Sitzung haben die Vertreter des Bundes deutlich gemacht, dass die Finanzierungskosten für die Hegemann-Werften insgesamt zu hoch sind, um mittelfristig den Turnaround zu gewährleisten.“<sup>766</sup>

Und der Zeuge Gerlach erklärte: „Und der, der Punkt mit den Finanzierungskosten: Ja, das haben wir problematisiert, auch in dieser letzten Sachverhaltsergänzung. Und es hat auch eine Regelung im Votum der Bürgen zum 326 Mio.-Kreditrahmen dazu gegeben. Dieses Votum selber wird durch Bank und Unternehmen gegengezeichnet. ... Wenn Sie dort in den – ich habe es auswendig nicht drauf – in dem Abschnitt H, römisch zwei nachschauen, da befindet sich auch etwas zu den Finanzierungsbedingungen.“<sup>767</sup>

Die planmäßigen Finanzierungsbedingungen der Banken während der Laufzeit des Kredites wurden 2010 für Zinsen und Provisionen mit ca. 23 Mio. € und für die Gebühren mit ca. 11,4 Mio. € errechnet und geplant.<sup>768</sup>

### 3.5. Kosten für den neuen Aval- und Barkreditvertrag

Bei den Gesamtkosten für den Aval- und Barkredit während der Kreditlaufzeit ging man von einem Betrag i.H.v. etwa 68 Mio. € aus, wobei das Bürgschaftsentgelt für Bund und Land sich auf fast die Hälfte nämlich ca. 33,4 Mio. € belief.<sup>769</sup>

Bund, Land und PwC hielten die Kosten für den Aval- und Barkredit für zu hoch. Dies wurde auch in der Vorlage für den Haushaltsausschuss vom 29. April 2010, vom BMF unter Punkt II. Risikoeinschätzung der Bürgschaft, erklärt. Die Übernahme der Bürgschaft sei nach Einschätzung des Mandatars mit einem sehr hohen Risiko behaftet. Ein Grund dafür seien die Finanzierungskosten der Werftengruppe, die insgesamt sehr hoch seien und infolgedessen die Werften in ihrer mittelfristigen Handlungsfähigkeit einzuschränken drohten.<sup>770</sup>

Der Bund forderte in den IMA-Sitzungen einen Beitrag der Banken ein, von denen er eine Änderung der Finanzierungsbedingungen erwartete. Doch die NORD/LB ließ sich am Ende nur auf einen weit gefassten Passus im Kreditvertrag unter der Ziffer 7.6 „Konditionen bei erfolgreicher Sanierung“ ein. Und zwar: „Soweit nach Auffassung der Banken die im Sanierungsgutachten vorgesehenen Maßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden sowie die

<sup>765</sup> WP-010-13-05-2013, S. 28 f.

<sup>766</sup> FM 4, S. 1253, E-Mail von PwC an NORD/LB vom 17. März 2010, Betreff: Anpassung der Finanzierungskosten

<sup>767</sup> WP-018-02-12-2013, S. 32

<sup>768</sup> FM 7, S. 2772

<sup>769</sup> FM 7, S. 2772, Präsentation der Eckpunkte des Aval- und Barkreditvertrages von den P+S Werften

<sup>770</sup> WM 116, S. 65, Brief des BMF an den Haushaltsausschuss, vom 29. April 2010, Betreff: Bürgschafts- und Garantiefälle von grundsätzlicher Bedeutung, Antrag der Hegemann-Werften auf staatliche Bürgschaft

wirtschaftlichen Aussichten der Auftraggeber sich nach Ansicht der Banken maßgeblich verbessert haben, erklären sich die Banken grundsätzlich bereit, eine Anpassung der unter Ziffer 7.1., 7.2. und 7.5. vereinbarten Konditionen zu prüfen.“<sup>771</sup>

Die Zeugin Claaßen sagte dazu aus: „Die Mail vom 9. April, da geht es auch um hohe Finanzierungskosten. Da hat, also da, da steht ja, dass die Banken nicht bereit waren, sich auf Parameter zur Senkung zu verständigen. ... Da hat man eben den Versuch gemacht, und da hatte auch der Bund ein großes Interesse daran und in anderen Fällen ist das auch erfolgreich gewesen. Gerade der, also der Bund ist da zum Teil sehr harter Verhandler, da hat man den Versuch gemacht die Banken dazu zu bewegen, die, die Finanzierungskosten zu senken. Das haben die dann, in dem Zeitpunkt, nicht definitiv zugestehen wollen. Ich glaube das hat sich, das findet sich irgendwo in der Erklärung in dem Kreditvertrag, dass man zu einem gewissen Zeitpunkt darüber nachdenken will.“<sup>772</sup> Und der Zeuge Dr. Axhausen erklärte: „Also, der Zins oder die Zinskosten, die Zinsmarge der Bank berechnet sich ja innerhalb der Bank aufgrund derer Ratings und Risikoeinschätzung. Insofern sind unterschiedliche Zinsen bei unterschiedlichen Risiken jeweils marktüblich. Es sei denn, sie schießen völlig aus dem Markt raus, und das tun sie nicht. Für die Zinsen kann man das sagen, bei den Kosten ist es so, dass diese Form der Restrukturierungskosten durchaus üblich ist. Man kann sagen, sie war teuer, aber man kann nicht sagen, sie ist völlig unüblich.“<sup>773</sup>

Die Forderung des Bundes, bei den Banken eine Senkung der Finanzierungsbedingungen zu erwirken, konnte nicht realisiert werden. Nur ein kleiner Zusatz im Kreditvertrag (Ziffer 7.6.) war das Ergebnis der Forderung, die Gesamtkosten für den Aval- und Barkreditvertrag zu reduzieren.<sup>774</sup> Die Bürgschaftskosten sind rechtlich vorgeschrieben, sodass es insoweit keinen Spielraum gab, um die Gesamtkosten zu reduzieren.

#### **4. Avalierungs- und Auszahlungsvoraussetzungen**

Um den neuen Aval- und Barkreditvertrag unterschriftsreif zu gestalten, wurde in der Zeit von Januar 2010 bis Mai 2010 sehr intensiv über die Avalierungs- und Auszahlungsvoraussetzungen diskutiert und verhandelt. Das Ergebnis dieser Diskussionen und Verhandlungen mündete dann im neuen Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010. Das dem Ausschuss vorliegende Vertragsexemplar des endverhandelten Kreditvertrages vom 31. Mai 2010 ist nicht unterschrieben.<sup>775</sup>

Insbesondere die folgenden, unter der Ziffer 8. „Avalierungs- und Auszahlungsvoraussetzungen“ und speziell der unter Ziffer 8.1. „Allgemeine Voraussetzungen“ des Aval- und Barkreditvertrages genannten Voraussetzungen, die vor einer ersten Auszahlung vorzuliegen haben, wurden in der ersten Hälfte des Jahres 2010 thematisiert und beraten.

---

<sup>771</sup> FM 8, S. 3029 f., Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

<sup>772</sup> WP-014-23-09-2013, S. 36

<sup>773</sup> WP-024-31-03-2014, S. 16

<sup>774</sup> FM 8, S. 3030, Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

<sup>775</sup> FM 8, S. 3031 ff., Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

#### 4.1. Bürgschaftsentscheidung

*Voraussetzung nach Ziffer 8.1. (a) des Kreditvertrages: Schriftliche Mitteilung der Mandatare an die Banken nebst Übersendung der Bürgschaftsentscheidung (Votum) zur Herauslegung einer parallelen Bürgschaft i.H.v. 90 Prozent des Gesamtkreditbetrags.*

Ab Januar 2010 wurde verstärkt über die Gewährung der 90-prozentigen Bürgschaft durch Bund und Land beraten. Eine Bürgschaftszusage von Bund und Land war zwingend erforderlich, damit die Banken sich überhaupt auf dieses Kreditengagement einließen und den Kredit ausreichten. Die Zeugin Claaßen berichtete: „2010 hat man sich dann verstärkt um die Bürgschaftsentscheidung bemüht. Die Banken haben Vertragsentwürfe vorgelegt für den Kredit.“<sup>776</sup> Am 28. Mai 2010 wurde der Bürgschaftsantrag von Bund und Land unterschrieben womit diese Voraussetzung des Kreditvertrages erfüllt war (siehe 2. Teil A. IX. „Bürgschaft und Bürgschaftsabwicklung“).

#### 4.2. Bestätigung der Sanierungsfähigkeit

*Voraussetzung nach Ziffer 8.1. (j) des Kreditvertrages: Die Bestätigung der KPMG zum Sanierungsgutachten, dass keine negativen Abweichungen zum Sanierungsgutachten bekannt sind (siehe 2. Teil A. II. Sanierungsgutachten IDW S 6).*

Der Zeuge Dr. Wiebers erklärte: „Das Sanierungsgutachten ist Voraussetzung gewesen für diesen 326 Mio.-Kredit.“<sup>777</sup> Was auch der Zeuge Dr. Axhausen bestätigte: „Unsere Aufgabe bei den Sanierungsgutachten war, das Gutachten zu machen, aufgrund dessen die Banken in die Lage versetzt worden sind, und zwar vor allen Dingen zunächst mal die Banken in die Lage versetzt worden sind, überhaupt Kredite zu geben, weil die das brauchten als solches.“<sup>778</sup>

Und der Zeuge Brinkmann führte aus, dass KPMG im Mai 2010 die Sanierungsaussage der NORD/LB nochmals bestätigt habe und somit die Bestätigung der Sanierungsfähigkeit erfüllt gewesen sei: „Und zwar hat die NORD/LB, die ja hier den Kredit vergeben hat, mit Rückbürgschaften des Bundes und des Landes noch im Mai bei KPMG angefragt und eine Bestätigung der Sanierungsaussage vom Ende Januar verlangt. Und diese hat sie bekommen. Das war, das beinhaltet dann all diese ganzen Diskussionen, die sich in dem Schreiben dann, das Ihnen vorliegt, wiederfinden, all das zusammengefasst hat KPMG im Mai gegenüber der NORD/LB die Sanierungsaussage bestätigt, auf ausdrückliche Anfrage.“<sup>779</sup>

#### 4.3. Abschluss des Verschmelzungsvertrags

*Voraussetzung nach Ziffer 8.1. (p) des Kreditvertrages: Vorlage einer Abschrift der notariellen Urkunde über den Abschluss des Verschmelzungsvertrages zwischen der Peene-Werft und der Volkswerft Stralsund (siehe auch im 2. Teil A. XI. Verschmelzung der Werften).*

---

<sup>776</sup> WP-014-23-09-2013, S. 10

<sup>777</sup> WP-009-29-04-2013, S. 33

<sup>778</sup> WP-008-22-04-2013, S. 62

<sup>779</sup> WP-064-15-06-2015, S. 35 f.



Die Verschmelzung wurde eingehend diskutiert und am 31. Mai 2010 wurde rückwirkend zum 1. November 2009 ein Vertrag geschlossen über die Verschmelzung der Volkswerft Stralsund GmbH und der Peene-Werft GmbH zu „P+S Werften GmbH“.<sup>780</sup> Dies erklärte auch der Zeuge Kulenkampff: „[...] Ebenfalls am 31. Mai 2010 wurde der Verschmelzungsvertrag zwischen der Peene-Werft, der Volkswerft geschlossen. Die Peene-Werft hatte zuvor die Geschäftsanteile der Hegemann Kämmerer GmbH & Co KG sowie der Detlef Hegemann Engineering GmbH an der Volkswerft erworben. Die Verschmelzung der Volkswerft auf die Peene-Werft wurde am 8. Juni 2010 in das Handelsregister eingetragen. Die Gesellschaft firmiert seitdem unter P+S Werften GmbH.“<sup>781</sup>

#### 4.4. Treuhandkosten bezahlt bzw. Ergänzungsvereinbarung

*Voraussetzung nach Ziffer 8.1. (r) des Kreditvertrages: Bestätigung der Treuhänderin, dass keine überfälligen Zahlungen an die Treuhänderin offenstehen (siehe auch unter 2. Teil A. IV.3.2. Beitrittsvereinbarung vom 4. März 2010).*

Die Treuhandgebühren wurden zunächst nicht gezahlt, obwohl die Detlef Hegemann GmbH & Co. KG Bremen, als Treugeberin die Gebühren für die Treuhand hätte übernehmen müssen.<sup>782</sup> Am 4. März 2010 legte daraufhin die Treuhänderin eine Ergänzungsvereinbarung zum Treuhandvertrag vor, um dieses Problem für sich zu lösen. Diese Ergänzungsvereinbarung musste unter anderem von den Bürgen genehmigt werden.<sup>783</sup> Herr Möller hat diese Zustimmung jedoch am 12. März 2010 in einer E-Mail an Herrn Dr. Stadler abgelehnt.<sup>784</sup> Am 10. Mai 2010 erklärt die NORD/LB in einer E-Mail an Herrn Möller, dass die genehmigte Ergänzungsvereinbarung Bedingung für den Aval- und Barkreditvertrag sei.<sup>785</sup> Daraufhin wurde am 25. Mai 2010 von der Kanzlei Wellensiek ein Entwurf „Vereinbarung Gesamtschuldausgleich“ an Frau Claaßen und Herrn Möller geschickt<sup>786</sup> und am 27. Mai wurde die Ergänzungsvereinbarung zum Treuhandvertrag sowie zum Gesamtschuldausgleich von der Landesregierung genehmigt.<sup>787</sup>

#### 4.5. Erhöhung der Landesbürgschaft von 80 auf 90 Prozent

*Voraussetzung nach Ziffer 8.1. (y) des Kreditvertrages: Vorlage einer schriftlichen Erklärung des Landes Mecklenburg-Vorpommern über die Zustimmung zur Anpassung des GLFA (Guarantee und Loan Facility Agreement) und die Erhöhung der zugehörigen Landesbürgschaft auf 90 Prozent.*

<sup>780</sup> WM 31, S. 99

<sup>781</sup> WP-010-13-05-2013, S. 80 f.

<sup>782</sup> WM 10, S. 182, Mandats- und Vergütungsvereinbarung zwischen Detlef Hegemann GmbH & Co. KG und der Cornelius Treuhand GmbH Frankfurt

<sup>783</sup> FM 3, S. 1039 f., E-Mail vom 10. März 2010 von Herrn Dr. Stadler an Herrn Sts Möller Betreff: Ergänzungsvereinbarung zum Treuhandvertrag

<sup>784</sup> WM 128, S. 574, E-Mail vom 12. März 2010 von Herrn Sts Möller an Herrn Dr. Stadler, Betreff: Ergänzungsvereinbarung zum Treuhandvertrag

<sup>785</sup> WM 129, S. 202 f. PDF, E-Mail vom 10. Mai 2010, von Herrn Viets an Herrn Sts Möller, Betreff: Landes/Bundesbürgschaft für Volkswerft Stralsund und die Peene-Werft GmbH

<sup>786</sup> FM 7, S. 2414, E-Mail vom 25. Mai 2010 von der Kanzlei Wellensiek an Frau Claaßen und Herrn Sts Möller, Betreff: Hegemann: Vereinbarung-Gesamtschuldausgleich (Entwurf)

<sup>787</sup> FM 7, S. 2492 f., E-Mail vom 27. Mai 2010 von Herrn Bäumer an Herrn Sts Möller und Frau Claaßen, Betreff: Treuhandkosten VWS und Peene-Werft und E-Mail vom 25. Mai 2010 von Frau Beyer mit Bitte um Genehmigung

Der am 22. Dezember 2009 gestellte Bürgschaftsantrag der NORD/LB umfasste auch die Einbeziehung der bereits unter der landesverbürgten Bauzeitfinanzierungslinie der Volkswerft herausgelegten Avale, in die von Bund und Land zu 90 Prozent verbürgten Kreditlinie.<sup>788</sup> Zusätzlich stellte die NORD/LB am 27. April 2010 noch einen gesonderten Antrag.<sup>789</sup>

Die Forderung der NORD/LB wurde zunächst als eine Beihilfe des Landes an die Bank bewertet und nicht akzeptiert, wie auch der Zeuge Dr. Mediger aussagte: „Das entnehme ich aus dem letzten Absatz dieses Schreibens. Den würde ich gerne mal wörtlich vorlesen: ‚Der Kredit der Volkswerft müsste außerhalb des 326 Mio. €Kredits bis zur Ablieferung der Baunummer 481 fortgeführt werden, weil der Bund das Land Mecklenburg-Vorpommern nicht aus den bestehenden Bürgschaftsobligo entlasten wird.‘ Also, es geht um eine, konkrete Baunummer 481, es geht um einen Altbau. Der Bund sagt: ‚Ich trete doch nicht ein in meinen Bürgschaftsrahmen, um Euch, liebes Land, zu entlasten hinsichtlich Altverpflichtungen, die Ihr schon eingegangen seid.‘ Es sind Verpflichtungen, die wir damals eingegangen sind nach diesem Pure-Cover-Programm, also mit den 80 Prozent. Und ... die Bank wollte jetzt gerne, offensichtlich, diesen alten Kredit integrieren in das 326 Mio.-Programm und damit anheben auf 90 Prozent. Und Herr Gerlach weist darauf hin: ‚Eure Zielsetzung, liebes Bankenconsortium, könnt Ihr damit aber gar nicht erreichen, denn, ... wenn wir das täten, wenn wir einfach nur ohne Veränderungen der ... Kreditkonditionen, also der Zinskonditionen, die Bürgschaftsquote anheben, ist das eine Beihilfe an die Bank. Und die ist europarechtlich nicht zulässig.‘ Was daraus jetzt geworden ist, weiß ich nicht.“<sup>790</sup>

Am 31. März 2010, in einer E-Mail von Herr Gerlach an Herrn Viets, wurde der NORD/LB erklärt, dass die erwartete Erhöhung der Bürgschaftsquote EU-beihilferechtlich aus Sicht des Landes äußerst problematisch sei und das Land der Erhöhung nur zustimmen könne, wenn diese Anhebung nicht zu einer Beihilfe an die Bank führen würde. Ebenso wurde die NORD/LB um Prüfung des Sachverhalts gebeten und falls weiterhin auf die Anhebung der Bürgschaftsquote bestanden werde, solle die Bank einen gesonderten Antrag an das Land stellen.<sup>791</sup>

Weiterer Schriftverkehr folgte und am 16. April 2010 erklärte die NORD/LB in einem Brief an PwC Schwerin, dass die Erhöhung der Landesbürgschaft von 80 auf 90 Prozent eine Bedingung bzw. eine Auszahlungsvoraussetzung für den neuen Aval- und Barkreditvertrag sei.<sup>792</sup>

Der Bund lehnte jedoch die Erhöhung der Bürgschaftsquote für den alten Aval- und Barkreditvertrag ab, was aus einer E-Mail von Frau Claaßen an Herrn Dr. Mediger und Herrn Möller, vom 20. April 2010, in welcher die Ergebnisse der inoffiziellen IMA-Sitzung

<sup>788</sup> FM 37, S. 153, Gutachten von PwC zum Thema Antrag der NORD/LB auf Erhöhung der Haftungsquote für die landesverbürgte Bauzeitfinanzierung

<sup>789</sup> WM 92, S. 341 ff. (absteigend), Gutachten von PwC Schwerin, Volkswerft Stralsund GmbH, Antrag der NORD/LB auf Erhöhung der Haftungsquote für die Landesverbürgte Bauzeitfinanzierung vom 29. April 2010

<sup>790</sup> WP-014-23-09-2013, S. 106 f.

<sup>791</sup> LFI 29, S. 524 f., E-Mail vom 31. März 2010 von Herrn Gerlach an Herrn Viets, Betreff: Anhebung Bürgschaftsquote für Volkswerft

<sup>792</sup> FM 6, S. 1865 f., Brief von der NORD/LB, Herrn Idler und Herrn Viets, an PwC Schwerin, Herrn Gerlach und Herrn Jandke vom 16. April 2010, Betreff: Landesbürgschaft für das Kreditengagement der Volkswerft Stralsund GmbH

vom 20. April 2010 in Berlin niedergeschrieben wurden, hervorgeht: „Die insbesondere von der KfW IPEX geforderte Einbeziehung der Altavale in die 326 Mio. €-Linie akzeptiert der Bund auch bei entsprechender interner Freistellung durch das Land nicht.“<sup>793</sup> Der Bund erklärte dann entsprechend in der am 22. April 2010 stattfindenden offiziellen IMA-Sitzung, dass er die Einbeziehung der landesverbürgten Avale in die von Bund und Land zu verbürgende Bauzeitfinanzierungslinie ablehne.<sup>794</sup>

Daraufhin musste das Land nach einer Lösung für dieses Problem suchen. Am 23. April 2010 wurde in einer E-Mail von Frau Claaßen an Herrn Engel dargestellt, dass das Land sowohl mit einem zusammengefassten Kredit als auch mit einem neuen Aval- und Barkreditvertrag neben dem bisherigen Vertrag einverstanden war und die Bürgschaftsquote auf 90 Prozent erhöhen wollte. Im Fall einer Gesamtlinie werde das Land den Bund intern von der 90-prozentigen Bürgschaft für den Altaval freistellen. Des Weiteren wurde ausgeführt, dass die NORD/LB einen Antrag für die Erhöhung der alten Quote auf 90 Prozent stellen werde und PwC ein kurzes Gutachten zu beihilferechtlichen Frage und zur Risikoeinschätzung schreiben werde.<sup>795</sup>

Daraufhin stellte die NORD/LB am 27. April 2010 einen gesonderten Antrag, in dem es um die Erhöhung der Absicherungsquote für die Landesbürgschaft vom 5. August 2008 von 80 auf 90 Prozent ging. PwC Schwerin erstellte am 29. April 2010 ein Gutachten mit dem Titel: „Volkswerft Stralsund GmbH, Stralsund, Antrag der NORD/LB auf Erhöhung der Haftungsquote für die Landesverbürgte Bauzeitfinanzierung“. In diesem Dokument wurde der Sachverhalt erläutert und bewertet: „Da die Entscheidung zum vorliegenden Antrag für das Land mit einer Erhöhung des valuierten Obligos um 12,8 Mio. € einhergeht, wäre die Frage eines schadensfreien Bürgschaftsverlaufes zu erörtern. Das Risiko hängt im Wesentlichen davon ab, ob die Gesamtfinanzierung der Werftengruppe kurzfristig geschlossen und die landesverbürgten kreditfinanzierten Schiffbauprojekte fristgerecht geliefert werden können.“<sup>796</sup> Letztendlich lautet das Votum von PwC Schwerin in diesem Dokument: „Haushaltsrechtlich halten wir eine positive Entscheidung zum vorliegenden Antrag für vertretbar. EU-beihilferechtlich ist eine Erhöhung der Bürgschaftsquote auf 90 Prozent im Rahmen der Kleinbeihilferegelung möglich.“<sup>797</sup>

Am 29. April 2010 fand die 534. Bürgschaftsausschusssitzung statt. Einem Protokollauszug dieser Sitzung ist Folgendes zu entnehmen: „Bewertung: Der Ausschuss bewertet die Forderung der NORD/LB, für das hier in Rede stehende Kreditobligo die gleichen Konditionen wie für die zu verbürgende große Bauzeitlinie über 326 Mio. herzustellen, als alternativlos. Hierbei berücksichtigt er den Umstand, dass aufgrund der zwischenzeitlich veränderten Risikosituation ansonsten nicht mit der Gewährung der großen Bauzeitlinie durch die NORD/LB gerechnet werden kann.“<sup>798</sup> Weiter ist dem Dokument die

<sup>793</sup> FM 5, S. 1716, E-Mail von Frau Claaßen an Herrn Dr. Mediger und Herrn Möller vom 20. April 2010, Betreff: Hegemann Berlin, inoffizielle IMA-Sitzung

<sup>794</sup> FM 6, S. 2038, Gutachten von PwC Schwerin, Volkswerft Stralsund GmbH, Antrag der NORD/LB auf Erhöhung der Haftungsquote für die Landesverbürgte Bauzeitfinanzierung vom 29. April 2010

<sup>795</sup> FM 6, S. 1869, E-Mail von Frau Claaßen an Herrn Engel, Betreff: BB417 (B) Hegemann-Werften-Gruppe hier: finalisierter Entwurf des Entscheidungsvotums

<sup>796</sup> FM 6, S. 2041, Gutachten von PwC Schwerin, Volkswerft Stralsund GmbH, Antrag der NORD/LB auf Erhöhung der Haftungsquote für die Landesverbürgte Bauzeitfinanzierung vom 29. April 2010

<sup>797</sup> WM 92, S. 320-327, Gutachten von PwC Schwerin, Volkswerft Stralsund GmbH, Stralsund, Antrag der NORD/LB auf Erhöhung der Haftungsquote für die Landesverbürgte Bauzeitfinanzierung vom 29. April 2010

<sup>798</sup> FM 6, S. 2050, Auszug aus dem Protokoll der 534. Bürgschaftsausschusssitzung am 29. April 2010, 3. Antrag

Entscheidung zu entnehmen: „Zustimmung unter der aufschiebenden Bedingung der Gewährung der großen Bauzeitlinie durch das Bankenconsortium. Die Bürgschaft ist unter dem Temporary Framework einzuordnen.“ Die Entscheidung wurde mit einem Leitungsvorbehalt FM versehen.<sup>799</sup>

Am 26. April wurde eine Leitungsvorlage für das Land von Frau Claaßen und Herrn Engel erstellt, in welcher es um den Antrag der NORD/LB und der KfW IPEX auf Verbürgung eines Aval- und Barkredites i.H. v. 326 Mio. € ging. In dieser Leitungsvorlage wurde unter anderem zum Ausdruck gebracht, dass es vonseiten der Banken keinen Verhandlungsspielraum bezüglich der Anhebung der Bürgschaftsquote für den Altaval gebe und der Bund eine Einbeziehung in den „neuen“ Rahmen strikt ablehne. Beihilferechtlich wurde dieses Vorgehen nach Einschätzung des BMWi und des Mandatars als unbedenklich eingestuft. Am Ende der Leitungsvorlage wird Frau Ministerin um Entscheidung gebeten und es wurde darauf hingewiesen, dass im Fall einer positiven Entscheidung auch eine Erhöhung der Quote der Landesbürgschaft für die „Altavale“ von 80 auf 90 Prozent vorgenommen werde. Diese Leitungsvorlage wurde unter anderem mitgezeichnet von Abteilungsleiter Bäumer am 27. April 2010, Sts Dr. Mediger am 27. April 2010, Bürgschaftsausschussvorsitzende Claaßen am 26. April 2010 und Ministerin Polzin am 28. April 2010.<sup>800</sup> Im Wirtschaftsministerium wurde diese Leitungsvorlage von Abteilungsleiter Saur und Sts Möller am 26. April 2010 unterzeichnet.<sup>801</sup>

Am 28. Mai 2010 wurde letztendlich durch die Bürgschaftszusage zum Aval- und Barkreditvertrag i.H.v. 326 Mio. € durch Bund und Land, auch die Anhebung der Bürgschaftsquote für den Altaval von 80 auf 90 Prozent bewilligt.<sup>802</sup>

Die Zeugen äußern sich zu der Anhebung der Bürgschaftsquote wie folgt: Der Zeuge Dr. Mediger erklärte: „[...] Wenn das ein Altkredit war, also einer von denen, über die wir vorhin besprochen haben, die wir zu 80 Prozent verbürgt ... hatten, dann ist ja nachvollziehbar, dass sich PwC, als unser Mandatar, ein bisschen dagegen sträubt, jetzt bei einem schon verbürgten Kredit von 80 auf 90 Prozent zu gehen. Also insofern sehe ich da jetzt, sehe ich da, sehe ich da eigentlich keinen, keinen Widerspruch. Dass wir versucht haben, uns da nicht über den Tisch ziehen zu lassen, halte ich für ganz normal.“<sup>803</sup> Weiter führte der Zeuge Dr. Mediger aus: „Ja, ich darf noch abschließend vielleicht dazu kommentieren, noch mal sagen: Ein beihilferechtliches Problem sehe ich gar nicht. Hier ist der Versuch unternommen worden – von der Bank – ihre Bürgschaftsquote anzuheben. Wenn dieser Versuch erfolgreich abgewehrt worden ist mit diesem Schreiben, entsteht kein beihilferechtliches Problem.“<sup>804</sup>

---

der NORD/LB auf Erhöhung der Haftungsquote für die landesverbürgte Bauzeitfinanzierung.

<sup>799</sup> FM 6, S. 2050, Auszug aus dem Protokoll der 534. Bürgschaftsausschusssitzung am 29. April 2010, 3. Antrag der NORD/LB auf Erhöhung der Haftungsquote für die landesverbürgte Bauzeitfinanzierung

<sup>800</sup> FM 6, S. 1931, Leitungsvorlage vom 26. April 2010, Betreff: Antrag der Banken auf Verbürgung eines Aval- und Barkredites i.H.v. 326 Mio. €, FM 1, S. 4, Zeichnungsblatt zum Dokument: Leitungsvorlage vom 26. April 2010, 326 Mio. €-Rahmen, FM

<sup>801</sup> WM 66, S. 400 ff., Leitungsvorlage vom 26. April 2010, Betreff: Antrag der Banken auf Verbürgung eines Aval- und Barkredites i.H.v. 326 Mio. €, WM

<sup>802</sup> FM 8, S. 2823, Brief vom BMWi, datiert 28. Mai 2010 an die Werften und die NORD/LB, Betreff: Bundes/Landesbürgschaften

<sup>803</sup> WP-014-23-09-2013, S. 105

<sup>804</sup> WP-014-23-09-2013, S. 107

Dazu erklärte Zeuge Möller, dass es nicht zu der Anhebung der Bürgschaftsquote gekommen sein muss: „... Dieser Mail-Verkehr endet jetzt am 31. März, ... in der die Frage diskutiert wird, offensichtlich zwischen PwC und Banken und jetzt ist dieser Auszug vom 29. April. In dem Resümee heißt es, die von der NORD/LB beantragte Erhöhung der Wirtschaftsquote von 80 könnte [...] Heißt jetzt aber nicht, dass es auch so entschieden wurde. Das geht aus diesen Unterlagen weiterhin nicht hervor.“<sup>805</sup>

Und der Zeuge Dr. Schütte, der das Land in beihilferechtlichen Fragen berät, erklärte: „Also, meines Erachtens bin ich nicht damit befasst worden. Meiner Erinnerung nach – kann mich nicht daran erinnern. Das ist in der Tat ein nicht ganz uninteressantes Thema, nicht. Denn, wenn Sie ein bestehendes Kredit... ein bestehendes Kreditengagement nehmen und nachträglich die Konditionen verbessern, kann das durchaus eine Beihilfe an die Bank sein. Das ist einfach so. Denn eine Bank, die vorher mit 20 Prozent im Eigenrisiko stand, danach noch mit 10 Prozent im Eigenrisiko steht, hat eben möglicherweise doch einen Vorteil dadurch und das, glaube ich, was Herr Jandke da zum Ausdruck bringen wollte ist, glaube ich, dass sichergestellt werden muss, dass man sozusagen das entsprechend mit den Konditionen so modifiziert, dass eben ein bisschen mehr Eigenrisiko bei der Bank sozusagen bleibt und dass ein sich dadurch etwaig ergebender Vorteil vielleicht doch dem Unternehmen zugutekommt, was für mich eigentlich die Idee hinter dem Temporary Framework gewesen ist. So würde ich das sehen. Aber damit befasst worden bin ich nicht. Das, da habe ich keine, würde ich jetzt ... Also ich habe auch keine Stellungnahme dazu gesehen und kann mich auch gar nicht daran erinnern, dass wir uns damit jemals auseinandergesetzt haben.“<sup>806</sup>

Nach der Bürgschaftszusage konnte dann am 31. Mai 2010 der neuen Aval- und Barkreditvertrag unterzeichnet werden, wie auch der Zeuge Kulenkampff erklärte: „Am 31. Mai 2010 wurde dann der Aval- und Barkreditvertrag mit dem Bankenkonsortium über 326 Mio. unterzeichnet.“<sup>807</sup>

Mit Unterschrift des Aval- und Barkreditvertrages i.H.v. 326 Mio. € wurden sämtliche Forderungen und Bedingungen der Banken, die in diesem Vertrag aufgeführt waren, akzeptiert und umgesetzt.<sup>808</sup>

## 5. Finanz- und Liquiditätsplanung

Im Rahmen des Sanierungsgutachtens erarbeitete KPMG die benötigte Liquiditätsausstattung der Hegemann-Werften-Gruppe für den gesamten Planungszeitraum. Anfang 2010 wurde dem Unternehmen vonseiten der Banken ein Kreditrahmen i.H.v. 326 Mio. € in Aussicht gestellt und zusätzlich wurde von der Landesregierung ein Darlehen i.H.v. 48 Mio. € bewilligt. Zum damaligen Zeitpunkt gab es keine weiteren Finanzierungsmöglichkeiten für die Hegemann-Gruppe, sodass der zur Verfügung stehende Kreditrahmen für die Restrukturierung ausreichen musste.

KPMG erstellte, im Rahmen des Sanierungsgutachtens, eine Liquiditätsplanung für den Planungszeitraum von drei Jahren. Deutlich dabei wurde, dass die Liquidität die gesamte

<sup>805</sup> WP-015-30-09-2013, S. 128

<sup>806</sup> WP-018-02-12-2013, S. 87

<sup>807</sup> WP-010-13-05-2013, S. 80 f.

<sup>808</sup> FM 8, S. 3017 ff., Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010, Unterschrift auf S. 3166

Zeit knapp sei. Die Zeugin Claaßen erklärte: „Also, KPMG hat die Sanierungsfähigkeit weiter bestätigt, hat auch gesagt, die Liquidität ist da, hat auch PwC gesagt, wenn es auch knapp war.“<sup>809</sup>

### 5.1. Knappe Liquiditätsplanung

Nach Ansicht aller Beteiligten war der zur Verfügung stehende Kreditrahmen inklusive des 48 Mio. €Darlehens des Landes sehr knapp kalkuliert und die Planung verfügte über rein gar keinen Spielraum für möglicherweise eintretende negative Abweichungen. Dies erklärte auch der Zeuge Dr. Wiebers: „Was ich durchaus sagen kann, auch bezüglich des 326 Mio.-Kredits, dass dieser aufgrund seiner bereits sehr großen Größe äußerst knapp kalkuliert war. Es gab keinen, das war allen Beteiligten klar, es gab keinen Liquiditätspuffer und das war – glaube ich – die eine, der besonderen Herausforderungen. Man hatte ein komplexes Auftragsbuch und man hatte eine äußerst knapp kalkulierte Liquidität. Das findet sich ja in jedem Bericht. Das findet sich in der Startposition des Sanierungsberichtes. Da durfte also nicht viel schief gehen und wenn, wenn etwas schief gehen sollte, dann hätte man darüber nachdenken müssen, wie man damit umgeht. Aber die Startposition war in der Tat erst mal knapp bemessen.“<sup>810</sup>

Der Zeuge Hammer erklärte im Ausschuss, dass er unter den damaligen Bedingungen, im Januar 2010, eine positive Fortführungsprognose als nicht realistisch ansah: „Ich will einfach noch einmal darauf hinweisen, dass auch der 28. Januar und das ist uns hier auch noch einmal aus der Sitzung in Berlin protokolliert, ganz klar für mich schon damals – ich bin ja einen Tag später, wie Sie schon wissen, zurückgetreten – nach wie vor auch ein weiteres Indiz dafür ist, dass man eben, ich sage einmal, die Planung der einzelnen Schiffsbauten so vorgenommen hat, dass es rechnerisch aufgeht, aber eben in der Praxis sehr schwierig ist. Deswegen bin ich nach wie vor fest davon überzeugt, dass es hier zu keiner positiven Fortführungsprognose hätte kommen können.“<sup>811</sup>

Der Zeuge Wauschkuhn berichtete: „Das endgültige Gutachten kam ja dann im April, auch mit an Deutlichkeit kaum zu überbietenden Hinweisen, wie knapp das alles ist und was für ein hohes Risiko damit verbunden ist. Und es war tatsächlich so, die Spielräume, Spielräume waren nicht besonders groß“.<sup>812</sup>

Und die Zeugin Claaßen äußerte sich folgendermaßen: „[...] damit zu tun hatte, dass die Finanzierungskosten hoch waren, und auch die Erkenntnis bestand, dass die Liquiditätsausstattung eher knapp bemessen war.“<sup>813</sup>

Entsprechend erklärte der Zeuge SELLERING: „Wenn Sie einen Rahmen wählen, der zu groß ist, dann entstehen Kosten, die unnötig sind und die sozusagen der Werft den Garaus machen können. Und deshalb war die Überlegung: Bitte nicht zu hoch. Und es ist ja auch so, dass man genau schauen muss bei den Wadan-Werften, wo es keine Aufträge gab, da wäre das ja viel zu hoch gewesen. [...] Also enger Rahmen gewählt, um nicht, wie Herr Bäumer immer sagte, mit dem ‚süßen Gift‘ etwas zu geben, was im Grunde aber negativ

<sup>809</sup> WP-014-23-09-2013, S. 45

<sup>810</sup> WP-009-29-04-2013, S. 25

<sup>811</sup> WP-022-24-03-2014, S. 8

<sup>812</sup> WP-010-13-05-2013, S. 33

<sup>813</sup> WP-014-23-09-2013, S. 13

sich dann auswirken kann. Sondern dass man das knapp hält, aber gleichzeitig die Möglichkeit sich schafft, dann Luft zu geben, wenn es dringend notwendig ist.“<sup>814</sup>

In der Leitungsvorlage des FM von Frau Claaßen und Herrn Engel vom 26. April 2010 wurde auch auf diese äußerst knappe Liquiditätsausstattung hingewiesen: „Im Ergebnis zeigt die Liquiditätsplanung für den Betrachtungszeitraum bis 2012 eine insgesamt geschlossene Finanzierung. Allerdings ist die Liquiditätsausstattung der Werften ab dem Jahr 2011 äußerst knapp (teilweise lediglich nur 300 Tausend € was für Unternehmen dieser Größenordnung praktisch „nichts“ ist). Insofern beinhaltet die Planung keinen Spielraum für gegebenenfalls eintretende negative Abweichungen (wie z. B. Auftragsstornierungen, Kostenerhöhungen oder notwendig werdende Kaufpreisstundungen).“<sup>815</sup> Diese Leitungsvorlage wurde am 28. April von Ministerin Polzin unterschrieben.<sup>816</sup>

In der Leitungsvorlage des Wirtschaftsministeriums von Herrn Koch vom 26. April 2010 wurde darauf hingewiesen, dass die Liquiditätsplanung für das erste Halbjahr 2011 eine auffallend, von der IMA zu niedrig befundene, freie Liquidität ausweist. Die Landesregierung habe zur Verbesserung der Liquiditätssituation das Landesdarlehen über 48 Mio. € kontokorrentähnlich ausgestaltet und habe die Fälligkeit der ersten Tilgungsrate um ein Jahr, auf den 31. Dezember 2012 verschoben.<sup>817</sup> Diese Leitungsvorlage wurde am 26. April von Minister Seidel abgezeichnet, Sts Möller und Abteilungsleiter Saur haben diese Leitungsvorlage ebenfalls am 26. April 2010 unterzeichnet.<sup>818</sup>

Trotz der knappen Liquiditätssituation wurde die Werft aus Sicht von KPMG als zukunftsfähig eingestuft, wie der Zeuge Dr. Stoltenberg erklärte: „Wir haben dann im Jahr 2010 von KPMG, und das ist ja alles von sehr vielen Experten und Beratern begleitet worden, noch einmal bestätigt bekommen, das unter allen Kosten- und Ertragsprojektionen heraus ausreichend Liquidität im Unternehmen war und sein müsste, um sozusagen da zukunftsfähig zu sein.“<sup>819</sup>

## 5.2. Schiffbauprojekte unter dem 326 Mio. €-Rahmen

Im Aval- und Barkreditvertrag wurde unter Ziffer 4.10. „Finanzierung weitere Projekte“ auf eine in der Anlage 5 aufgeführte Liste von Schiffbauprojekten verwiesen, welche die Grundlage der aktuellen Liquiditätsplanung seien. Weiter wird ausgeführt: „Der Avalkreditvertrag kann mit Zustimmung der Banken darüber hinaus auch für weitere Schiffbauprojekte in Anspruch genommen werden, wenn u. a. der Gesamtkreditbetrag eingehalten wird, die Laufzeit zum 30. Juni 2014 nicht überschritten wird, das Schiffbauprojekt nachweislich einen positiven Ergebnisbeitrag erwirtschaftet und die

<sup>814</sup> WP-061-13-04-2015, S. 43

<sup>815</sup> FM 6, S. 1928, Leitungsvorlage vom 26. April 2010, Betreff: Antrag der Banken auf Verbürgung eines Aval- und Barkredites i.H.v. 326 Mio. €, FM Frau Claaßen

<sup>816</sup> FM 6, S. 1933, Leitungsvorlage vom 26. April 2010, Betreff: Antrag der Banken auf Verbürgung eines Aval- und Barkredites i.H.v. 326 Mio. €, FM

<sup>817</sup> WM 33, S. 373 und LFI 3, S. 1029, Leitungsvorlage vom 26. April 2010, Betreff: Antrag der Banken auf Verbürgung eines Aval- und Barkredites i.H.v. 326 Mio. €, Herr Koch/Wirtschaftsministerium

<sup>818</sup> LFI 3, S. 1027 und S. 1030, Leitungsvorlage vom 26. April 2010, Betreff: Antrag der Banken auf Verbürgung eines Aval- und Barkredites i.H.v. 326 Mio. €, Herr Koch/Wirtschaftsministerium

<sup>819</sup> WP-009-29-04-2013, S. 61 f.

weiteren Voraussetzungen dieses Vertrages eingehalten werden.“<sup>820</sup>

Das zum Aval- und Barkreditvertrag zugehörige Orderbook der P+S Werften GmbH bestand aus insgesamt 45 Schiffbauprojekten.<sup>821</sup> Davon waren 19 Festaufträge,<sup>822</sup> 9 Verträge unter Finanzierungsvorbehalt<sup>823</sup> und hinzu kamen noch weitere 17 Projekte<sup>824</sup>:

- 2 AHTS-Schiffe (Bau-Nr. 480 und 481),
- 2 Containerschiffe (Bau-Nr. 483 und 484),
- 6 Flusskreuzfahrer (Bau-Nr. 486-488 und Bau-Nr. 489-491 als Optionen),
- 1 Notschlepper (Bau-Nr. 563),
- 4 Coast Guard Schiffe (Bau-Nr. 564-567)
- 1 Einsatzgruppenversorger (Bau-Nr. 296),
- 4 Fähren (Bau-Nr. 500-503),
- 4 Fregatten (Bau-Nr. 280-283),
- 1 Hebeponon (Bau-Nr. 285)
- 1 Hinterschiff (Bau-Nr. 252)
- 2 Split Hopper Barge (Bau-Nr. 568-569),
- 1 Offshore Construction Vessel OCV (Bau-Nr. 504),
- 1 Heavy Lift Vessel (Bau-Nr. 496)
- 2 Dock-Schiffen I und II (Bau-Nr. 498-499)
- 1 Forschungsschiff (Sonne/Bau-Nr. 582)
- 6 Schiffe der Royal Arctic Line (Bau-Nr. 515-520)
- 2 Train Ferry (Bau-Nr. 512-513)
- 2 Transatlantic Supply Vessel (Bau-Nr. 508-509) und
- 2 Tanker Scot (Bau-Nr. P09043.1-P09043.2)

Der Zeuge Domeyer erklärte zu diesem Bauprogramm der P+S Werften GmbH: „Also bei Neuprojekten, die im Laufe unserer Tätigkeit auf die Werft zugekommen sind, da waren wir sicherlich involviert. Ich wüsste jetzt aber ... aus der Erinnerung kein Projekt, was sich so aus dem Nichts heraus plötzlich noch zusätzlich manifestiert hätte. Also alle Projekte, die wir begleitet haben, waren im Jahre 2010 schon irgendwo auf dieser Programmplanung geführt.“<sup>825</sup>

Die Zeugin Beyer sagte dazu aus: „Also, das, also die 326 Mio., das war ganz klar wie, wie, dass wir da finanziert haben. Das war auch ganz klar vorgegeben, welche Projekte, welche Anzahlungsraten, welcher Baukredit oder Bauzeitkreditbedarf bei welchem Projekt bestand.“<sup>826</sup>

Und der Zeuge Dr. Stoltenberg führte aus: „Sondern wir wollten Projekte – sprich, spezielle

<sup>820</sup> FM 8, S. 3027, Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

<sup>821</sup> FM 4, S. 3066, Anlage 5 des Aval- und Barkreditvertrages vom 31. Mai 2010

<sup>822</sup> WM 129, S. 157 PDF, Auftragsbestand-Festaufträge zum 10. Mai 2010

<sup>823</sup> WM 129, S. 158 PDF, Auftragsbestand-Verträge unter Finanzierungsvorbehalt zum 10. Mai 2010

<sup>824</sup> FM 4, S. 3066, Anlage 5 des Aval- und Barkreditvertrages

<sup>825</sup> WP-022-24-03-2014, S. 55

<sup>826</sup> WP-040-27-10-2014, S. 92



Schiffsbauwerke – finanzieren und das war im Rahmen dieses sehr großzügig dimensionierten Rahmens jederzeit möglich.“<sup>827</sup> Des Weiteren erläuterte er das Vorgehen bei solch einem Engagement: „Man schaut sich das Orderbuch an, denn das ist ja das, was quasi zur Finanzierung ansteht und überprüft nach allen herkömmlichen betriebswirtschaftlichen und ähnlichen Methoden, überprüft man sozusagen die Nachhaltigkeit der Pipeline, die Wirtschaftlichkeit. Man rechnet Sensitivitäten, das heißt, man schaut sozusagen, was passiert, wenn vielleicht aus irgendeinem Grund auch mal ein Schiff nicht sofort abgeliefert werden kann. Denn wir haben natürlich immer ein Risiko mit der Leistungsfähigkeit der Werft. In dem Sinne: Kann sie, kann sie das: Den Auftrag auch abarbeiten. Wir wissen, dass wir hier nicht von Containerschiffen reden, denn sozusagen ein Containerschiff zu bauen oder ein Bulker, ein Massengutschiff, ist natürlich immer auch ein bisschen einfacher als jetzt ein Spezialschiff, wo doch eine spezielle, in der Regel kein Serienschiffbau erstellt wird, nicht zehn, zwanzig, dreißig Schiffe auf einmal gebaut werden. Man schaut sich von daher auch an, neben den Projekten, natürlich die Leistungsfähigkeit des Unternehmens. Also Betriebsbesichtigungen, Gespräche mit Mitarbeitern aus unterschiedlichsten Abteilungen gehören dazu, dass man sich ein Bild macht sozusagen quasi auch von der Ingenieursleistung. All dies ist die eine Seite. Wir sind Bankangestellte und keine Techniker. Das ist sozusagen die betriebswirtschaftliche Seite.“<sup>828</sup>

Des Weiteren erklärte der Zeuge Domeyer, dass es im März 2010, insgesamt 28 Projekte gegeben habe und zwar genau die Projekte, die auch in der „Indikativen Kurzbewertung“ aufgeführt seien: „Und wir haben uns bei der Indikativen Kurzbewertung stark abgestützt auf Einzelbewertungen, die noch von Herrn Samelin durchgeführt wurden. Das waren zu dem Zeitpunkt ... 28 Projekte, die im Rahmen dieser Indikativen Kurzbewertung ... im, im, in der Programmplanung der Werft waren, wovon ... acht komplett neu waren, vorher nicht betrachtet wurden.“<sup>829</sup> Und er führte dann weiter aus: „Also bei Neuprojekten, die im Laufe unserer Tätigkeit auf die Werft zugekommen sind, da waren wir sicherlich involviert. Ich wüsste jetzt aber ... aus der Erinnerung kein Projekt, was sich so aus dem Nichts heraus plötzlich noch zusätzlich manifestiert hätte. Also alle Projekte, die wir begleitet haben, waren im Jahre 2010 schon irgendwo auf dieser Programmplanung geführt.“<sup>830</sup>

Mit Abschluss des neuen Aval- und Barkreditvertrages wurden auch die Schiffbauprojekte fixiert und jede Veränderung, sowohl wenn ein Projekt zum Festauftrag wurde, Projekte rausfielen bzw. neue hinzukamen, sich etwas im Bauablauf änderte, der Fertigstellungstermin verschoben wurde usw. wurde eine Anpassung der Liquiditätsplanung notwendig. Die Planung musste sich immer in den Grenzen des zur Verfügung stehenden Finanzierungsrahmens befinden.

## 6. Nebenpflichten des Kreditnehmers aus dem Avalkreditvertrag

Der Avalkreditvertrag vom März 2010 enthält in den Ziffern 13 und 14 „Finanzielle Pflichten“ und „Schiffsbezogene Pflichten.“ Der Zeuge Bäumer hat in seiner Anhörung erklärt: „Das waren in der Regel Nachsteuerungsoptionen, die man offen gehalten hat. Dazu gehörte also nicht nur Freigabe Bardepot-Avalkreditvertrag, wie gerade beschrieben,

<sup>827</sup> WP-009-29-04-2013, S. 73

<sup>828</sup> WP-009-29-04-2013, S. 63

<sup>829</sup> WP-022-24-03-2014, S. 49

<sup>830</sup> WP-022-24-03-2014, S. 55

sondern im späteren Verfahren auch die Eigenkapitalreserve von 40 Mio. € Das alles waren Mechanismen, die ich immer so empfunden habe, die natürlich jemand, der eine Bürgschaft gibt, als Instrumente nutzt, wenn Engpässe entstehen bei der Liquidität, um dann relativ schnell solche Dinge auch absichern zu können.“<sup>831</sup> Der Zeuge Selling führte aus: „Und es war ja eben so – das ist jetzt etwas, was ich nachträglich noch mal erarbeitet habe – das war ja so, dass es eben auch technisch Nachsteuerungsmöglichkeiten gab.“<sup>832</sup>

Der Zeuge Dr. Stoltenberg hat dagegen ausgeführt: „[...] wenn Sie Geld verleihen, haben Sie Risiken aber weil das ein spezielles Geschäft ist, stellen wir dieses Geschäft auch nur dann da, wenn uns umfangreiche Sicherungsinstrumente zur Verfügung gestellt werden. Üblicherweise und so auch in diesem Fall, kann das sein ein Bardepot, sodass für Teile des Kredites, den Sie ausreichen, auch quasi eine barunterlegte Sicherheit bestellt wird.“<sup>833</sup>

Während der Zeuge Brinkmann erklärte: „Ich kann das ja nachvollziehen, was diese Zeugen sagen und aus heutiger Sicht kann man das noch besser nachvollziehen. Aber man muss auch einmal sehen, wenn man eine Verantwortung für einen Betrieb hat und es sind natürlich im November 2011 etliche Maßnahmen getroffen worden, um die Liquidität zu sichern, oder im Herbst. Wenn ich das hier mal aufzählen darf: Aussetzung der Bardepotpflicht, Aussetzung der Verpflichtung zur Vorhaltung einer Mindestliquidität, Aussetzung der Begrenzung der Barkreditvergabe auf 60 Prozent der Bauaufwendungen pro Schiff – 100 Prozent der Bauaufwendungen durften dann daraus entnommen werden – Aussetzung der Pflicht zur Vorbehaltung einer Mindesteinlage, um das Mindesteigenkapital von 100 Mio. bzw. Verpflichtung ein positives Eigenkapital von 40 Mio. vorzuhalten. Alles, alles damals gemacht worden. Aussetzung der Pflicht zur Bezahlung von angelieferten Materialien innerhalb spätestens 45 Tagen nach Anlieferung. Da merkt man doch, dass im Herbst 2011 das sehr, sehr eng war. Und dann macht KPMG, und es tut mir leid, dass ich immer wieder KPMG erwähnen muss, aber dann lässt man das prüfen und KPMG gibt eine Ergänzung zum S 6-Gutachten und sagt: Es ist noch durchführbar. Was soll man denn dann machen als Außenstehender?“<sup>834</sup>

Die in den Anhörungen angesprochenen „Nachsteuerungsoptionen“ oder „Sicherungsinstrumente“ sind in dem Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010 unter verschiedenen Ziffern wiederzufinden.

### 6.1. Bardepotfreigabe (Ziffer 16.3)

Die Bardepotfreigabe ist im Kreditvertrag unter Ziffer 16. Sicherheiten, Absatz 3. Bardeckung und unter den Ziffern 8.1. (e) und 8.2. (c) geregelt.

Laut Kreditvertrag Ziffer 16.3. dient das Führen von Bardepots durch die Auftraggeber der Sicherung der Ansprüche der Banken aus diesem Vertrag und soll im Fall der Insolvenz den Weiterbau der finanzierten Schiffe sicherstellen. Dabei haben die Auftraggeber pro Bürgschaft exklusive Zinsen einen Betrag i.H.v. 10 Prozent der entsprechenden Bürgschaft

---

<sup>831</sup> WP-055-02-03-2015, S. 162

<sup>832</sup> WP-061-13-04-2015, S. 43

<sup>833</sup> WP-009-29-04-2013, S. 58

<sup>834</sup> WP-055-02-03-2015, S. 54

eininzahlen.<sup>835</sup>

Dagegen erklärten die Zeugen Polzin und Bäumer, dass die Freigabe des Bardepots eine Nachsteuerungsoption bzw. ein Instrument sei, welches genutzt werde, wenn Engpässe bei der Liquidität bestünden. Und dieses Vorgehen sei im Bürgschaftsmanagementverfahren üblich und sei mehrfach eingesetzt worden.<sup>836</sup> Der Zeuge Dr. Mediger führte dazu noch weiter aus: „Schon im April 2011 – und dann später noch mal im Juni – war darüber diskutiert worden, dass bei Liquiditätsschwierigkeiten das schnellste und probateste Mittel sein würde, auf diese Barreserve zurückzugreifen und das hat man dann im August auch gemacht.“<sup>837</sup>

## 6.2. Freigabe der Eigenkapitalreserve von 40 Mio. € (Ziffer 13.2.)

Im Kreditvertrag unter Ziffer 13. „Finanzielle Pflichten und Kontoführung“ wird unter 2. „Mindesteigenkapital“ geregelt, dass der Auftraggeber ein positives Eigenkapital i.H.v. mindestens 100 Mio. € vorzuhalten habe und dass die Höhe des für die Laufzeit des Vertrages vorzuhaltende positive Eigenkapital 40 Mio. € nicht unterschreiten darf.<sup>838</sup>

Zeuge Bäumer erklärte: „Das waren in der Regel Nachsteuerungsoptionen, die man offen gehalten hat. Dazu gehörte [...] auch die Eigenkapitalreserve von 40 Mio. €“<sup>839</sup> Während der Zeuge Saur ausführte: „Also, es hat eine Reihe von sogenannten Sicherheitslinien gegeben in diesem Kreditvertrag. [...] Es gab eine Mindesteigenkapitalquote, ich glaube, von 40 Mio., die einzuhalten waren, und, und, und. [...] waren kreditvertragliche Regelungen, über die der Kreditvergeber erst mal selber entscheiden würde.“<sup>840</sup>

## 6.3. Mindestliquidität i.H.v. 10 Mio. € auf Konten der Banken vorzuhalten (Ziffer 13.1.)

Im Kreditvertrag unter Ziffer 13.: „Finanzielle Pflichten und Kontoführung“ wird unter 1. „Mindestliquidität“ geregelt, dass der Auftraggeber eine Mindestliquidität i.H.v. 10 Mio. € vorzuhalten habe und zwar als Cash-Bestand zuzüglich zur Verfügung stehender, nicht ausgenutzter Kreditlinien.<sup>841</sup>

Dazu erklärte der Zeuge Saur: „Also, es hat eine Reihe von sogenannten Sicherheitslinien gegeben in diesem Kreditvertrag. [...] Dann, es gab eine Mindestliquidität, von, glaube ich, damals 10 Mio. € die, die über dem Zeitraum von sechs Monaten einzuhalten waren. [...] waren kreditvertragliche Regelungen, über die der Kreditvergeber erst mal selber entscheiden würde.“<sup>842</sup>

<sup>835</sup> FM 8, S. 3031 ff., Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

<sup>836</sup> WP-055-02-03-2015, S. 162; WP-059-23-03-2015, S. 94

<sup>837</sup> WP-034-08-09-2014, S. 40

<sup>838</sup> FM 8, S. 3042, Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

<sup>839</sup> WP-055-02-03-2015, S. 162

<sup>840</sup> WP-040-27-10-2014, S. 21 f.

<sup>841</sup> FM 8, S. 3042, Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

<sup>842</sup> WP-040-27-10-2014, S. 21 f.

#### 6.4. Barkredit i.H.v. bis zu maximal 163 Mio. € begrenzt auf 60 Prozent der Bauaufwendungen pro Schiff (Ziffer 5.1.)

Im Kreditvertrag unter Ziffer 5 „Barkredit“, 1. „Höhe“ wird geregelt, dass den Auftraggebern ein Barkredit in einer maximalen Höhe von 163 Mio. € gestellt werde. Dies sei jedoch begrenzt pro Schiff auf 60 Prozent der Bauaufwendungen, abzüglich etwaiger anderer zur Verfügung gestellten finanzierten Beträge.<sup>843</sup>

Der Zeuge SELLERING führte dazu aus: „Und es war nicht nur die Bardepotfreigabe, es war die Geschichte da mit den 60 Prozent auf 100 und so weiter. Das waren ja alles Sachen, wenn man das mal nicht aus der, aus der Sicht eines Untersuchungsausschussmitgliedes sieht, das unbedingt Fehler feststellen will, sondern einfach mal versucht, zu, positiv zu denken, dann war das ja alles etwas, wo die, wo die Banken gesagt haben: Wir helfen hier, machen aber ein enges Korsett, das wir lockern können, wenn wir den Eindruck haben, es läuft nicht schlecht. Und insofern sehr passend ist eigentlich abgelaufen, in dem Bereich, den wir vorher abgesteckt haben, zu sagen: Wir helfen, soweit es geht.“<sup>844</sup>

#### 6.5. Ausnutzung von Zahlungszielen (Ziffer 14.4.)

Unter Ziffer 14. „Schiffbaubezogene Pflichten“, 4. „Eigentum an den Materialien“ ist geregelt, dass der Auftraggeber die Lieferanten, wenn die Lieferung ordnungsgemäß erfolgt sei, gemäß den vereinbarten Zahlungszielen zu bezahlen habe, in jedem Fall haben die Zahlungen aber nicht später als 45 Tage, nach Ankunft in den Geschäftsräumen bzw. Betriebsgelände, zu erfolgen.<sup>845</sup>

Über die Ausnutzung von Zahlungszielen äußerte sich der Zeuge BRINKMANN wie folgt: „Alles, alles damals gemacht worden. Aussetzung der Pflicht zur Bezahlung von angelieferten Materialien innerhalb spätestens 45 Tagen nach Anlieferung. Da merkt man doch, dass im Herbst 2011 das sehr, sehr eng war.“<sup>846</sup>

Der Zeuge KOCH erklärte: „Es ist aber so, um das vielleicht noch mal, den Hintergrund zu beleuchten, so, dass durch die, das Ausbleiben also teilweise zweistelliger Anzahlungsraten der Vertragspartner Terry Highlands und auch Harren & Partner, die Geschäftsführung, so da ist das unsere Erkenntnis nachher gewesen, die Liquidität halt auch gesteuert hat. Und man kann Liquidität natürlich steuern, in dem man zum Beispiel Zulieferer später bezahlt. Oder eben Zahlungsziele dann eben auch bis zum Optimalen ausreizt, oder auch darüber hinaus, weil man einfach wirt...., indem wirtschaftliche Macht ausspielen kann.“<sup>847</sup>

<sup>843</sup> FM 8, S. 3028, Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

<sup>844</sup> WP-061-13-04-2015, S. 74 f.

<sup>845</sup> FM 8, S. 3042 ff., Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

<sup>846</sup> WP-055-02-03-2015, S. 54

<sup>847</sup> WP-036-29-09-2014, S. 18

## IX. Bürgschaft und Bürgschaftsabwicklung

### 1. Bürgschaften im Zusammenhang mit den P+S Werften nebst Vorgängerwerften

Die Volkswerft Stralsund, die von 1998 bis 2007 Bestandteil des dänischen Schifffahrtskonzerns A. P. Møller-Mærsk war, hatte bei der Übernahme durch die Hegemann-Gruppe im Jahr 2007 keine eigenen Vertriebs- und Finanzierungsstrukturen. Mit dem Wegfall der Bauzeitfinanzierung über die A. P. Møller-Mærsk-Gruppe war die Werft gezwungen, die Bauzeitfinanzierung über Anzahlungen der Besteller und Bankgarantien in Gestalt von Avalen zu realisieren. Der notwendige Avalrahmen i.H.v. 270 Mio. € wurde von den Banken allerdings nur gegen eine 80-prozentige Landesbürgschaft zur Verfügung gestellt.<sup>848</sup> Der Zeuge Wauschkuhn bestätigt die Notwendigkeit der Hilfe des Landes bei der Finanzierung der Werft und beziffert das Obligo des Landes zum Oktober 2009 mit 235 Mio. € „Und was man auch nicht vergessen darf ist, dass mit dem Verkauf der Stralsunder Volkswerft an die Hegemann-Gruppe – damals, ich glaube das war 2007 – auch die Notwendigkeit bestanden hatte, dort auch eine Bauzeitfinanzierung aufzubauen. Vorher waren die Aufträge, die die Werft in Stralsund abgewickelt hatte, letztlich konzernfinanziert, also, da hat die Mutter Geld reingeschossen. Wir waren im Herbst 2009 ... 2007, eben, als wir uns engagiert hatten in der Bauzeitfinanzierung der Hegemann-Gruppe, da waren wir im Oktober 2009 mit einem Obligo von 235 Mio. € in der Werft.“<sup>849</sup> Die Zeugin Claaßen benennt dieses Obligo als einen Grund für das folgende Engagement des Landes: „Das hat man vor dem Hintergrund getan, dass man eben diese langfristige Finanzierung, die große Finanzierung erreichen wollte, aber auch bestimmte Weichen schon gestellt waren, in eine Richtung, die man für notwendig erachtet hat. Nämlich, das Restrukturierungsgutachten war beauftragt, und das Land hat natürlich immer im Hintergrund gehabt, dass wir die bestehende Bürgschaft für die Volkswerft hatten, die sich dann im November auf über 200 Mio. noch belief, sodass man vor der Wahl stand: Lässt man diese Bürgschaft ausfallen oder unterstützt man die Werften? Und das war eben aus zwei Gründen aus unserer Sicht damals möglich: Zum einen, weil man halt sah, die Weichen sind in die richtige Richtung gestellt. Aber gleichzeitig haben wir auch dieses Obligo, das wir da nicht einfach ausfallen lassen können und wollen.“<sup>850</sup>

Für die Peene-Werft, die bereits im Rahmen der Treuhandprivatisierung zur Hegemann-Gruppe gekommen war, hatte das Land im Rahmen der Bauzeitfinanzierung Avalkredite verbürgt, die aber jeweils vollständig zurückgeführt wurden.

Die NORD/LB und die KfW IPEX gewährten schließlich der Werftengruppe im Mai 2010 einen neuen Baufinanzierungsrahmen i.H.v. 326 Mio. € Dieser Rahmen wurde im Zusammenhang mit dem Deutschlandfonds von Bund und Land zu 90 Prozent verbürgt. Wobei sich Bund und Land – als parallele Bundes-/Landesbürgschaft – die Bürgschaftsquote wiederum im Verhältnis 60 zu 40 teilten (36 Prozent = 40 Prozent von 90 Prozent). Das Land übernahm damit gegenüber dem Bankenconsortium eine Bürgschaft im Falle des Ausfalles bis zum Höchstbetrag i.H.v. 117.360.000,00 € Eine weitere (diesmal 80-prozentige) Landesbürgschaft wurde im weiteren Verlauf der Restrukturierung im Jahr 2011 gewährt, da es den P+S Werften gelungen war, einen weiteren Avalrahmen i.H.v.

<sup>848</sup> ADRs. 6/11, S. 1 f. PDF

<sup>849</sup> WP-010-13-05-2013, S. 11

<sup>850</sup> WP-014-23-09-2013, S. 9

insgesamt 115 Mio. € bei zwei Kautionsversicherern, nämlich QBE und VHV, abzuschließen.<sup>851</sup>

## 2. Grundsätzliches zum Verfahren – starke Position der Banken

Die Gewährung einer Bürgschaft hat nach den Grundsätzen des Bürgschaftsverfahrens das Ziel die Stärkung der Wirtschaftskraft in Mecklenburg-Vorpommern durch die Schaffung und Sicherung nachhaltiger wettbewerbsfähiger Strukturen zu fördern.<sup>852</sup>

Grundsätzlich dient das Instrument der Bürgschaft dazu, privates Kapital abgesichert – wenn auch nicht zu 100 Prozent – durch die öffentliche Hand für förderwürdige Projekte zu generieren. Aus diesem Sachverhalt leitet sich die herausgehobene Rolle der Banken im Bürgschaftsverfahren bei den P+S Werften ab. Das Bürgschaftsverfahren ist marktnah ausgestaltet und fußt darauf, dass die Kreditsteuerung und -überwachung im Verantwortungsbereich der Banken liegt. Allerdings muss der Bürge einbezogen werden, wenn sich im Rahmen einer Kreditentscheidung das Bürgschaftsrisiko erhöht: Der Zeuge Jandke erläutert dazu: „Das ist aber ein Verfahren, was, das ist ein Verfahren zur Förderung der Wirtschaft und es ist kein Verfahren zur Förderung von Werften. Das muss man halt auch immer sehen. Das heißt, das Instrument, das Bürgschaftsinstrument als System der Wirtschaftsförderung ist ein schlankes Verfahren. Das ist ein schnelles Verfahren und das soll im Wesentlichen privates Kapital generieren und in, aus Sicht des Landes volkswirtschaftlich förderungswürdige Projekte, lenken. Also man nimmt drittes, man nimmt das Geld Dritter und übernimmt dafür einen Teil des Risikos. Und so ist auch das Bürgschaftsverfahren in Bezug auf die Werften. Das heißt, die Prozesse liegen erst mal primär in der Verantwortlichkeit des Kreditgebers, hier der NORD/LB und der KfW. Auf der Ebene werden auch die originären Prüfungen vorgenommen. Das heißt, die ... der Kreditgeber, hier NORD/LB als Federführer, prüft und trifft daraufhin eine Entscheidung, wenn auch unter Vorbehalt, dass es eine Absicherung bekommt, wenn entsprechende Sicherheiten nicht vorhanden sind. Das unterstreicht er, indem normalerweise ein Kreditgeber nebenbei, ich sage mal, im gewerblichen Bereich, Eigenobligokredite auch noch zur Verfügung stellt bei Investitionen und indem er einen Selbstbehalt auf die Bürgschaft nimmt. Also es ist nie eine 100 Prozent-Bürgschaft. Originäre Prüfungen durch PwC als Mandatar des Landes werden dann im Ausfall vorgenommen. Gibt es natürlich gewisse Ausnahmen immer, wie zu jedem System und das ist auch hier so der Fall gewesen. Bei QBE und VHV, Kautionsversicherer, die einfach nicht das leisten können, was eine Bank mit einem, mit einem Markt und einer Marktfolge leisten kann. Das kann ein Kautionsversicherer nur eingeschränkt, insbesondere, wenn es um Verwaltung von Sicherheiten und, und die, die sind dann in den Fällen primär hereingenommen worden. Und das hat dann auch, ist in den Bürgschaftsausschuss gegangen und das ist jetzt ein Verfahren, was überall so funktioniert. Das ist in allen Landesbürgschaftsbereichen so, deutschlandweit. Aber es ist auch im Parallelbürgschaftssystem Bund-Länder so der Fall. ... Das Antragsverfahren, wie ich sagte, es basiert immer auf einer Kreditprüfung und einer Kreditentscheidung der Banken. Und da steht, weil es ja meist Hausbanken sind, dann auch häufig eine, eine sehr lange Erfahrung der Banken mit diesem Kreditnehmer, hier also mit den Werften dahinter.“<sup>853</sup>

<sup>851</sup> ADRs. 6/11, S. 3 PDF

<sup>852</sup> ADRs. 6/11, S. 16 PDF

<sup>853</sup> WP-028-05-05-2014, S. 83 und ADRs. 6/11, S. 16

Das eigentliche Vertragsverhältnis bei einer Bürgschaft der öffentlichen Hand besteht zwischen Bank und Bürge und nicht zwischen Bürge und Unternehmen. Der Mandatar des Landes (PwC) im Bürgschaftsverfahren greift bei der Prüfung auf die Informationen der Bank zurück. Dies bestätigt der Zeuge Gerlach: „Ich hatte gesagt, dass die insb... die, die Grundlage für unsere Arbeit insbesondere die Informationen, die von der Bank bereitgestellt werden, sind. Das ergibt sich zum einen daraus, dass zwischen Bürge und Bank ein Vertragsverhältnis entsteht durch die Bürgschaft, und nicht mit dem Unternehmen. Aber auch, und das ist ganz wesentlich, die Banken über weitergehende Informationen verfügen. Zum einen, weil sie schon länger mit dem Unternehmen in einer Kreditbeziehung stehen und das daher kennen und den Antrag bewerten können. Und auch aus ihrem Kreditportfolio heraus, aus anderen ähnlich gelagerten Fällen über Erfahrungen verfügen und diese mit bereitstellen können, ganz wesentlich sind auch für die Bewertung des Antrages.“<sup>854</sup> Die haftungsrechtliche Seite und die Verantwortung der Banken betont der Zeuge Saur: „Das heißt, in der Bürgschaft wird die Bank verpflichtet, auch haftungsrechtlich verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Kreditabwicklung so läuft, wie sie sich das auch vorgestellt hat. Das heißt, da muss ein, eine Berichterstattung her. In der Regel sind das Wirtschaftsprüfer oder in dem Fall waren es Sanierungsgutachter, die beauftragt worden sind. Dann ist es im Schiffbau üblich, dass eben regelmäßig Schiffsbausachverständige angehört werden zu neuen Projekten. Es müssen aktuelle Liquiditätsplanungen erstellt werden. Es müssen Dreijahresplanungen erstellt werden. Aber alle diese Dinge, die dann quasi in der Umsetzung laufen, die laufen in der Verantwortung des Kreditgebers.“<sup>855</sup> Der Zeuge Idler bestätigt die besondere Verantwortung und das Haftungsrisiko der Banken in dem Verfahren: „Wir wissen schon, dass wir da eine, eine große Verantwortung haben und wenn wir der nicht ordentlich nachkommen, dass wir dann ganz schnell in ein schwieriges Fahrwasser kommen. Und ich habe eine Kleinigkeit vergessen zu erzählen: Diese Dinge mit der Werft und mit den Landesbürgschaften sind mir auch deswegen ans Herz gewachsen, weil ich jahrelang bei der PwC in Hannover Landesbürgschaftsanträge bearbeitet habe und sehr wohl weiß, was damit zusammenhängt. Und jeder Fehler, den sie da machen, kann sie teuer zu stehen kommen. Und das ist nicht ganz unwichtig zu wissen.“<sup>856</sup>

Daher sind die Banken in dem Verfahren auch in einer entscheidenden Position, insbesondere im Bereich des Controllings. Dazu führt der Zeuge Wauschkuhn aus: „Ja, also gerne erst mal zu Ihrem ersten Punkt. Welche Controlling-Instrumente hatten wir damals? ... Da waren wir in einem ganz normalen Bürgschaftsverfahren und, wie vorhin geschildert, im Bürgschaftsverfahren ist es einfach so, dass ... Bank und Kunde erst mal das Kreditverhältnis haben, das Darlehensverhältnis. Die Entscheidung über die Kreditgewährung wird in der Bank getroffen. Die Bank trifft diese Entscheidung anhand der Analyse des Unternehmens, des Geschäftsmodells, dessen was sie auch an Zutrauen gegenüber dem Management haben ... Und dann wird es, gibt es einen Bürgschaftsantrag und letztlich ist es so, dass wir im Bürgschaftsverfahren immer ... uns es angeschaut haben, aber wir haben nicht die gleichen, die gleiche Dichte, Prüfungsdichte gehabt wie die Bank. Weil wir davon ausgehen: Die Bank hat ein Eigenobligo ... und ist deshalb ... als Darlehensgeber erst mal an der ersten Stelle und muss dieses Kreditverhältnis abwickeln

---

<sup>854</sup> WP-018-02-12-2013, S. 8

<sup>855</sup> WP-008-22-04-2013, S. 143

<sup>856</sup> WP-013-26-08-2013, S. 23

und muss deshalb auch die entsprechenden Prüfungen machen.<sup>857</sup>

Bei der Bürgschaft für die P+S Werften handelte es sich um eine Ausfallbürgschaft. Im Falle des Ausfalls sind deshalb zunächst die gegebenen Sicherheiten zu verwerten: Dazu der Zeuge Gerlach: „Die Bürgschaften von Bund und Land sind Ausfallbürgschaften. Das heißt, sie decken quotal den Anteil, der nach Verwertung der Sicherheiten ... noch besteht. Und deshalb müssen zuerst, bevor die, bevor unsere Arbeit im, im Eigentlichen beginnt, die Sicherheiten verwertet sein, damit man überhaupt den Ausfall der Höhe nach kennt und auch die Abwicklung, die Sicherheitenverwertung bei der Bank überprüft werden kann.<sup>858</sup> Zudem hat der Bürge im Schadensfall vor einer endgültigen Zahlung aus einer Landesbürgschaft zu prüfen, ob die Kreditsteuerung und -überwachung ordnungsgemäß und banküblich erfolgten.<sup>859</sup>

### 3. Rolle von PwC als Landesmandatar im Bürgschaftsverfahren 326 Mio. € Aval- und Barkredit

Im Zusammenhang mit der Bürgschaft für die 90-prozentige Bürgschaft für einen Aval- und Barkredit i.H.v. 326 Mio. € hat PwC für die Landesregierung einen Kurzbericht im Entwurf mit Datum vom 9. März 2010 verfasst.<sup>860</sup> Des Weiteren wurde eine ergänzende Sachverhaltsdarstellung am 21. April 2010 (Stand 9. April),<sup>861</sup> ein Kurzbericht mit Datum vom 21. April 2010 (mit Stand 9. März 2010)<sup>862</sup> sowie mit Datum vom 26. April 2010 eine Ergänzende Sachverhaltsdarstellung zum Bericht vom 9. März sowie zur Sachverhaltsdarstellung vom 9. April 2010 und Zusammenfassung wesentlicher Risikoaspekte<sup>863</sup> vorgelegt.

Der Zeuge Gerlach erklärt das Antragsverfahren und erläutert, auf welcher Grundlage und mit welcher Zielstellung die Berichterstattung durch PwC für das Land erfolgt:

„Zum Antragsverfahren kurz: ... Zu Beginn einer Bürgschaft ist eine Entscheidung zu treffen, ob sie gewährt werden soll. Die Entscheidung selber wird durch Land bzw. im Parallelbürgschaftsverfahren durch Land und Bund gemeinsam getroffen. Ein wesentlicher Aspekt dieser Entscheidung ist es, die damit verbundenen Risiken einer Inanspruchnahme zu kennen und dieses Risiko wird dann im Rahmen des Entscheidungsprozesses den mit der Bürgschaft verbundenen Chancen, wie dem Erhalt von Arbeitsplätzen oder anderen volkswirtschaftlichen Aspekten, gegenübergestellt. Das heißt, in diese Ermessungsentscheidung, die Bund und Land treffen, fließt neben anderen Aspekten auch die betriebswirtschaftliche Risikobewertung ein. Und diese Bewertung, die führt PwC durch ... und bereitet sie auf. [...] Und worauf setzen wir auf? Das sind zum einen bankseitig eingereichte Unterlagen – die plausibilisiert sind – und die kreditvertraglichen Regelungen und auch weiteren Informationen, Einschätzungen, die die Bank im Wesentlichen zur Verfügung stellt. Diese hinterfragen wir sehr kritisch und plausibilisieren sie. Das schließt auch eine Plausibilisierung der Unternehmensplanung ein. Und unsere Bewertung selbst, die

<sup>857</sup> WP-010-13-05-2013, S. 21

<sup>858</sup> WP-018-02-12-2013, S. 9

<sup>859</sup> A Drs. 6/11, S. 16

<sup>860</sup> FM 3, S. 950 ff.

<sup>861</sup> FM 7, S. 2286 ff.

<sup>862</sup> WM 84, S. 584 ff.

<sup>863</sup> FM 7, S. 2300 ff.



wir dann vornehmen, erfolgt stets aus dem Blickwinkel des Bürgen. Und unser Ergebnis bereiten wir in einer schriftlichen Stellungnahme auf, einem Bericht, der dann auch an den Bürgerschaftsausschuss des Landes, beziehungsweise in einem sogenannten inner... Interministeriellen Ausschuss, IMA, vom Bund und Land dann erörtert wird. ... Ich hatte gesagt, dass die insb..., die, die Grundlage für unsere Arbeit insbesondere die Informationen, die von der Bank bereitgestellt werden, sind.“<sup>864</sup>

PwC weist zum Beispiel in seiner Stellungnahme vom 9. März 2010 in Kapitel E „Stellungnahme“ Punkt 92 u. a. auf hohe Finanzierungskosten und die daraus folgende Belastung der Wettbewerbsfähigkeiten der Werften hin: „Spiegelbild der ungünstigen Risikoeinstufung sind die gemessen an der Finanzierungskraft der Hegemann-Werften-Gruppe unverhältnismäßig hohen Finanzierungskosten, die die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens erheblich belasten.“<sup>865</sup>

Der Zeuge betont, dass PwC die betriebswirtschaftlichen Risiken dargestellt hat aber es nicht die Aufgabe von PwC gewesen ist, die letztliche Risikoabwägung für den Bürgen vorzunehmen: „Unsere Aufgabe ist es, die betriebswirtschaftlichen Risiken herauszuarbeiten und ich kann sie jetzt nicht wegreden und im Rahmen der Abwägung, wo auch die Chancen gegenübergestellt werden, die mit einer Bürgerschaft verbunden sind, fließt das mit ein. Ich führe aber selber die Abwägungen nicht durch.“<sup>866</sup>

In Kapitel E „Stellungnahme“ Punkt 99 des Kurzberichtes vom 9. März 2010 heißt es: „Letztlich liegt es in der Beurteilungsermächtigung der Bürgen, eine Prognoseentscheidung zum schadensfreien Bürgerschaftsverlauf zu treffen. Im Rahmen der erforderlichen Chancen-Risiko-Analyse wird das Land mit zu berücksichtigen haben, dass im Fall einer negativen Prognose das Landesdarlehen i.H.v. 48 Mio. € mit hoher Wahrscheinlichkeit ausfallen würde. [...] Nach allem halten wir eine positive Prognose allenfalls unter folgenden Bedingungen für haushaltsrechtlich vertretbar:

Für den Fall, dass Reederzahlungen in der Höhe oder zeitlich vom Liquiditätsplan abweichen, sichert das Bankenkonsortium den sich hieraus ergebenden Liquiditätsbedarf erforderlichenfalls ab.

Die Bürgerschaft beschränkt sich auf die Absicherung der Finanzierung für vorbehaltlos kontrahierte Schiffsneubauten, die spätestens im Jahr 2011 zu Ablieferung gelangen.

Darüber hinausgehende Projektabsicherungen sind von den Bürgen jeweils gesondert zu entscheiden.

Mit dem Bankenkonsortium wird eine eindeutige Vereinbarung getroffen, unter welchen Bedingungen eine Umstellung der Finanzierung mit dem Ziel günstigerer Konditionen erfolgen wird.“<sup>867</sup>

Allerdings vermerkt PwC unter der Überschrift „Absenkung der Finanzierungskosten zur Zeit nicht erreichbar“ im Punkt 22 in der ergänzenden Sachverhaltsdarstellung vom 21. April 2010: „Zusammenfassend ist zum heutigen Zeitpunkt eine grundsätzliche

---

<sup>864</sup> WP-018-02-12-2013, S. 8

<sup>865</sup> FM 3, S. 996

<sup>866</sup> WP-018-02-12-2013, S. 23

<sup>867</sup> FM 3, S. 999

Vereinbarung mit den Banken über eine spätere Absenkung der Finanzierungskonditionen nicht erreichbar. Andere Banken stehen den Werften im aktuellen Marktumfeld jedoch nicht zur Verfügung.“<sup>868</sup>

Das Kapitel E „Stellungnahme“ des genannten Berichtes endet mit dem Punkt 101 und lautet: „U.E. wäre eine positive Bürgschaftsübernahmeentscheidung allenfalls unter den oben genannten Bedingungen gerade noch vertretbar.“<sup>869</sup>

Bezüglich der Risikoeinschätzung verweist der Zeuge Gerlach insbesondere auf die zweite Ergänzung des PwC-Berichtes vom 26. April 2010: „Also, ich kann in dem Zusammenhang auf unsere zweite Sachverhaltsergänzung vom 26. April 2010 verweisen. Wir haben dort das gesamte, noch einmal die wesentlichen Risikotreiber herausgearbeitet und dargestellt, zusammenfassend auf den letzten zwei Seiten und sind dann zu dem Ergebnis gekommen, dass die Planung keine wesentlichen Reserven aufweist. Und jetzt die Frage – wenn ich jetzt bei Ihrem Beispiel bin – es ist natürlich auch die Frage, wie gut sind meine Bremsen, wenn ich auf eine Betonmauer zufahre, beziehungsweise wie groß ist die Distanz zur Betonmauer, um noch zu bremsen. Aber wenn ich keine Reserven habe, dann heißt es, es kann klappen, aber es ist das Risiko, was damit verbunden ist.“<sup>870</sup>

Der Zeuge stellt klar, dass PwC nicht gesagt hat, dass die Sanierung und damit die Bürgschaft nicht funktionieren kann: „Die klare Aussage kann ich eigentlich so formulieren, wie Sie sie eben in Ihrer letzten Frage formuliert haben. Ja, es waren sehr hohe Risiken da. Darauf haben wir hingewiesen. Wir haben nicht gesagt, dass es nicht funktionieren kann. Und dazu möchte ich auch noch ergänzend anführen: Anfang 2011 – also, wir reden ja im Moment über 2010 – aber Anfang 2011 gab es noch mehrere Sachverhalte oder, oder Aspekte, die insgesamt sehr positiv aussahen bei den P+S Werften. Es gab eine Ratingagentur, die zu einem positiven Ergebnis gekommen ist. Es gab..., die, der Werft war es gelungen, neue Aufträge einzuwerben. Die Werft hat mehrere Finanzierungsgeber für sich interessieren können, weil der Sanierungsprozess fortgeschritten war. Und es gab auch nachher dann auch zwei Kautionsversicherungen, die da hinzugekommen sind. Es gab mehrere Akteure im Markt, die den, den, den Sanierungsprozess positiv gesehen haben Ende 2010/Anfang 2011.“<sup>871</sup>

Der Zeuge Saur führt aus, dass es zwar nicht üblich ist, dass PwC kein direktes Votum zu einer Bürgschaftsübernahme abgibt aber es gleichwohl auch vorher schon vorgekommen ist: „Sagen wir es mal so, es ist in einigen Fällen vorgekommen, in einigen Fällen, Bürgschaftsverfahren, an die ich mich erinnern kann, wo es in der Tat eine sehr knappe Entscheidung gewesen ist. Der Auftrag der PwC ist auch in solchen schwierigen Fällen, die Entscheidungsgrundlagen aufzuarbeiten, Abwägungen aufzuzeigen. Letztendlich meine ich nur, das wäre dann vielleicht auch eine Frage an den Vorsitzenden des Bürgschaftsausschusses, das Finanzministerium. Aber ich meine, das ist dann auch zulässig, die letzte Entscheidung dem Bürgen zu überlassen. Entscheidend ist der Punkt, dass die wesentlichen Abwägungsgründe, die Entscheidungsgründe, dass die dargelegt sind, dass argumentiert wird und das hat die PwC nach meiner Erinnerung gemacht. Sie hat auf Risiken hingewiesen, die in diesem Engagement standen, sie hat auch Punkte genannt, die

---

<sup>868</sup> FM 7, S. 2296

<sup>869</sup> FM 3, S. 999

<sup>870</sup> WP-018-02-12-2013, S. 24

<sup>871</sup> WP-018-02-12-2013, S. 34

man bei den Banken noch mal versuchen sollte, nach zu verhandeln und hat insoweit den Fall für den Bürgschaftsausschuss aufgearbeitet und die letzten Entscheidungen mussten die Bürgen dann treffen. Kann man sagen, gut, warum nicht noch mal ein explizites Votum von PwC. Ist in diesem Fall unterblieben, aber ich sage Ihnen, das ist vielleicht nicht üblich, aber es hat durchaus Fälle auch in anderen Bürgschaftsverfahren gegeben, wo es kein Votum der PwC gegeben hat.“<sup>872</sup>

In der Ministervorlage bezüglich des Bürgschaftsantrages vom 26. April 2010 für Minister Seidel wird das Nicht-Votieren von PwC in der Fußnote 14 aufgeführt: „[...] PwC hat kein Votum abgegeben, sondern zusammenfassend lediglich auf das mit einer Bürgschaftsübernahme verbundene sehr hohe Risiko hingewiesen.“<sup>873</sup>

#### 4. Risikobewertung innerhalb der Bürgschaftsentscheidung

Die Leitplanken für die Entscheidung des Landes über eine Bürgschaftsgewährung stellen die entsprechenden haushalts- und EU-beihilferechtlichen Regelungen dar. Der Fokus liegt hierbei bei einer Risikoprüfung, insbesondere der Beurteilung des Unternehmenskonzeptes einschließlich der Begutachtung von Stärken und Schwächen des Unternehmens nebst verschiedenen Planungsszenarien. Diese Risikoabwägung hat in die Chancen-Risiko-Abwägung einzufließen. Der Bürgschaftsmandatar des Landes, PwC, nimmt diese Risikoprüfung vor. Grundlage hierfür sind die von der Bank geprüften bzw. plausibilisierten Unterlagen und Informationen. Die Antragsstellung und Antragsbearbeitung nebst Prüfung für eine Bürgschaft laufen über PwC.<sup>874</sup> Wie es zu einer Bürgschaftsgewährung kommt skizziert der Zeuge Saur: „Einmal die Frage, wie es überhaupt zur Bürgschaftsgewährung kommt. Gut, die Bürgschaftsgewährung geht nur auf Antrag einer Bank. Das heißt, da hat eine Kreditprüfung stattzufinden und der Bürgschaftsmandatar des Landes plausibilisiert quasi das Prüfungsergebnis der Bank, indem es sich die Unterlagen vorlegen lässt, die die Bank auch hatte, um für ihre Kreditentscheidung und die dann bewertet und dann letztlich am Ende ein schriftliches Gutachten oder eine Stellungnahme fertigt, die dann im Wirtschaftsausschuss diskutiert wird und dann am Ende beschlossen wird oder auch in vielen Fällen noch unter Leitungsvorbehalt steht, wenn man eben dann noch mal die eigene Hausleitung noch mal mit dem Fall grundsätzlich befassen will.“<sup>875</sup>

Der Zeuge Wauschkuhn beschreibt das Zustandekommen des Bürgschaftsrahmens und die dabei vereinbarten Maßnahmen wie folgt: „Es war ja am Ende, was den Bürgschaftsrahmen anging, eine gemeinsame Entscheidung von Bund und Land bei den Sitzungen, die da im IMA – das ist praktisch das Organ, das bei Bund-Länder-Bürgschaften auf der Arbeitsebene über die Bewilligung von Bürgschaften entscheidet. Ich habe nur gesehen, dass es also wiederholt Diskussionen dazu gab, dass also auch viele Fragen wieder an PwC gerichtet wurden. Wie auch letztlich immer, ich glaube, es gab zwei Nachträge zu dem Gutachten. Also die haben sich auch sehr, sehr stark in die Werft reingedacht. Und es war dann vorgesehen, dass im Rahmen der Umsetzung des Sanierungskonzepts auch so ein Bankenreporting aufgesetzt wird, in dem monatlich berichtet wird, wie die Entwicklung ist und vor allem auch, wie die Sanierungserfolge eingetreten oder umgesetzt wurden, also ob die erreicht wurden. Dazu war es damals auch so, dass von KPMG extra so ein System

<sup>872</sup> WP-067-22-06-2015, S. 49

<sup>873</sup> LFI 30, S. 477

<sup>874</sup> ADRs. 6/11, S. 17

<sup>875</sup> WP-008-22-04-2013, S. 143

aufgebaut wurde, indem die Werft praktisch ihre Situation auch zahlenmäßig unterlegen konnte. Da wurde also recht viel Aufwand betrieben. Und für das Land war es so, dass dann letztlich immer das Extrakt davon über PwC an uns herankam. Später war es dann auch so, dass einzelne Avalgewährungen immer auch wieder vorgestellt wurden – Bund und Land. Also ich glaube, dass vor allen Dingen aber auch von den Banken ein ganz engmaschiges Prüfsystem eingerichtet wurde. Weil eben die Frage, ob das, ja, ob die Werft letztlich lukrativ wird, hing halt ganz entscheidend davon ab, dass die Schritte, die im Sanierungskonzept vorgeschlagen wurden, auch umgesetzt wurden. Das wurde durch die Banken sehr stark kontrollt. <sup>876</sup>

Der Zeuge Koch nennt den Rahmen, in welchem die Risikobewertung des Bürgschaftsverfahrens vorgenommen wird: „Die Abwägungen und Prüfungen und aber auch Kontrollen durch die öffentliche Hand hinsichtlich der Zusage oder, oder der Ausreichung von finanziellen Förderungen erfolgt im Rahmen dieser sogenannten Bürgschaftsverfahren, Landesbürgschaftsverfahren soweit ich beteiligt war, es gibt darüber natürlich auch andere Zuwendungen. Und das ist ein, ja in der Bürgschaftsrichtlinie ausformuliertes, förmliches Verfahren. Ich hatte das ja vorhin schon erwähnt, dass PwC für den Bürgschaftsausschuss nach Antragstellung durch Banken, also Banken stellen die Anträge auf Verbürgung, ja Ausschussvorlagen, Ausschussvorlagen gefertigt werden und die dann eben Grundlage der Entscheidung sind. Eigene Prüfungen jetzt, wenn man den, in einer Rückschau den Gesamtkomplex P+S Werften betrachtet, also eigene Prüfungen im Sinne von schiffbaulichen fachtechnischen, ingenieurtechnischen Prüfungen der Abläufe vor Ort, hat das Land selber so nicht durchgeführt. Das ist im Verfahren so, dass die Banken als die Kreditgeber aus ihren Kreditverhältnissen heraus selber Schiffsbausachverständige beauftragen und dem Land als Bürgen gegenüber verpflichtet sind, diese Erkenntnisse aus den Schiffsbausachverständigengutachten soweit zur Kenntnis zu geben, dass sie dort verarbeitet werden können. Es ist also aber so, dass diese Schiffsbausachverständigengutachten nicht direkt Eingang finden in die Diskussion bei dem Bürgschaftsausschuss, sondern PwC vorgelegt werden und PwC die Gutachten auswertet und dann das Ergebnis in die ... in das Gutachten einfließen lässt. Also, das sind Prüfungen.“<sup>877</sup>

Die Prüfung geht aber grundsätzlich nicht über die Prüfungstiefe der Banken hinaus, wie der Zeuge Wauschkuhn erläutert: „Als Bürge sitzen wir in der zweiten Reihe. Wir müssen entscheiden, ob wir das Vorgehen der Bank nachvollziehen können, ... aber gehen nicht in das enge Raster einer bankenmäßigen Prüfung.“<sup>878</sup> In dieselbe Richtung geht die Aussage des Zeugen Bäumer: „Also, wir sind ja da in einem, ich sage mal, üblichen Wirtschaftsverfahren, wie das überall in Deutschland so gehandelt wird. Und das bedeutet, man hat eine finanzierende Bank ... die eine Bürgschaft will. Also schon vom Ansatz her ist man nicht auf dem Fahrersitz, sondern man ist hinten als Bürge. Und die Bank, die auch selbst ein Obligo trägt – hier unter Temporary Framework nur 10 Prozent, sonst 20 Prozent – die hat dafür zu sorgen, dass sie alle Informationen kriegt. Da sitzen auch die Spezialisten: Wenn Sie die mal, ich weiß nicht, ob Sie die hatten von der NORD/LB. Das sind echte Bauzeitfinanzierer. Also, die kennen sich in dem Bereich wirklich sehr gut aus. Die sitzen

---

<sup>876</sup> WP-010-13-05-2013, S. 11 f.

<sup>877</sup> WP-036-29-09-2014; S. 11

<sup>878</sup> WP-010-13-05-2013, S. 21

auf dem Fahrersitz.“<sup>879</sup>

Die Zeugin Claaßen skizziert den Prozess wie folgt: „Also, das hängt, das hängt stark von der Art des Bürgschaftsfalles ab. Wie, wie umfangreich und wie ... wie umfangreich der ist und wie viele ... Fragen vielleicht schon im Laufe eines Bürgschaftsverfahrens zu behandeln sind. Also es gibt schon Fälle, also es gibt Fälle, da bekommen sie den, also die, da stellt das ... in der Regel ist das, das ein Bankenantrag. Der wird beim Land gestellt, aber geht bei PwC ein, weil die den auch beantworten. Es gibt Fälle, da geht dieser Antrag ein, sie werden darüber informiert und bekommen dann erst wieder ... bekomm..., bekommen dann erst die Information wieder, wenn das, wenn die Entscheidung oder wenn das, wenn das Gutachten von PwC vorliegt und der Fall zur Entscheidung im Bürgschaftsausschuss anfällt, anliegt. Aber es gibt auch viele Fälle, in denen es zwischendurch immer wieder ... Zwischenstände gibt, in denen also informiert wird... ja und es auch so eine Art Vorüberlegung gibt, in welche Richtungen soll es denn gehen.“<sup>880</sup>

Der Zeuge Wauschkuhn hebt den Spielraum, der bei einer Bürgschaftsentscheidung im Zuge der Risikobewertung gegeben ist hervor, wobei gleichzeitig das Ausfallrisiko nicht ausgeschlossen werden kann: „Nein, aus meiner Sicht nicht. Das ist ein ... natürlich ein Beurteilungsspielraum, der ist ganz weit gestrikt. Und, was allen klar war, war, dass man, wenn man sich in eine sanierungsbedürftige Werft begibt und sich dort engagiert, dass man natürlich Risiken eingeht ... und dass, natürlich: Der Ausfall kann auch bei jeder Bürgschaft passieren. Sonst hätten wir dieses Instrument gar nicht. Weil sonst würde der Markt einfach das nicht, nicht wollen. Niemand würde das aufnehmen. Niemand wäre bereit, ein Bürgschaftsentgelt zu bezahlen, oder auch die öffentliche Hand soweit in die Geschäfte reinschauen zu lassen, und mit denen diese ganzen doch nicht unkomplizierten Abläufe zu machen. Also, ... wir waren uns der, der Risiken bewusst. Wir haben aber die Chancen gesehen, auch. Und wir haben gesagt: Es ist uns Wert, diese Risiken für die Chancen einzugehen. Und dazu muss man einfach auch sagen, dass die Werftengruppe ja auch eine, zwischenzeitlich eine recht positive Entwicklung auch genommen hatte. Das war ja, die haben ja Akquisitionserfolge gehabt ... das Sanierungskonzept, da sind sie ja auch ganz gut vorangekommen bei der Umsetzung also ... unsere Einschätzung war, dass die das schaffen. ... Ja, zwischendurch sah es ganz gut aus, leider ist das Ergebnis natürlich nicht das, was wir uns erhofft haben.“<sup>881</sup> Der Zeuge Dr. Mediger stellt fest: „Eine exakte Prognose zur künftigen Auslastung der Werften war nicht möglich. Man konnte nur Annahmen treffen. Auf der anderen Seite... Das wog schwer, was ich eben gesagt habe. Diese Risiken wogen schwer. Auf der anderen Seite waren aber die Chancen, die ich versucht habe darzustellen, Rettung von ... volkswirtschaftlich in der Region wichtigen Werften, Rettung unseres Bürgschaftsengagements, Sanierungsaussichten, doch so gewichtig, dass sie die Risiken überwogen. Und diese Abwägung hat auch das Land nicht alleine getroffen. Die Banken haben sich beteiligt, sind mit eigenem Geld ins Risiko gegangen. Der Bund ist erstmals überhaupt bei Schiffbaufinanzierungen eingestiegen, im Rahmen des 326 Mio.-Programms.“<sup>882</sup> Letztlich stellt sich die Beurteilung der Situation als ein laufender Prozess dar, wie die Zeugin Claaßen ausführt: „Es gab Aufträge, die hinzukamen. Finanzierungskonditionen, Bürgschaftskonditionen haben sich weiter konkretisiert, sodass es eben ein Sachverhalt war, oder ein Fall war, der eben lebte und sich in verschiedene

<sup>879</sup> WP-055-02-03-2015, S. 86

<sup>880</sup> WP-014-23-09-2013, S. 19

<sup>881</sup> WP-010-13-05-2013, S. 20

<sup>882</sup> WP-014-23-09-2013, S. 64

Richtungen bewegte, aber am Ende die Bürgschaftsentscheidung positiv getroffen werden konnte, auf der weiter bestehenden positiven Sanierungsaussage von KPMG und auf der Plausibilisierung, die PwC als Bürgschaftsmandatar dazu ebenfalls vorgenommen hat, und diese Aussage so bestätigt hat.“<sup>883</sup> Der Zeuge Gerlach weist darauf hin, dass das Bürgschaftsverfahren eine Abwägung zwischen Chancen und Risiken darstellt und PwC die betriebswirtschaftlichen Risiken benannt hat: „Die Möglichkeit, diese Risiken auszuschließen, kann ich nicht abschließend bewerten. Wir haben sie, sie sind erörtert worden und sie wurden den mit der Bürgschaft vorgesehenen Chancen gegenübergestellt: Eine Abwägung. Und die Abwägung war unter anderem der Erhalt der Arbeitsplätze. Die Abwägung selber habe ich aber nicht vorgenommen, die Chancen. Ich habe die betriebswirtschaftlichen Risiken mit meinen Kollegen herausgearbeitet. Wir haben sie dargestellt und sie waren da.“<sup>884</sup>

Die Entscheidung über die Gewährung der Bürgschaft fällt hierbei in den jeweiligen Bürgschaftsausschüssen und ist mit einem Leitungsvorbehalt der Hauspitzen versehen. Die Zeugin Claßen führt dazu aus: „Also, die Bürgschaften sind ... noch der Hausleitung zur Zustimmung vorgelegt worden. Also, sie wurden, also die Landesbürgschaften wurden im Bürgschaftsausschuss des Landes ... gemeinsam, der war besetzt vom WM und einem, ein Vertreter des WM, ein Vertreter des Finanzministeriums. Die wurden da entschieden. Aber immer unter dem Vorbehalt, dass die Hausleitungen noch zustimmen mussten. Und bei den Bundesbürgschaften war es so, dass das entscheidende Gremium der sogenannte Interministerielle Ausschuss war, in dem der Bund den Vorsitz hatte. Und die sind dann aber auch der Hausleitung noch vorgelegt worden.“<sup>885</sup>

## **5. Besonderheiten der Bürgschaft: Parallelbürgschaftsverfahren, Temporary Framework sowie zusätzliche Entscheidungsvorbehalte der Bürgen**

### **5.1. Parallelbürgschaftsverfahren**

In der Regel beteiligt sich der Bund nicht an Landesbürgschaften im Bereich Schiffbau, im Zuge des Deutschlandfonds gelang es aber dem Land, den Bund als Teilbürge zu gewinnen. Somit unterlag die Bürgschaft den Regelungen des Parallelbürgschaftsverfahrens.

Der Zeuge Wellmann führt dazu aus: „Es ist sicherlich allen Ausschussmitgliedern bekannt, dass, sage ich mal, die, die Werftenförderung vor der Krise für alle Küstenländer gleich, und das ist ja auch hier in Mecklenburg-Vorpommern gewesen, ist das eine reine Landesangelegenheit gewesen und nur während der Krise sind praktisch Sonderbedingungen gewesen, wonach alle Branchen gefördert worden sind und damit auch, sage ich mal, Werften.“<sup>886</sup> Weiter beschreibt der Zeuge das Verhältnis Bund und Land bei der Risikoübernahme und die Ausgestaltung des parallelen Bürgschaftsverfahrens: „Also, die, dieses Verhältnis 60:40 ist im Grunde genommen seit Beginn der, der Förderung für das Bürgschaftsprogramm „Neue Länder“ so historisch festgelegt. Das heißt also, das ist nicht was Spezifisches, was hier die Werften anbelangt, sondern das ist, sage ich mal, ganz, ganz normales Verhältnis. Und insofern ist das Verhältnis hier auch angewandt worden. Das

---

<sup>883</sup> WP-014-23-09-2013, S. 11

<sup>884</sup> WP-018-02-12-2013, S. 19

<sup>885</sup> WP-014-23-09-2013, S. 16

<sup>886</sup> WP-038-06-10-2014, S. 80

Prinzip der Förderung in den neuen Ländern, und das ist auch praktisch hier, die Instrumente während der Krise sind ja im Grunde genommen die vorhandenen Instrumente, die genutzt worden sind. Nur halt eben mit dem Sonderregime für die Krise, dass praktisch die Banken nur 10 Prozent Eigenobligo tragen und ansonsten, sage ich mal, sind die Spielregeln so eingehalten worden, wie es, sage ich mal, üblich ist. Das heißt, paralleles Bürgschaftsverfahren. Das heißt, das Land hat praktisch eine Landesbürgschaft gegeben, wir haben eine Bundesbürgschaft gegeben. Das Land hat sozusagen ein eigenes Entscheidungsregime und der Bund ebenso. [...] Ja, das ist auf Referatsleiterebene, ist, hat, hat das, sage ich mal, da gibt es ja einen Interministeriellen Ausschuss, Bürgschaftsausschuss, wo, sage ich mal, diese, diese Fälle beraten werden. Die werden vorbereitet durch, durch die Mandatare. Das heißt, durch den Landesmandatar und den Bundesmandatar. Und da wird dann ein Entscheidungsentwurf oder eine, ein, ein Votum oder ein, eine Entscheidungsvorlage gefertigt, die, sage ich mal, dann Gegenstand der interministeriellen Bürgschaftsberatungen stattfindet.<sup>887</sup> Weiter beschreibt der Zeuge den Verfahrensgang im parallelem Bürgschaftsverfahren wie folgt: „Also, wenn die, wenn der Abschluss der, der, der Interministeriellen Beratungen, wenn der sozusagen abgeschlossen ist, dann, dann geht jeder in seine Gremien. Und, und, und wenn man auf Arbeitsebene das abgestimmt hat, dann hängt es von den Arbeitsebenen, von den Entscheidungsgremien ab, ob da irgendwo, sage ich mal, von, von diesen Ebenen noch eine Änderung vorgenommen wird. Dann, dann sollte, dann sollte zumindest derjenige Partner dann den anderen informieren, dass da noch ein Problem besteht. Das ist sozusagen das Verfahren. Wenn es, wenn es, wenn es keine Probleme gibt, dann, dann werden halt die Entscheidungsroutinen beim Land und beim Bund separat dann eingeholt. Und dann, wenn, wenn, wenn, wenn alle vorliegen, dann, dann werden ja auch dann die, die Landesurkunde und die Bundesurkunde wird dann ja, dann jeweils ausgestellt und die bekommt dann ja sozusagen das, das kreditfinanzierende Institut, für die ja dann sozusagen diese, diese Gewährleistung dann hält.“<sup>888</sup> Der Zeuge Koch beschreibt die Position des Landes allerdings als nachgeordnet: „Es ist also bei diesen Bürgschaftsausschusssitzungen im Parallelbürgschaftsverfahren so, dass das Land ein bisschen die Beifahrerposition hat. Also, die Leitung einer solchen Sitzung hat immer ein Vertreter des Bundeswirtschaftsministeriums.“<sup>889</sup>

Die Rolle und Zusammenarbeit der jeweiligen Mandatare von Bund und Land, also PwC, betont der Zeuge Dr. Hirsch: „Und die Arbeit war dadurch geprägt, dass wir für einen jeweiligen Bürgschaftsantrag vom Mandatar des Bundes, der sich bedient hat der fachlichen Kompetenz, das war die PwC, ist ja bekannt, der fachlichen Kom... Werften... in Werftenfragen fachlichen Kompetenz der Niederlassung in Schwerin, der PwC in Schwerin. Und ... die also zugearbeitet hat, die hier im Lande, meines Wissens Mandatar des Landes ist. Und wir hatten Unterlagen, immer bezogen auf die Bürgschaftsausschusssitzungen, die einheitlich waren, meiner Kenntnis nach. Wir haben einheitliche Unterlagen bekommen seitens der PwC und auf der Basis dieser Unterlagen beraten. Und im Rahmen dieser Beratungen waren meine Kollegen aus dem Land kompetente engagierte Vertreter des Landes, die aber sehr wohl immer sich des Handlungsspielraums bewusst waren, den das Haushaltsrecht, und meines Wissens ist das Haushaltsrecht in Bund und Land fast wortgleich, die sich immer bewusst waren, in welchem Rahmen sie handelten. [...] Also, meiner Erinnerung nach haben wir keine direkten Informationen. – Ich will nicht ausschließen, dass es mal irgendeine gab, aber das war nicht der übliche Weg, sondern der

<sup>887</sup> WP-038-06-10-2014, S. 81

<sup>888</sup> WP-038-06-10-2014, S. 83

<sup>889</sup> WP-036-29-09-2014, S. 20

übliche Weg verlief immer über die PwC.“<sup>890</sup>

## 5.2. Temporary Framework

Ebenso als Reaktion auf die Wirtschafts- und Finanzkrise hatte die EU-Kommission beihilferechtliche Neuerungen erlassen, nämlich das Instrument Temporary Framework.

Die Zeugin Claßen erläutert den Unterschied des Temporary Framework zum normalen Beihilferecht im Hinblick auf die zusätzlichen Spielräume: „Also, Inhalt des ... Temporary Frameworks waren bestimmte beihilferechtliche Neuerungen, die als Reaktion auf die Finanz- und Wirtschaftskrise von der EU-Kommission erlassen worden sind. Nach meiner Erinnerung war das Ende 2008, Anfang 2009, vielleicht auch ein bisschen früher. Und ein wesentlicher Punkt war, dass man ... es gibt also ein Regime für Unternehmen in Schwierigkeiten. Wenn ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist, was man anhand bestimmter Indikatoren dann festmacht, zum Beispiel Liquiditätsengpässe, Eigenkapitalverzehrung. Da gibt es so ein Set von ... Kriterien, die da zu beurteilen sind. Dann ist das normale Regime, dass man sofort in eine, eine Umstrukturierungsbeihilfe, Restrukturierungs- Umstrukturierungsbeihilfe kommt, die notifiziert werden muss. Das ist ein sehr rigides System. Das hat die EU-Kommission ausgesetzt für solche Unternehmen, die zum 1. Juli oder 1. August 2008 – das war also der Zeitpunkt, wo man gesagt hat, da hat die Finanz- und Wirtschaftskrise ihre Folgen entfaltet – die zu dem Zeitpunkt keine Unternehmen in Schwierigkeiten waren. Die konnten also auch mit Bürgschaften begleitet werden, ohne dass das normale, dass das gerade beschriebene Regime griff. Also, da hat man gesagt: ‚Okay, die sind, die sind in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise‘ ... beziehungsweise, das war ein weiteres Kriterium. Wenn sie ein Unternehmen in Schwierigkeiten waren, musste man sagen ‚Das ist in Folge der‘ oder war zu prüfen ‚Ist es in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise erfolgt?‘ Und dann konnten die zu den, in Anführungsstrichen, normalen Bedingungen außerhalb des Regimes für Unternehmen in Schwierigkeiten mit Bürgschaften begleitet werden. Und der zweite Punkt war, dass die Bürgschaften eben zu 90 Prozent gewährt werden konnten, was vorher eben nur zu 80 Prozent möglich war. Und ... und das bedeutet natürlich auch, dass diese, dass die Haftung der Bürgen um 10 Prozent angestiegen ist, weil man einfach 10 Prozent mehr verbürgen konnte, was das ja auch so passiert ist, also, was dann auch so erfolgt ist.“<sup>891</sup>

Beihilferechtlich ist es nicht entscheidend, ob die Bürgschaft zusammen von Bund und Land gewährt wird, vielmehr betont die Zeugin Claßen die Entlastung des Landes durch die Beteiligung des Bundes: „Also, es war aufge... aufgeteilt auf Bund und Land. Also, wir haben also eine gemeinsame Bürgschaft gehabt ... und natürlich haben wir dadurch eine deutliche Risikominimierung im Verhältnis zu dem gehabt, was wir vorher hatten. Das war auch ... ein Punkt, der, der dem Bund ... am Anfang nicht so gut gefallen hat. Also, das haben wir eine Weile hin und her diskutiert. ... Meines Er... Ich habe vorhin deshalb so geantwortet, weil nach meiner Erinnerung war dafür die konkrete Grundlage nicht ... Temporary Framework hat 90 Prozent erörtert, ermöglicht. Die Grundlage dafür, dass der Bund sich ... das ist also beihilferechtlich ist das eigentlich egal, ob Bund oder Land. Das interessiert die EU-Kommission immer nicht. Für die ist das alles eine öffentliche Hand. Der Bund hat sich in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise dazu entschlossen ... und hat dann ja auch eigene Programme aufgelegt, die über die bisherigen Hilfsmöglichkeiten

<sup>890</sup> WP-038-06-10-2014, S. 99 f.

<sup>891</sup> WP-014-23-09-2013, S. 26



hinausgingen und die Länder stärker unterstützt haben. Insofern, ich sehe das alles in dem großen Zusammenhang Finanz- und Wirtschaftskrise und hat für uns dazu geführt, dass der Bund an unsere Seite getreten ist und das war ein wesentlicher Gesichtspunkt, ja. Der auch zu einer wesentlichen Entlastung geführt hat.“<sup>892</sup>

### 5.3. Zusätzliche Entscheidungsvorbehalte der Bürgen

Eine weitere Besonderheit des Bürgschaftsverfahrens stellen zusätzliche Entscheidungsvorbehalte der Bürgen dar, welche zum Beispiel die Herauslage von Avalen betreffen. Diese Vorbehalte führten zu einer häufigen Befassung der Bürgen mit den Anträgen der Banken im Zusammenhang mit der Kreditsteuerung.<sup>893</sup> Diese Besonderheit arbeitet der Zeuge Gerlach heraus: „Nach dem Antragsverfahren, wenn dann die Bürgschaft übernommen wurde, schließt sich dann auch die Verwaltung der Bürgschaft an. In einem... Grundsätzlich erfolgt die Verwaltung eigenverantwortlich durch die Bank. Sie führt die Verantwortung für das Kreditengagement und sie muss nur dann unterrichten, wenn sich risikohörende Umstände ergeben und sie Entscheidungen treffen will, die möglicherweise Einfluss darauf haben, ob eine Bürgschaftsinanspruchnahme droht oder nicht, die darauf Einfluss haben. Bei den P+S Werften war es etwas anders. Dort gab es relativ häufige Befassungen, weil in der Entscheidung, die Bund und Land getroffen hatten, vorgesehen war, dass bestimmte Avale auf Antrag der Bank der vorherigen Zustimmung der Bürgen bedürfen, weshalb es immer wieder ... Befassungen zur Entwicklung der P+S Werften und zur Entscheidung der einzelnen Avale gab.“<sup>894</sup>

Laut Landesregierung dienen als Grundlage für die Bürgenentscheidungen Stellungnahmen und Informationen durch die konsortialführende Bank. Die Stellungnahmen der Bank beruhen danach auf: „Dem monatlichen Reporting des Sanierungsgutachters KPMG zur Plausibilität der Angaben zu den Ist-Bautenständen, zu der Finanzlage und zum monatlichen Update der kurzfristigen Liquiditätsplanungen der Werft, den Schiffsergebnissen (Deckungsbeiträgen) sowie zu Sanierungsfortschritten; der Sanierungsgutachter wurde von den Banken im Rahmen ihrer Kreditübernahmeentscheidungen gefordert und von der Werft beauftragt; im Frühjahr 2012 wurde die KPMG durch Roland Berger ausgetauscht; den Berichten eines Schiffsbausachverständigen über die technische, zeitliche und kalkulatorische Abwicklung von Schiffbauprojekten auf den Werftstandorten, zur Kapazität und technischen Leistungsfähigkeit der Werft sowie zu Auftragshereinnahmen wurde von den Banken im Rahmen ihrer Kreditübernahmeentscheidung gefordert und von der Werft beauftragt. Diese Unterlagen wurden den Bürgen für ihre Entscheidungen zur Verfügung gestellt.“<sup>895</sup>

## 6. Bürgschaftsentgelt

Das Bürgschaftsentgelt für den 326er-Rahmen ergibt sich aus den beihilferechtlichen Bestimmungen der EU-Kommission im Zusammenhang mit dem Temporary Framework. Es gelang im Verfahren den niedrigsten Entgeltsatz i.H.v. 3,8 Prozent anzusetzen. Die Zeugin Claaßen führt zu den Besonderheiten des Verfahrens aus: „Die Bürgschaftskosten

---

<sup>892</sup> WP-014-23-09-2013, S. 33

<sup>893</sup> ADRs. 6/11, S. 17 PDF

<sup>894</sup> WP-018-02-12-2013, S. 9

<sup>895</sup> ADRs. 6/11, S. 18 PDF

sind also stark geprägt durch die beihilferechtlichen Notwendigkeiten und es war unter dem Temporary Framework besonders ausgeprägt. Da gab es halt bestimmte ... ja, Berechnungswege, wo dann Fragen wie Besicherung und Risikoeinschätzung des Unternehmens berücksichtigt wurden und daraus wurden dann die Bürgschaftsgebühren abgeleitet. Da gab es also Vorgaben von der EU-Kommission, welche ... welche Gebühren bei welcher, bei welcher Besicherung und bei welcher Risikoeinschätzung zu verlangen sind und wir haben das gewählt, was beihilferechtlich möglich war.“<sup>896</sup>

Der Zeuge Dr. Mediger erklärt die Voraussetzungen, die europarechtlich erfüllt werden müssen, um die günstigste Variante anwenden zu können: „Vielleicht kann ich auch einmal ganz kurz erläutern, wie man zu diesen 3,8 Prozent kam. Es gibt ein europarechtliches Raster, das vorschreibt, unter welchen Voraussetzungen man welche Bürgschaftsentsgelte nehmen muss. Und dieses Raster beinhaltet zum einen eine Aussage über die Bonität des Unternehmens und zum anderen eine Aussage über die Sicherheitenlage. Zu beidem hat uns die NORD/LB entsprechende Bescheinigungen zugeschickt. Sie hat die Bonität B uns bestätigt und eine Besicherung von höher als 40 Prozent. Das war die Marge. Jetzt kann man sich fragen: Wieso kommen die denn zu einer Besicherung von höher als 40 Prozent? Herr Holter, das liegt daran, dass wir hier ja nicht von dem Landesdarlehen sprechen, das besichert worden war durch Verpfändung von Unternehmensanteilen von Hegemann und Grundstücken und all solche Sachen. Ja? Sondern die Besicherung bei dem 326 Mio. € Rahmen erfolgte ja dadurch, dass mit den ausgezahlten Mitteln Schiffe gebaut wurden, sodass die Schiffshypotheken immer mit Baufortschritt dann auch an Wert gewonnen haben. Und deshalb hat die NORD/LB bestätigt, dass der Sicherheitenwert bei diesem Bürgschaftsrahmen über 40 Prozent lag. Und damit war das europarechtlich zulässig die 3,8 Prozent zu nehmen und diese Variante, nur die günstigste Variante, ist auch realisiert worden.“<sup>897</sup>

Der Zeuge betont dabei das Bemühen des Landes die Bürgschaftskosten niedrig zu halten: „Wir hatten unmittelbaren Einfluss, wie ich schon gesagt habe, auf das Bürgschaftsentsgelt. Da haben wir es geschafft, mit 3,8 Prozent, also dem niedrigsten überhaupt denkbaren europarechtlichen Wert, zurechtzukommen. Das, was die Banken gefordert haben, ... haben wir schon damals versucht, im Verhandlungsweg so niedrig wie möglich einzustufen.“<sup>898</sup> Allerdings stellt der Zeuge Jandke heraus, dass die Kosten für die Bürgschaft im Verhältnis zu einer normalen Bürgschaft sehr hoch sind: „Die Bürgschaft war natürlich wirklich teuer. Ich glaube, wir lagen bei 3,8 Prozent. Im normalen Coversystem ist man zwischen, ich glaube, 0,8 und 1,2 ... Also, wenn ich das Schiff fast zu 100 Prozent verbürgen muss und ich hab 3 Prozent mehr Zinsen als sonst, ist das alleine schon ein erheblicher Teil, aber vorgegeben von der Kommission.“<sup>899</sup>

Dass KPMG zunächst nicht wusste, wie hoch tatsächlich das Bürgschaftsentsgelt ausfallen würde und daher verschiedene Varianten im Sanierungsgutachten gerechnet hat, arbeitet der Zeuge Dr. Mediger heraus: „Danach hat KPMG dann nach und nach über sogenannte Term Sheets der Banken die definitiven Zinssätze erfahren ... hatte aber immer noch keine abschließende Kenntnis davon, wie hoch das Bürgschaftsentsgelt sein würde. Das hing damit zusammen, dass das Bürgschaftsentsgelt wiederum europarechtlich zutreffend eingeordnet

<sup>896</sup> WP-014-23-09-2013, S. 50

<sup>897</sup> WP-014-23-09-2013, S. 75

<sup>898</sup> WP-014-23-09-2013, S. 70

<sup>899</sup> WP-038-06-10-2014, S. 44

werden muss. Und deshalb hat KPMG da gerechnet mit Varianten, die von 8,34 Prozent im schlimmsten Fall bis zu 3,8 Prozent im günstigsten Fall reichen. Dieser günstigste Fall ist übrigens der, der nachher eingetreten ist.“<sup>900</sup> Ebenso betont der Zeuge, dass das tatsächliche Entgelt im Finanzierungsrahmen des Sanierungskonzeptes lag: „Wenn man das richtige Bürgschaftsentgelt zugrunde legt, das nachher tatsächlich vereinbart worden ist, von 3,8 Prozent, dann konnten die Finanzierungskosten aufgefangen werden im Rahmen des Sanierungskonzeptes.“<sup>901</sup>

## X. Scandlines-Auftrag

### 1. Vertragsabschluss

Dieser Auftrag hat für die P+S Werften eine bedeutsame Rolle gespielt. Der Zeuge SELLERING hat dazu erklärt: „Der Auftrag zum Bau der Scandlines-Fähren aus dem März 2010, der aus heutiger Sicht leider maßgeblich zur Insolvenz beigetragen hat, der stellte sich damals als Eintritt in ein zukunftsträchtiges Marktsegment des Spezialschiffbaus dar.“<sup>902</sup> Auch der Zeuge MEYER sagte, man habe mit diesem Auftrag in ein neues Auftragssegment mit Zukunftsperspektive für das Unternehmen vorstoßen wollen.<sup>903</sup>

Dem Vertragsabschluss waren langwierige Verhandlungen vorausgegangen und der Zeuge MÖLLER hat vorgetragen, dieser Auftrag sei lange im Markt positioniert gewesen.<sup>904</sup> Im Vorfeld der Vertragsunterzeichnung hatte sich die Landesregierung nach Aussage des Zeugen MÖLLER in die Verhandlungen in der Form eingebracht, dass vor dem Vertragsabschluss ein Gespräch mit Vertretern von Scandlines, Werftvertretern und Vertretern der Landesregierung in der Staatskanzlei geführt wurde, wo man den Vertretern von Scandlines erläutern habe, dass der Umstand, dass das Unternehmen sich in einer Treuhand befinde, die Leistungsfähigkeit der Werft nicht beeinflusse.<sup>905</sup> Einem Vermerk aus der Staatskanzlei<sup>906</sup> zur Folge fand dieses Gespräch am 20. Januar 2010 in der Staatskanzlei statt. Für Scandlines nahmen die Herren REINER, KRANTZ und PÖKER, für die Landesregierung die Zeugen MEYER, MEDIGER, MÖLLER und MR OBERBECK teil. Ausweislich des Vermerks hat der Zeuge MÖLLER in diesem Gespräch auch ausgeführt, dass die Werften sanierungsfähig seien und „die Schiffsfinanzierung (324 plus 48 Mio. €) über die nächsten Jahre gesichert“ seien.

Die Verträge über die Fähren<sup>907</sup> sind datiert vom 25. März 2010. Sie sind geschlossen zwischen der Volkswerft Stralsund und der Scanferries Chartering A/S, Copenhagen. Für die Werft haben die Bevollmächtigten CREDE und SCHULZ und für Scandlines die Herren REINER und MIKELSEN gezeichnet. In den Verträgen ist der Kaufpreis mit jeweils 86.170.000 € pro Schiff ausgewiesen.

<sup>900</sup> WP-014-23-09-2013, S. 69

<sup>901</sup> WP-014-23-09-2013, S. 63

<sup>902</sup> WP-061-13-04-2015, S. 13 f.

<sup>903</sup> WP-015-30-09-2013, S. 36

<sup>904</sup> WP-015-30-09-2013, S. 113 f.

<sup>905</sup> WP-026-28-04-2014, S. 22

<sup>906</sup> FM 2, S. 135 PDF

<sup>907</sup> ADRS. 6/88

Der Zeuge Brinkmann hat diesen Auftrag so beschrieben: „Er wurde reingenommen mit einer Kalkulation, ich glaube von etwa 86 Mio. € auf Vollkosten, dann gab es noch einen Abzug Reedereiaufwendungen. Es gab eine Frist für den Auftrag. Der Auftrag hatte eine schwierige Finanzierung, 20:80, 80 Prozent zum Schluss. [...] Er war von Anfang an schwierig kalkuliert, die Fristen waren eng, die Gewichte waren sehr eng.“<sup>908</sup> Und weiter hat er ausgeführt, seine Prüfung habe ergeben, „[...] dass die Geschäftsführung, die diesen Vertrag abgeschlossen hat, sich erheblichen Fragen stellen muss.“<sup>909</sup> Im Anschluss an seine Aussage hat er schriftlich mitgeteilt, dass er wegen des Vertragsabschlusses über die Fährn Klage gegen die Geschäftsführung und den Aufsichtsratsvorsitzenden der Werft erhoben hat.<sup>910</sup>

Der Zeuge Idler hat sich zu diesem Vertrag wie folgt geäußert: „Ich habe im Nachhinein feststellen müssen, dass die Bauaufträge so einseitig abgeschlossen waren, dass praktisch sozusagen die Vorteile und Pluspunkte nur auf Auftraggeberseite waren und die Nachteile nur auf Auftragnehmerseite.“<sup>911</sup> Einen Aspekt, der diese Einschätzung unterstreicht, hat der Zeuge Gefken vorgetragen. Nach seiner Wahrnehmung seien die Änderungsmöglichkeiten für Scandlines in dem Vertrag nicht begrenzt gewesen. Das habe dazu geführt, dass es mitunter 21 Änderungsstände gegeben habe, was natürlich einen wahnsinnigen Aufwand bedeutet habe.<sup>912</sup>

## 2. Zahlungsmodalität des Scandlines-Vertrages

Zu den Zahlungsbedingungen des Vertrages hat der Zeuge Reiners erläutert: „Die Besonderheit dieses Auftrages war, dass die über die Laufzeit des Baus fälligen Anzahlungen nur 20 Prozent des Kaufpreises ausmachten. Die übrigen 80 Prozent sollten erst bei Abnahme gezahlt werden.“<sup>913</sup>

## 3. Kalkulation des Scandlines-Auftrages

In der Beiratssitzung vom 9. März 2010 hatte der Beirat einstimmig beschlossen, diesen Auftrag anzunehmen. Dazu ist im Protokoll über diese Sitzung vermerkt: „1. Trotz einer Vollkostenunterdeckung wird die Vertragsunterzeichnung [...] und der Bau der Baunummern 502 und 503 [...] zum Preis von je 83 Mio. € freigegeben. 2. Der Geschäftsführung der Hegemann-Werften-Gruppe wird jedoch aufgegeben, die Kosten um mindestens 3 Mio. € zu senken, wobei die Zielsetzung eine Kostensenkung um 6 Mio. ist.“<sup>914</sup> Der Zeuge Axhausen hat auf Nachfrage bestätigt, es sei gängige Praxis im Schiff- und Anlagenbau, einen Auftrag mit Unterdeckung abzuschließen, weil danach noch Nachverhandlungen geführt würden und bis zu 5 Prozent Einsparungen erzielt werden könnten. Dies seien dann bei einem Auftragsvolumen von 86 Mio. dann etwa 4,3 Mio. Weiter hat der Zeuge Axhausen ausgeführt, eine Vollkostenunterdeckung bedeute nicht, dass mit dem Deckungsbeitrag nicht ein wesentlicher Beitrag zum Gesamtergebnis der

---

<sup>908</sup> WP-055-02-03-2015, S. 11

<sup>909</sup> WP-055-02-03-2015, S. 13

<sup>910</sup> A Drs. 6/159

<sup>911</sup> WP-013-26-08-2013, S. 11

<sup>912</sup> WP-042-03-11-2014, S. 135/136

<sup>913</sup> WP-042-03-11-2014, S. 11

<sup>914</sup> Protokoll der Beiratssitzung vom 9. März 2010, WM 45, S. 236 ff.

Werft geleistet werden könne.<sup>915</sup> Der Zeuge Meyer erklärte, man habe gewusst, dass es knapp werde und sagte zur Kalkulation dieses Auftrages: „[...] die Abwägung [...] das man mit diesem Auftrag in ein neues Auftragssegment mit Zukunftsperspektive für das Unternehmen hineinkommt und dass von unserer Seite immer die Voraussetzung sein muss bei aller knappen Kalkulation, dass es in die Gesamtkalkulation des Unternehmens, also die Summe der Aufträge der vorliegenden Aufträge, hineinpasst.“<sup>916</sup> Der Zeuge Bäumer führte aus, die beiden Scandlines-Fähren seien mit 1,6 Mio. € Gewinn prognostiziert gewesen, inklusive Deckung der Gemeinkostenbeiträge.<sup>917</sup>

#### **4. Technische Aspekte bei Abschluss des Scandlines-Vertrages**

Nach Einschätzung des Zeugen Brinkmann hat es auch technische Probleme gegeben, die bei dem Abschluss des Scandlines-Auftrages hätten berücksichtigt werden müssen.<sup>918</sup> Zu den technischen Hintergründen des Auftrages hat der Zeuge Mühlhausen bei seiner Vernehmung erklärt: „Die Scandlines-Fähren, die begannen damit, dass wir ein Einzelgutachten gemacht haben. Das heißt, bevor dieser Auftrag tatsächlich freigeschaltet wurde, nenne ich es mal so, von der Bank, wurden wir mit einem Gutachten über die Kalkulation und Planung der Werft beauftragt. In diesem Gutachten, das habe ich auch dabei, da haben wir bemängelt, dass dort sehr wenig Fertigungsstunden, dass die Fertigungsstunden sehr knapp kalkuliert sind, dass die Konstruktionsstunden knapp kalkuliert sind und dass eine zu große Überlappung zwischen Konstruktion und Fertigung stattfindet. Das heißt, die Konstruktion war nicht fertig als die Fertigung begann. Das ist im Schiffbau auch teilweise üblich. Aber die Überlappung war so groß, dass dort mit Schwierigkeiten zu rechnen war.“<sup>919</sup> Dies hat der Zeuge Brinkmann bestätigt. Er habe einen Gutachter zu dem Vertragsabschluss beauftragt, der zu der Auffassung gelangt sei, für den Bau der beiden Fähren seien erheblich zu wenig Konstruktors- und Fertigungsstunden angesetzt worden. Unter anderem hätte auch berücksichtigt werden müssen, dass die Werft über keine Erfahrung im Fährschiffbau verfügt habe. Alleine dadurch seien Mehrkosten von mehr als 7,5 Mio. € angefallen.<sup>920</sup> Weiter hat der Zeuge Brinkmann ausgesagt, bei der Vertragsunterzeichnung sei auch das Gewicht sehr knapp kalkuliert gewesen. Man habe nur eine Reserve von 88 Tonnen bis zur Zurückweisung gehabt. Wenn man so eng arbeite, müsse man ein sehr gutes Gewichtsmanagement haben.<sup>921</sup>

#### **5. Der Scandlines-Auftrag im Zusammenhang mit dem IDW S 6-Sanierungsgutachten**

Die Gesellschaft KPMG hat sowohl das IDW S 6-Gutachten als auch weitere Papiere erarbeitet, die dieses Gutachten ergänzen (siehe auch unter 2. Teil A. II. Sanierungsgutachten IDW S 6). Der Ausschuss hat sich intensiv mit der Frage beschäftigt, ob und wie die Finanzierung der Fähren in diesem Gutachten und in den Ergänzungen Berücksichtigung gefunden bzw. nicht gefunden haben.

<sup>915</sup> WP-017-25-11-2013, S. 24 f.

<sup>916</sup> WP-015-30-09-2013, S. 36

<sup>917</sup> WP-055-02-03-2015, S. 110

<sup>918</sup> WP-055-02-03-2015, S. 13

<sup>919</sup> WP-030-16-06-2014, S. 101 f.

<sup>920</sup> WP-055-02-03-2015, S. 27

<sup>921</sup> WP-055-02-03-2015, S. 15

### 5.1. IDW S 6-Gutachten vom 14. Dezember 2009

Laut Aussage des Zeugen Brinkmann war das Gutachten Eckstein der Sanierung der Werften.<sup>922</sup> Das Gutachten wurde am 14. Dezember 2009 vorgelegt und bescheinigte die Sanierungsfähigkeit der Werften (siehe auch unter 2. Teil A. II. Sanierungsgutachten IDW S 6). Die Scandlines-Fähren sind in diesem Gutachten nicht aufgeführt. Der Zeuge Axhausen hat erklärt, am 14. Dezember 2009 seien die Aufträge für die Scandlines-Fähren nicht so konkret gewesen, dass es erlaubt oder gar notwendig gewesen sei, sie mit einzuplanen.<sup>923</sup>

### 5.2. Szenariobetrachtung vom 25. Januar 2010

Mit Datum vom 25. Januar 2010 hat die KPMG eine Finanzierungsbedarf-Szenariobetrachtung vorgelegt.<sup>924</sup> Darin sind auch alternative Berechnungen zu den Auswirkungen des Scandlines-Auftrages auf die Liquidität der Werft angestellt worden: Es wurde alternativ gerechnet und dargestellt, wie sich die Liquidität der Werft unter Hereinnahme des Scandlines-Auftrages beziehungsweise unter dessen Herauslassung darstellt. Der Zeuge Axhausen hat dazu ausgeführt: „Das Papier vom 25. Januar stellt im Auftrag der Werften dar, was ceteris paribus – das heißt, unter Beibehaltung aller übrigen Parameter – an zusätzlicher Finanzierung erforderlich wird, wenn die Scandlines-Fähren, wenn der Scandlines-Fähren-Auftrag unterschrieben würde und für die Finanzierung der Worst Case angenommen wird.“<sup>925</sup> Dieser Entwurf sei Gegenstand eines Treffens mit den Geschäftsführern, dem Treuhänder, dem Land, dem Bund und den Banken gewesen.<sup>926</sup> Damals sei es Wunsch der damaligen Geschäftsleitung gewesen, den zusätzlichen Finanzierungsbedarf für die Fähren auszureichen. Dieser Wunsch sei banken- und bürgerschafts- und mandatarseitig, also bürgerschaftsgeberseitig rundweg abgelehnt worden.<sup>927</sup> Der Zeuge Reiners hat vorgetragen, dieses Gutachten der KPMG vom 25. Januar 2010 belege, dass das Konzept unter Berücksichtigung der Zinsmehrbelastungen und bei Hereinnahme des Scandlines-Auftrages nicht aufgehe, sondern im Jahr 2012 erheblicher zusätzlicher Finanzbedarf bestehe.<sup>928</sup> Der Zeuge Kulenkampff hat ausgesagt, dieses Papier sei mit E-Mail vom 25. Januar „an Vertreter des Bankenkonsortiums, von Wellensiek sowie Martin Hammer“ versandt worden<sup>929</sup> und interessant an dieser Betrachtung sei, dass es den Scandlines-Auftrag berücksichtige. „Diese Szenariobetrachtung kam nämlich zu dem Ergebnis, dass bei einer Annahme dieser Aufträge die Liquidität nicht ausreichen und die Sanierung scheitern werde. Auch ohne diese Aufträge war es aber nach dieser Betrachtung ausgesprochen fraglich, ob die Werften im Planungszeitraum ausreichende Liquidität aufweisen würden.“<sup>930</sup>

### 5.3. Ergänzungsbericht vom 1. Februar 2010

Vier Tage nachdem die Szenariobetrachtung vorgelegt worden war hat KPMG die

---

<sup>922</sup> WP-055-02-03-2015, S. 9

<sup>923</sup> WP-017-25-11-2013, S. 7

<sup>924</sup> A Drs. 6/43

<sup>925</sup> WP-024-31-03-2014, S. 8

<sup>926</sup> WP-024-31-03-2014, S. 8

<sup>927</sup> WP-024-31-03-2014, S. 8

<sup>928</sup> WP-055-02-03-2015, S. 11

<sup>929</sup> WP-010-13-05-2013, S. 78

<sup>930</sup> WP-010-13-05-2013, S. 78

Präsentation „Anpassung des Finanzierungsbedarfs in Ergänzung des Sanierungskonzeptes IDW S 6“ mit Datum vom 1. Februar 2010 vorgelegt, in dem das Scandlines-Projekt nicht berücksichtigt ist (siehe auch unter 2. Teil A. II.2. Sanierungsgutachten IDW S 6). Nach Aussage des Zeugen Axhausen bezieht sich die Ergänzung vom 1. Februar ausschließlich auf die Finanzierungsbedingungen.<sup>931</sup> Er erläuterte: „Am 1. Februar sind die Scandlines-Fähren, in dem Papier sind sie nicht enthalten. Das Papier bezieht sich auch im Wesentlichen auf die Finanzierung und nicht auf die Planung der Bauten. Die Scandlines-Fähren sind nach meiner Kenntnis im April in die Bauplanung der Werft übernommen worden.“<sup>932</sup> Zur Begründung dafür, dass die Scandlines-Fähren nicht im Ergänzungsbericht im Februar enthalten seien führte er weiter aus: „Die Scandlines-Fähren sind nicht enthalten, nachdem eine Finanzierung vom bestehenden Finanziererkreis abgelehnt war und zum gegebenen Zeitpunkt keine andere Finanzierung infrage kam. Insofern waren die Annahmen der Werft in der vorliegenden Planung die Scandlines-Fähren nicht aufzunehmen, nachvollziehbar.“<sup>933</sup> Die Fähren seien erst ab dem Zeitpunkt berücksichtigt worden, wo sie tatsächlich im Auftragsbuch gestanden hätten, denn erst dann seien sie tatsächlich in die Bauplanung eingeplant worden. Konkret sagte er dazu: „Es gab eine Bauplanung, das ist die, die dem Sanierungsgutachten zugrunde liegt, und in dem Moment, in dem dann Aufträge reinkommen [...] verschiebt sich ja die Bauplanung. [...] der beschlossene Kreditrahmen gibt die Leitplanken vor, [...] innerhalb [...] derer die Werft dann tatsächlich Aufträge annehmen und abarbeiten kann.“<sup>934</sup> Dazu hat der Zeuge Reiners die Einschätzung vorgetragen: „Für uns war der Scandlines-Auftrag, der fiel ja nicht vom Himmel, der ist schon im Jahr 2009 intensiv verhandelt worden ... dass dieser in dem überarbeiteten oder in diesem Finanzierungs-konzept, Ergänzungs-konzept von KPMG keine Berücksichtigung gefunden hat, das können wir überhaupt gar nicht mehr nachvollziehen. Das ist natürlich aber der Punkt: Das hat nicht mehr reingepasst. Wir hätten gar nicht die Scandlines-Fähren annehmen können, weil diese Finanzierungsbedingungen, die mit dem Auftrag Scandlines zusammenhingen, 20 Prozent Anzahlung und 80 Prozent bei Ablieferung, von vorneherein unseren Finanzierungsrahmen gesprengt hätten. Also hat KPMG ... vielleicht in Abstimmung, ich kann es nicht sagen, wie es dazu gekommen ist, aber einfach rausgelassen.“<sup>935</sup> Auch der Zeuge Kulenkampff hat sich in diese Richtung geäußert: „Die Ergänzung von KPMG vom 1. Februar 2010 geht ausdrücklich als Prämisse davon aus, dass die Scandlines-Fähren nicht gebaut werden. Diese Fähren würden ja auch, wie bereits gesagt, nach der Szenariobetrachtung der KPMG vom 25. Januar 2010 zu einer Liquiditätsunterdeckung führen. Es war aber nicht so, dass zwischen dem 25. Januar und dem 1. Februar der Auftrag von Scandlines abgelehnt worden oder weggefallen wäre, im Gegenteil. Denn mit Datum vom 28. Januar 2010 ging eine Zustimmungsvorlage der Volkswerft an den Beirat der Treuhandgesellschaft HSW, also an Herrn Kraus als Vorsitzenden, Herrn Seagon, Herrn Dr. Winter, Herrn Staatssekretär Möller und an mich. In ‚cc‘ ging die Vorlage auch an Herrn Dr. Axhausen. Danach sollte der Beirat der Annahme des fertigverhandelten Auftrags zustimmen. Tatsächlich wurde der Auftrag von den zuständigen Gremien – unter anderen auch von den Banken – kurze Zeit später bestätigt und damit verbindlich. KPMG wusste also am 1. Februar 2010, als Herr Dr. Axhausen die Ergänzung unterschrieb, dass die Prämissen der Ergänzung in einem wesentlichen Punkt

<sup>931</sup> WP-017-25-11-2013, S. 27

<sup>932</sup> WP-017-25-11-2013, S. 10

<sup>933</sup> WP-024-31-03-2014, S. 9

<sup>934</sup> WP-017-25-11-2013, S. 21

<sup>935</sup> WP-042-03-11-2014, S. 33 f.

von der Realität überholt worden waren.“<sup>936</sup>

Das Vorgehen der KPMG wurde vom Zeugen Brinkmann kritisch bewertet. Das IDW S 6-Gutachten von KPMG sei am 1. Februar 2010 – also vor der Unterzeichnung des Scandlines-Vertrages – fertig gewesen. Das Gutachten sei von einem Liquiditätsrahmen per Ende Mai 2010 von 326 Mio. € ausgegangen. Dieser Rahmen sei nicht bestimmten Schiffen zugeordnet gewesen. Die Frage sei gewesen: „Passten jetzt die Scandlines-Schiffe, obwohl sie vielleicht am Anfang nicht berücksichtigt waren in dem S 6-Gutachten, doch noch in den Rahmen rein?“<sup>937</sup> Er vertrete jedenfalls die Auffassung, der Scandlines-Auftrag hätte in die Planung mit einbezogen werden müssen, weil KPMG auch in das Finanzcontrolling der Werft eingebunden war.<sup>938</sup> Aus seiner Sicht habe es im Hinblick auf diesen Auftrag ein kaufmännisches Problem gegeben, was im KPMG-Gutachten nicht ausreichend abgebildet sei.<sup>939</sup>

Der Zeuge Axhausen hat erklärt, dass sowohl das IDW S 6-Gutachten als auch die dazu gefertigten Ergänzungen in Besprechungen erläutert wurden, an denen immer auch Vertreter der Landesregierung teilgenommen hätten.<sup>940</sup> Auch dem Beirat seien alle Papiere zugeleitet worden.<sup>941</sup>

#### 5.4. Ausarbeitung der KPMG „Planungsstand vom 28. März 2010“

KPMG hat am 29. März 2010 noch ein weiteres Papier vorgelegt, das die Überschrift „Planungsstand vom 28. März 2010“ trägt.<sup>942</sup> Hier sind die Scandlines-Fähren in der Anlage aufgeführt und nach der Aussage des Zeugen Bäumer ist dieses Papier von KPMG die maßgebliche Entscheidungsgrundlage für die Landesregierung gewesen: „[...] wir hatten das KPMG-Gutachten 29. März 2010, das sagt: Ist sanierungsfähig.“<sup>943</sup> An anderer Stelle führte er aus: „Und da ergibt sich aus der Anlage, dass die Baunummern 502 und 503 drin waren. Und da sieht man auch, was die verändert haben, was KPMG verändert hat.“<sup>944</sup> Gleiches hat der Zeuge Mediger erklärt: „Auch hier will ich das Ergebnis vorwegnehmen. In dem Sanierungskonzept, Stand 1. Februar, war Scandlines als solches noch nicht drin. Das ist auch richtig, weil damals die betreffenden Aufträge noch nicht abgeschlossen waren. Aber in Form von Platzhaltern war Vorsorge getroffen worden für derartige zusätzliche Schiffbauten. Und ab 29. März ist dann Scandlines mit beiden Schiffen definitiv in alle Planungen von KPMG mit aufgenommen worden und war auch Bestandteil des Avalvertrages, der im Mai 2010 dann über das 326 Mio. € Bürgschaftsdarlehen abgeschlossen worden ist.“<sup>945</sup> Ferner hat der Zeuge ausgeführt: „Meine Empfehlung oder meine Bitte wäre einfach, dass Sie sich das Papier vom 29. März 2010 mit der Überschrift Planungsstand 28. März 2010 noch mal vornehmen. Auf Seite vier wird er sehr schön gegenübergestellt, der Stand 1. Februar 2010 mit den Dummies und dann der Stand

<sup>936</sup> WP-010-13-05-2013, S. 80

<sup>937</sup> WP-055-02-03-2015, S. 23

<sup>938</sup> WP-055-02-03-2015, S. 11

<sup>939</sup> WP-055-02-03-2015, S. 13

<sup>940</sup> WP-017-25-11-2013, S. 28

<sup>941</sup> WP-017-25-11-2013, S. 29

<sup>942</sup> WM 76, S. 149 ff. PDF

<sup>943</sup> WP-055-02-03-2015, S. 136

<sup>944</sup> WP-055-02-03-2015, S. 89

<sup>945</sup> WP-014-23-09-2013, S. 63



28. März 2010 mit den beiden Scandlines-Fähren. Ich sehe hier gerade, die tragen die Nummer 502 und 503. Da ist das, was für uns Entscheidungsgrundlage war, darin enthalten, das ist fortgeschrieben worden. Scandlines ist übrigens auch Bestandteil des Vertrages geworden, der nachher zwischen der Werftengruppe und den Bürgen und den Banken abgeschlossen worden ist. Da gibt es einen Vertrag vom 31. Mai 2010, da gibt es eine Anlage 5, in der die Schiffe abgebildet sind, die zugrunde gelegt wurden beim Abschluss dieses 326 Mio. €-Vertrages und da sind die Scandlines-Fähren drin. Und das ist ohnehin der entscheidende Zeitpunkt, der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses und da fehlte keine Information.“<sup>946</sup> Auch die Zeugin Claaßen hat entsprechend geäußert: „Also, wir haben ja entschieden im Mai, da muss das berücksichtigt gewesen sein. Und da gab es auch keine Aussage, dass, dass da irgendwas fehlt. Also, KPMG hat die Sanierungsfähigkeit weiter bestätigt, hat auch gesagt, die Liquidität ist da, hat auch PwC gesagt, wenn es auch knapp war. [...] es muss dann im Mai drin gewesen sein und ich meine auch, ... also es waren immer diese Nummer 502, 503.“<sup>947</sup> Und die Zeugin Polzin hat erklärt: „Ich kann nur davon ausgehen, dass es am Ende plausibel war, und zwar mit Scandlines.“<sup>948</sup> Dagegen hat der Zeuge Vay ausgesagt: „Wir haben also diese Zusage im Mai 2010 [...] auf Basis des Sanierungsgutachtens ohne die Scandlines-Aufträge gemacht. Die waren, meines Wissens, damals nicht mit drin.“<sup>949</sup> Im Kreditvertrag zwischen den Werften und den Banken NORD/LB und KfW IPEX vom 31. Mai 2010 sind die Fähren in Anlage 5 aufgeführt.<sup>950</sup> Der Zeuge Axhausen hat erklärt, er wisse nicht, ob die Banken bei ihrer Kreditzusage die Scandlines-Fähren berücksichtigt hätten.<sup>951</sup>

## XI. Verschmelzung der Werften

Die Verschmelzung der Volkswerft Stralsund und der Peene-Werft Wolgast zu einer Gesellschaft mit zwei Betriebsstätten, der P+S Werften GmbH, war Bestandteil der Restrukturierungsmaßnahmen des Sanierungsprogrammes. Der Zeuge Möller beschreibt, dass die Verschmelzung breit mit allen entscheidenden Akteuren diskutiert und vorbereitet wurde: „Allen Beteiligten war klar, beispielsweise, dass es eine Verschmelzung der beiden Unternehmen Wolgast und ... und Stralsund geben musste. Das war ja Teil des Sanierungsprogrammes. Die Rahmendaten, ... die, ja die finanziellen Auswirkungen, die wurden auch im Dialog vorher mit den Banken, damit auch dann mit dem Land als Bürgen auch dargestellt, das, was dann also in der, von der Geschäftsführung im Beirat vorgestellt wurde, war quasi dann der Schlusspunkt, der niemanden überraschte.“<sup>952</sup>

Zwei wesentliche Ziele sollten mit der Verschmelzung verfolgt werden. Zum einen wurde es dadurch möglich, stille Reserven zu heben und damit zunächst die Eigenkapitalsituation der neuen Gesamtwerft zu bereinigen. Zum anderen sollten betriebswirtschaftliche Synergien durch die Zusammenlegung der Produktion entstehen. Der Verschmelzung wurde rückwirkend zum 1. November 2009 beruhend auf den Zwischenabschlüssen der Werften zum 31. Oktober 2009 am 31. Mai 2010 durch den Verschmelzungsvertrag zwischen der

<sup>946</sup> WP-014-23-09-2013, S. 78

<sup>947</sup> WP-014-23-09-2013, S. 45

<sup>948</sup> WP-059-23-03-2015, S. 112

<sup>949</sup> WP-013-26-08-2013, S. 96

<sup>950</sup> FM 8, S. 287 PDF

<sup>951</sup> WP-017-25-11-2013, S. 13

<sup>952</sup> WP-015-30-09-2013, S. 81

Peene-Werft und der Volkswerft vorgenommen und am 8. Juni 2010 in das Handelsregister eingetragen.<sup>953</sup>

## 1. Hebung stiller Reserven – Verbesserung der Eigenkapitalsituation

Entscheidend für eine positive Bürgschaftsentscheidung war die Lösung des Eigenkapitalproblems der Werften. Dieses konnte durch eine Verschmelzung der Volkswerft Stralsund und der Peene-Werft Wolgast bilanziell erreicht werden. Entsprechend war die Verschmelzung ein entscheidender Bestandteil des Restrukturierungsplanes. Diesen Sachverhalt erklärt die Zeugin Claaßen: „Also, das Problem des Eigenkapitals, beziehungsweise des Eigenkapitalverzehr ist dann ... in, in, in der IMA, also in der IMAG, in dem Bund-Länder-Ausschuss intensiv diskutiert worden. Und dann kam aber die Aussage von KPMG, dass infolge der Verschmelzung von Peene-Werft und Volkswerft, die ja eine, ein Bestandteil der, der Restrukturierungsmaßnahmen war, da stille Reserven gehoben werden würden und dann das Eigenkapital wieder intakt sei. Und das ist dann, hat sich am Ende auch so bestätigt. Dann kam dann irgendwie noch eine Aussage von KPMG, also wie das Eigenkapital dann aussieht. Das war ja dann im März und bis zu Ende, bis, bis Ende Mai lagen dann auch die entsprechenden Bewertungen dazu vor, wie das Eigenkapital dann aussehen würde.“<sup>954</sup>

Der Zeuge Dr. Mediger spricht von der Sichtbarmachung des Eigenkapitals in der Bilanz vor dem Hintergrund der vorhandenen Altlasten der Werften: „Was das Thema Finanzbedarf Altlasten angeht, so ist es nach meiner Erinnerung so, dass in dem Sanierungskonzept von KPMG aus dem Dezember 2009 und dann später – glaube ich, Februar 2010 – schon hingewiesen worden ist darauf, dass die Werften aus der Vergangenheit Altlasten mit sich herumschleppen, insbesondere die Rolandwerft, dass da noch Beträge schlummern. Das war bekannt. Allerdings war es so, dass man damals von der Erwartung ausging, dass es gelingen würde – einmal mit dem Landesdarlehen von 48 Mio. € zum anderen mithilfe des Eigenkapitals, das ja in den Werften noch steckte und das durch die Verschmelzung zwischen der Peene-Werft und der Volkswerft dann auch bilanziell noch mal sichtbar gemacht wurde – also mithilfe dieses vorhandenen Eigenkapitals [...]“<sup>955</sup>

Die Bewertung des Anlagevermögens im Zuge der Verschmelzung wird gutachtlich von KPMG geleistet, wie der Zeuge Dr. Axhausen angibt. Allerdings kann der Zeuge keine Angaben zur Erstellung und Ausgestaltung des Gutachtens liefern: „Also, das kann ich im Moment so nicht erläutern. Ich kann Ihnen sagen, dass dazu dann ein eigenständiges Unternehmensbewertungs-Wertungsgutachten gemacht worden ist. Übrigens nicht von mir. Das hat ein Kollege gemacht. Und deshalb kann ich Ihnen das auch im Einzelnen nicht erläutern. [...] Das sind die Effekte und ich habe vorhin schon gesagt, dass S 1-Gutachten für die Bewertung habe nicht ich selber gemacht. Ich muss ehrlich sein, ich kenne es noch nicht mal, weil das im Interesse der Werft gemacht worden ist. Die Werft wollte diese Verschmelzung durchführen und hat es dann auch gemacht, um sich ratingmäßig und auch ihren Auftraggebern gegenüber mit einem positiven Eigenkapital präsentieren zu können.“<sup>956</sup>

<sup>953</sup> WP-010-13-05-2013, S. 81

<sup>954</sup> WP-014-23-09-2013, S. 17 f.

<sup>955</sup> WP-034-08-09-2014, S. 78 f.

<sup>956</sup> WP-008-22-04-2013, S. 60 und S. 65

Die Verfahrensweise bezüglich der bilanziellen Verschmelzung der beiden Werften und die Abschreibungen, die daraus resultieren erläutert der Zeuge Kraus. Ebenso bestätigt er, dass das entscheidende Bewertungsgutachten des Anlagenvermögens von KPMG stammt: „Die Volkswerft und die Peene-Werft werden für die Zwecke der Planung pro forma auf den 1. November 2009 verschmolzen. Das war eine ganz wesentliche Änderung, zum Beispiel zu dem von, vom 1. Februar, und ab diesem Zeitpunkt als eine Gesellschaft mit zwei Betriebsstätten geplant, genau das, was im Konzept vorgesehen war. Die Verschmelzung beruhte auf den durch Ernst & Young geprüften Zwischenabschlüssen der Volkswerft und der Peene-Werft zum 31. Oktober 2009. Das heißt, man hat einen Zwischenabschluss gemacht und hat dann anhand dieses Zwischenabschlusses die Verschmelzung vorgenommen. Die Verschmelzung erfolgte unter Hebung stiller Reserven im Anlagevermögen der Volkswerft und zwar i.H.v. 118 Mio. € zum 31. Oktober 2009 auf die Peene-Werft. Da muss man wissen, die Rolandwerft wurde planerisch zum April 2010 veräußert. Wir werden später sehen, sie ist dann Mitte des Jahres veräußert worden. Diese 118 Mio. waren zwei Drittel von dem Wert, den man hätte heben können, laut Gutachten. Denn dafür gibt es ein Gutachten von der KPMG, was den Unternehmenswert der Volkswerft vor Verschmelzung nach Ertragswertverfahren von bis zu 172 Mio. darstellt. Das heißt, hier ist ein Drittel Abschlag gemacht worden, um zu sagen: Wir wollen auf der sicheren Seite sein damit. Zusätzlich wurden in der Unternehmensplanung dann die Kosten des Treuhänders mit rund eineinhalb Mio. in zehn und rund einer Mio. in elf im Jahr über die Monate verteilt berücksichtigt, weil das ja eine Einzelwertung war. Die Hebung der stillen Re ... Reserven erfolgte zunächst mal pro forma mit 70 Prozent – hatte ich schon gesagt – oder ca. 70 Prozent des Wertes und damit mit 118 Mio. Nun muss man die ja aufteilen. Sie wurden von der Geschäftsführung aufgeteilt in rund 18 Mio. Grund und Boden, 90 Mio. auf Gebäude und rund 10 Mio. auf die Werftanlagen. Nun muss man wissen, das ist natürlich immer going concern, wie das so schön heißt. Dementsprechend stieg die Abschreibung, weil jetzt zusätzliche Abschreibungen dadurch anfallen und zwar wurden Teile auf 13 und Teile auf zehn Jahren angeschrie..., abgeschrieben.“<sup>957</sup>

Dass künftig durch die Verschmelzung höhere Abschreibungen anfallen, bestätigt der Zeuge Jandke. Gleichzeitig stellt er aber heraus, dass insbesondere für die Finanzierer die Verschmelzung ein wichtiger Punkt war: „Man hat mittlerweile eine Verschmelzung der Volkswerft auf die Peene-Werft vorgenommen, damit Eigenkapital gehoben, also, die finanziellen Situationen erst mal klargezogen, für Finanzierer wichtig, wenn natürlich auch mit sehr viel höheren Abschreibungen, die ja in der Zukunft kommen würden.“<sup>958</sup>

Der Zeuge Dr. Axhausen erläutert das grundsätzliche Prinzip der Hebung stiller Reserven und den positiven Effekt in Hinblick auf das Eigenkapital der Werft: „Ganz vereinfacht: Wenn Sie eine Buchhaltung haben, ist Ihr Auto nach fünf Jahren mit Null in der Buchhaltung. Wenn Sie es verkaufen, bekommen Sie 2.000 € dafür. Diese 2.000 € sind stille Reserven. In dem Moment, in dem ich diese stillen Reserven aufdecke, darf ich die zeigen. ... So kommt der Unterschied zustande. Und auch, wenn das vorher negativ ist, kommt er so zustande. Die Eigenkapitalentwicklung selbst war hinterher insgesamt basierend auf den, auf den aufgedeckten stillen Reserven positiver.“<sup>959</sup>

Die Verschmelzung führt neben anderen Faktoren, wie der Zeuge Reiners betont, zu einer

<sup>957</sup> WP-028-05-05-2014, S. 134 f.

<sup>958</sup> WP-038-06-10-2014, S. 9

<sup>959</sup> WP-008-22-04-2013, S. 61

Verbesserung des Ratings der Werft: „Nichtsdestotrotz hat die Werft über einen guten Auftragsbestand verfügt, hatte eine vernünftige Entwicklung hin zu diesem Spezialschiffbausegment zumindest in Angriff genommen und hat auch über die Verschmelzung beider Werften zusammen zu einer Gesellschaft über eine vernünftige Eigenkapitalbasis verfügt, sodass alle Faktoren zusammen wohl diese Ratingverbesserung haben ausgemacht. Mit verbessertem Rating ist natürlich der Versuch unternommen worden, die Konditionen zu verbessern der bestehenden, der bestehenden Finanzierung.“<sup>960</sup>

Der Zeuge Brinkmann merkt kritisch an, dass durch die Hebung der stillen Reserven, das Identifizieren der eigentlichen Überschuldung der Werft erschwert wurde. Gleichzeitig stellt der Zeuge in Frage, ob die hohe Bewertung der Anlagenwerte durch KPMG realistisch und den erschwerten Marktbedingungen der Branche entsprochen hat: „Die Überschuldung bei der P+S Werft war dadurch, buchmäßig zumindest, nicht so deutlich erkennbar, weil die P+S Werft im Zusammenhang mit der Verschmelzung erhebliche, sogenannte, stille Reserven aufgedeckt hatte und ein großes Aktivvermögen auswies. Wir sind nicht sicher, ob das richtig war. Man muss sich vorstellen: Zur gleichen Zeit haben wir hier im Land zwei Werften verkauft. Und zwar bekannt, die Kaufpreise waren bekannt, die standen in der Zeitung, Ende 2009. 20 Mio. € pro Werft, Wismar, Warnemünde. Und bei der Volkswerft wurden Werte angesetzt, die waren ein Vielfaches davon und sie wurden mit dem Sachwert begründet. Denn mit dem Ertragswert das zu begründen, wäre relativ schwer geworden. Also, wir haben ganz erhebliche, ganz erhebliche Zweifel daran, dass das richtig gemacht worden ist. Wir werden wahrscheinlich auch die Abschlüsse 2010 und 2011 deswegen angreifen und sagen: ‚Das richtet sich nicht gegen den Wirtschaftsprüfer Ernst & Young‘, das will ich sagen. Es richtet sich gegen die Bewertung, die dort vorgenommen worden ist. Die beruht auf einer Bewertung – und ich muss es sagen – durch KPMG, im Rahmen der Verschmelzung. Damit ist, wenn sich das als falsch erweist, diese zu hohe, diese hohe Bewertung, dann wird sich auch die Frage der Überschuldung schneller stellen. Wenn dann noch Drohverlustrückstellungen hinzukommen, von denen ich zumindest überzeugt bin im Hinblick auf den Scandlines-Auftrag, dann wird sich zeigen, dass das Unternehmen vielleicht sehr viel früher überschuldet war, als es ausgewiesen ist.“<sup>961</sup>

In Bezug auf den Eigenkapitalverzehr in Höhe der Gesamtverluste wurden durch die Verschmelzung die Verluste buchhalterisch mit der Aufwertung der Aktivseite und damit des Eigenkapitals beseitigt, wie der Zeuge Brinkmann erklärt: „Es gab nicht Altschulden in Höhe der Gesamtverluste, sondern es gab Eigenkapitalverzehr in Höhe der Gesamtverluste und es wurde dann mit der Verschmelzung zum Ende 2009 ja ein ganz hohes Eigenkapital gezeigt, weil man die Aktivseite hochgewertet hatte. Also insofern waren die Verluste dann weg.“<sup>962</sup>

Letztlich ist die bestimmende Marke für die Werft in Bezug auf die Insolvenz die Liquidität und das Eigenkapital aus der Verschmelzung stellt daneben alleine einen Buchwert dar, wie der Zeuge Jandke anmerkt: „Aber die Werft stirbt nicht an mangelndem Eigenkapital. Sie stirbt an mangelnder Liquidität. Das Eigenkapital, das war ja Buchkapital, das ist ja aus der Verschmelzung gekommen. Das wäre sofort wieder weg durch die Abschreibungen.“<sup>963</sup>

---

<sup>960</sup> WP-042-03-11-2014, S. 42

<sup>961</sup> WP-055-02-03-2015, S. 31

<sup>962</sup> WP-055-02-03-2015, S. 69

<sup>963</sup> WP-038-06-10-2014, S. 43

## 2. Betriebswirtschaftliche Synergieeffekte

Als entscheidend für ein Gelingen der Wertensanierung wird neben der Hebung der stillen Reserven, die im Sanierungsgutachten vorgesehene effektive Ausnutzung von Synergien durch die Verschmelzung angesehen, auf die der Zeuge Möller hinweist: „Und zum Zweiten auch als Antwort auf die von mir vorgetragene Analyse der KPMG, dass die Synergieeffekte aus den beiden Werftstandorten, nach dem Kauf Stralsunds durch Hegemann, bislang nicht effektiv genutzt worden waren. Das war der Punkt, weshalb es da ... dann, dann jetzt in der Sanierung drauf ankommt, diese Effekte nutzen zu können. Führt dann auch dazu, dass teilweise Stahlbauarbeiten aus Wolgast verlegt wurden nach, nach Stralsund, dafür dann Reparaturarbeiten von Stralsund nach Wolgast, damit das Ganze schlanker und kostengünstiger organisiert werden konnte.“<sup>964</sup>

Diese positiven Effekte hebt auch die Zeugin Claßen hervor: „Dann hat es eine Verschmelzung der Peene-Werft und der Volkswerft gegeben. Und die sind unter einer einheitlichen Leitung gewesen. Und da hat es, wird man auch Synergieeffekte dann gehoben haben, dadurch, dass man gemeinsamen Einkauf hatte und so weiter und auch Dinge gemeinsam geplant hat. Und es hat auch organisatorische ... Umstellungen gegeben, was die Planung und den Ablauf von, von Schiffbauvorhaben dann anging. Das war ja auch ein Teil, auch eine Forderung aus dem Restrukturierungskonzept.“<sup>965</sup>

Die Erfolge der Synergiegewinnung durch die Verschmelzung zieht der Zeuge Meyer in Zweifel: „Es ist aber auch zu konstatieren, dass die Verschmelzung der Werftstandorte Stralsund und Wolgast zu P+S bei weitem nicht die erwarteten Vorteile gebracht hat. Es sind zu wenige Synergien realisiert worden und – und ich will das deutlich sagen – es hat auch unterschiedliche Betriebskulturen gegeben in Stralsund und Wolgast, die nicht einfach zusammenzuführen waren. Der neue Geschäftsführer Herr Brammertz, der Anfang 2010 von Herrn Seagon und Herrn Kraus vorgeschlagen und installiert wurde, hat nach meiner Einschätzung doch stets den Standort Stralsund favorisiert.“<sup>966</sup>

Ebenso sieht der Zeuge Crede die betriebliche Verschmelzung der Werften aufgrund Ihrer unterschiedlichen Ausrichtung als kritisch an: „Das ist vielleicht ein Punkt. Gut, das hat natürlich finanzielle Vorteile gehabt, zumindest bilanzmäßig, brauche ich nicht weiter zu erläutern ... Unter meiner Regie wäre es nicht passiert, da die Peene-Werft und die Stralsunder Werft zwei grundverschiedene Werften sind. Die eine ist auf Massenproduktion und die andere ist mehr auf Spezialschiffbau ausgelegt. Die Peene-Werft meine ich hiermit. Ich hätte das in der Konstellation gelassen.“<sup>967</sup> Allerdings bestätigt der Zeuge Crede, dass eine Zusammenlegung der Geschäftsführung der beiden Werften betriebswirtschaftlich geboten war: „Aber wenn man in der Größenordnung ist, von Werften, wir waren damals 750 Mann auf der Peene-Werft und 1.300, wir waren fast mit 2.000 Leuten, ist es natürlich wirtschaftlich besser und vernünftiger, die Werften zusammenzulegen, mit einer Geschäftsführung, mit einem Einkauf, mit einer Buchhaltung. Das sind natürlich wirtschaftliche Interessen, die da gewesen sind. Das war mein Punkt. Ob es nun der Struktur

<sup>964</sup> WP-015-30-09-2013, S. 116

<sup>965</sup> WP-014-23-09-2013, S. 25

<sup>966</sup> WP-015-30-09-2013, S. 22 f.

<sup>967</sup> WP-008-22-04-2013, S. 113

der beiden Werfteinheiten gutgetan hat, das ist natürlich was anderes, ja.“<sup>968</sup>

Der Zeuge Dr. Stoltenberg hebt das schwierige Marktumfeld der Werft hervor, dass es dem Unternehmen erschwert hat, von den angestrebten Effizienzgewinnen durch die Verschmelzung und neuem Kapital zu profitieren: „Ja, leider hatte die Werft ja nicht die Chance in einem einigermaßen akzeptablen oder erträglichen Marktumfeld, die Vorteile sozusagen, für sich wirken zu lassen. Ich denke, es gab Kosten-Effizienzen, in welchem Umfang kann ich nicht genau beziffern. In Summe sah natürlich auch das Orderbuch, das ganze Konglomerat anders aus, also die sozusagen konsolidierten Zahlen, das konsolidierte Orderbuch. All das hat natürlich auch eine Kraft und Attraktivität eigentlich auslösen sollen und darstellen sollen, die dann auch wieder sozusagen Kapital ja auch anlocken kann. Das man sagen kann, man hat seine Hausaufgaben gemacht. Also von daher erschien uns der Schritt sehr sinnvoll, der dann hier umgesetzt worden ist. Aber in Euro und Cent, wie viele Vorteile das tatsächlich noch dem Unternehmen gebracht hat, dass vermag ich nicht zu sagen. Das war ja leider dann begrenzt.“<sup>969</sup>

## **B. Zeitraum Mai 2010 bis Mai 2012**

### **I. Entwicklung der Werft bis zur Gewährung Rettungsbeihilfe**

Nach der Gewährung des 326 Mio. € Aval- und Barkreditrahmens und der Verschmelzung (siehe 2. Teil, A. XI. Verschmelzung der Werften) stabilisierten sich die Werften nach Aussagen der meisten Zeugen. Außerdem wurde die wirtschaftliche Entwicklung durch eine Vielzahl der Zeugen als äußerst positiv angesehen.

Nach den Aussagen der Mitarbeiter von PwC war bis Anfang 2011 eine positive Entwicklung der Werften erkennbar. So sagte der Zeuge Jandke: „Was man erst einmal sehen konnte, dass sich die Situation auf den P+S Werften wesentlich stabilisiert hatte. Das Geschäftsjahr 2010 ist eigentlich positiver beendet worden für die Werften als man es ursprünglich angenommen hatte. Also dass, im Vergleich zur Planung hat man sie, hat man es mit weniger Verlusten abgeschlossen. Es ist gelungen, die Rolandwerft günstiger zu verkaufen an Lürssen als es ursprünglich mal vorgesehen war und man konnte bilanziell dann durch die Verschmelzung der Volkswerft auf die Peene-Werft auch erst einmal bilanziell das Eigenkapital wieder herstellen. Gleichzeitig hatte man jetzt eine Dreijahresplanung, die die Jahre 2011 bis 2013 umfasste. Dort waren die eingestellten Neubauumsätze, die man hatte, für 2011 vollständig und für 2012 zum großen Teil bereits gesichert. Man hatte auch erfolgreiche Akquisitionen, Swedish Coast Guard, Rohde Nielsen, Scandlines, Premicon, das waren alles schon Projektschiffe, die zu dem Zeitpunkt fest im Orderbook waren. Und das hat der Markt auch honoriert. Da ist dann [...] von Creditreform ein Rating durchgeführt worden, das war Anfang, ja Anfang 2011.“<sup>970</sup>

Auch der Zeuge Gerlach bestätigte diese Sichtweise: „[...] aber Anfang 2011 gab es noch mehrere Sachverhalte oder, oder Aspekte die insgesamt sehr positiv aussahen bei den P+S

<sup>968</sup> WP-008-22-04-2013, S. 116

<sup>969</sup> WP-009-29-04-2013, S. 99 f.

<sup>970</sup> WP-028-05-05-2014 S. 75 f.

Werften. Es gab eine Ratingagentur, die zu einem positiven Ergebnis gekommen ist. [...] der Werft war es gelungen, neue Aufträge einzuwerben. Die Werft hat mehrere Finanzierungsgeber für sich interessieren können, weil der Sanierungsprozess fortgeschritten war. Und es gab auch nachher dann auch zwei Kautionsversicherungen, die da hinzugekommen sind. Es gab mehrere Akteure im Markt, die den, den, den Sanierungsprozess positiv gesehen haben Ende 2010/Anfang 2011.“<sup>971</sup>

Auch die Banken beurteilten die Lage der Werften in 2011 positiv. Der Zeuge Dr. Wiebers bestätigte u. a., dass die Werften im Mai 2011 aufgrund der durchgeführten Restrukturierung wieder in die Marktabteilung der KfW IPEX überführt worden sind. Er führte aus: „Die allgemeine Situation in diesem Zeitraum – insbesondere zwischen Mai 2011 und Jahresende 2011 – war insofern durchaus positiv, als dass die Restrukturierung ja soweit als erfolgreich abgeschlossen galt und parallel dazu weitere Aufträge in die Bücher genommen werden konnten und insofern auch keine Veranlassung zur Sorge bestand.“<sup>972</sup> Und weiter: „Nach abgeschlossener Restrukturierung und Zusage des Kredits und Betreuung des Kredits, schien eine Normalbetreuung unter besonderer Beobachtung durchaus, aufgrund positiver Kennzeichen und in 2010 eines doch sehr positiv angewachsenen Orderbuchs, wieder besser zu werden. Insofern hat meine Abteilung dann dieses Engagement des insgesamt 326-Millionenkredits im Mai 2011 wieder übernommen und dann in den weiteren Monaten betreut.“<sup>973</sup>

Vertreter der Landesregierung bestätigten ebenfalls eine positive Entwicklung der Werften. Der Zeuge Dr. Mediger bezog sich dabei auf die Ergebnisse der Restrukturierung und die gute Auftragslage der Werften: „Oktober, November 2010 waren noch gekennzeichnet durch eine insgesamt positive Bewertung durch KPMG, durch PwC, die Vertreter der Landesregierung und auch des Bundes. Es war den P+S Werften gelungen, in größerem Umfang Aufträge einzuwerben. Ein relativ hoher Anteil an den nach Europa vergebenen Aufträgen im Bereich Spezialschiffbau waren ... an die P+S Werften erteilt worden. Die Ergebnisse der Restrukturierung, also Personalabbau, Re-Organisation, Auswechseln der Geschäftsführung, Verbesserung bei der projektbezogenen Planung und Kontrolle der einzelnen Schiffsprojekte, all das war auf gutem Weg. Zum Teil sogar lagen die Ergebnisse über dem Plan. Und der Verlust 2010, so deutete sich jedenfalls an, würde niedriger ausfallen als im Sanierungskonzept prognostiziert.“<sup>974</sup> Ähnlich äußerte sich auch der Zeuge Saur, der auf die Erfolge im Restrukturierungsprozess hinwies: „Es waren sehr viele positive Tendenzen in 2011 erkennbar. Die Werft hatte ja im Restrukturierungsprozess Erfolge gehabt. Sie hat sich von unrentablen Teilen getrennt, von der Rolandwerft, was nicht einfach war, von der DIW in Berlin. Sie hat ein Rating bekommen, was ja für eine Werft, die also noch in der Sanierungsphase war, eine relativ gute Situation bescheinigt hat. Also befriedigendes Rating für eine Werft, die mitten in der Sanierung steckt, das ist schon ein beachtenswertes Ergebnis gewesen.“<sup>975</sup>

Der Zeuge Meyer sah die Entwicklung der Werften im Jahre 2011 ebenfalls sehr positiv: „Wir hatten im ersten Halbjahr 2011 eine Situation, dass die P+S Werften eine sehr erfolgreiche Akquisetätigkeit vorzuweisen hatten, also viele neue Schiffbauaufträge, gerade

---

<sup>971</sup> WP-018-02-12-2013, S. 34

<sup>972</sup> WP-044-24-11-2014, S. 51

<sup>973</sup> WP-009-29-04-2013, S. 9

<sup>974</sup> WP-038-06-10-2014, S. 33

<sup>975</sup> WP-040-27-10-2014, S. 9

auch im Vergleich mit anderen deutschen Werften, akquirieren konnten und es schon so eine Stimmung war, dass man optimistisch in die Zukunft schaute, vor dem Hintergrund dieser Aufträge.“<sup>976</sup> Er beschrieb die Situation weiter: „Wenn ich die Situation so betrachte zu Beginn des Jahres 2011 bis ins Frühjahr hinein, so war aus Sicht der Landesregierung eine gewisse Beruhigung der wirtschaftlichen Situation bei P+S eingetreten, insbesondere Hoffnung genährt durch die sehr gute Akquise und die Auftragslage, die die Werften vorzuweisen hatten.“<sup>977</sup>

Noch in der 114. Sitzung des Finanzausschusses am 23. Juni 2011 wurden die Ausschussmitglieder durch den damaligen Staatssekretär Möller darüber informiert, dass es nach Aussagen von PwC nur noch der Meyer Werft in Deutschland so gut gehe wie P+S.<sup>978</sup>

Selbst der Vertreter der Hegemann-Gruppe, der Zeuge Reiners sah die Entwicklung der Werften positiv: „Ich schätze es auch als positiv ein, dass andere Finanzierer gefunden worden sind. Das muss ich ganz eindeutig sagen. Es ... das Rating der Werften hatte sich ja auch verbessert. Insofern, das war alles weitestgehend aus der Entfernung betrachtet für uns, also aus unserer Entfernung betrachtet, ein positiver Verlauf.“<sup>979</sup> Er schränkte diese Aussage jedoch wieder ein, indem er auf die mangelnde Aussagekraft der KPMG-Monatsreportings hinwies. Wörtlich erklärte er: „Aus dem uns vorgelegten KPMG-Reporting ergab sich zusammenfassend ein positives Bild, wonach die Sanierung planmäßig verlief. Aus unserer Sicht waren diese Berichte jedoch kaum aussagekräftig. Der größte Mangel war, dass ein eigentlicher Soll-Ist-Vergleich nicht möglich war, weil es im Ist, wegen unterschiedlicher Aufsatzpunkte, immer wieder andere Zuordnungen als im Plan gab.“<sup>980</sup> Außerdem seien trotz des durch KPMG attestierten Sanierungserfolges zunehmend negative Planabweichungen aufgetreten. Er sagte wörtlich: „Die aus dem sogenannten KPMG-Reporting abzuleitende positive Entwicklung hinsichtlich Auftragsbestand, Sanierungserfolg et cetera, relativierte sich allerdings bereits in meiner ersten Beiratssitzung, im August 2011. ... Die Ist-Zahlen per 30.06.2011 wiesen eine negative Abweichung zur Planleistung von 35 Mio. € aus. Der Umsatz lag mit 72 Mio. unter Plan. Das Ergebnis war 4,7 Mio. schlechter als das Planergebnis.“<sup>981</sup>

Auch die Auslastung der Fertigung der Werften verbesserte sich nach Aussagen der Zeugen im Verlauf der Jahre 2010 und 2011. So berichtete der Zeuge Jensen: „In 2010 bis ins erste Halbjahr 2011 lag mit den Flusskreuzern Premicon, die einen relativ geringen Stahlbau und Ausrüstungsanteil aufwiesen, und einem einzigen Containerschiff natürlich keine genügende Auslastung vor. [...] Aber bereits ab dem zweiten Halbjahr 2011 stellte sich eine Vollauslastung ein. Und da mussten, ich glaube es war im zweiten Halbjahr 2011, bereits zusätzliche Ressourcen in den unterschiedlichen Produktionsbereichen, wie beispielsweise Stahlbau oder im Rohrbau, geschaffen werden.“<sup>982</sup>

Ähnlich äußerte sich der Zeuge Kulenkampff, wobei er sich bei seiner Aussage auf die KPMG-Reportings bezog. Er sagte wörtlich: „In der zweiten Hälfte des Jahres 2010 und ersten Hälfte des Jahres 2011 bestand nach meiner Erinnerung eine hinreichende

<sup>976</sup> WP-055-02-03-2015, S. 159

<sup>977</sup> WP-055-02-03-2015, S. 160

<sup>978</sup> A Drs. 6/2 (WP 114, S. 13)

<sup>979</sup> WP-048-12-01-2015, S. 41

<sup>980</sup> WP-042-03-11-2014, S. 8

<sup>981</sup> WP-042-03-11-2014, S. 8 f.

<sup>982</sup> WP-046-01-12-2014, S. 63



Auslastungssituation der Werft, die sich im Übrigen im Wesentlichen im Rahmen der Leistungskennzahlen des Sanierungskonzeptes bewegte, jedenfalls soweit im Rahmen des Soll-Ist-Vergleiches, der immer angestellt wurde, die Bezugnahme auf unterschiedliche Soll-Zahlen, nämlich Management Case als Planung der Geschäftsführung und Sensitive Case als Grundlage des Berichtswesens der KPMG, einen solchen Rückschluss zuließen.<sup>983</sup> Bezogen auf die leistungswirtschaftliche Situation ergänzte er: „In der Zeit meiner Mitgliedschaft im Beirat entsprach die Auslastung und wirtschaftliche Situation der Werften im Wesentlichen den Planzahlen des Sanierungskonzeptes im Sensitive Case, mit Ausnahme der zu eng bemessenen Finanzierungen.“<sup>984</sup>

In ihrer Stellungnahme auf die Fragen des Untersuchungsausschusses<sup>985</sup> stellten die Banken allerdings eine Entwicklung mit meist negativen Planabweichungen und verzögerten Maßnahmen dar. In der Stellungnahme heißt es wörtlich: „Die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens lag über Plan, war aber durch Einmaleffekte (Verkauf Flugzeug und Rolandwerft) geprägt, die Liquidität lag aufgrund später erhaltener Anzahlungen aufgrund verspäteter Vertragsunterzeichnung unter Plan. Die Maßnahmenumsetzungen waren größtenteils unzureichend und zeitlich verzögert, das geforderte monatliche Reporting (KPMG, Schiffs-bausachverständige) kam verspätet und zeigte offensichtliche Informationslücken zwischen den am Reporting beteiligten Bereichen. Die für das Gelingen der Sanierung wichtigen Auftragseingänge standen aus.“<sup>986</sup>

Der Werft gelang in diesem Zeitraum der Verkauf von verlustbringenden Unternehmen. Relativ schnell konnte die Rolandwerft in Berne zum 1. Mai 2010 im Rahmen eines „Asset Deals“ an die Lürssen-Werftengruppe veräußert werden<sup>987</sup> (siehe auch 2. Teil B. IX. Verkauf Rolandwerft). Weiterhin wurden diverse Grundstücke in Rostock und Wohngebäude in Karlshagen, die nicht direkt mit dem Werftbetrieb in Zusammenhang standen, veräußert.

Am 17. März 2011 verkauften die P+S Werften darüber hinaus ihren 100-prozentigen Geschäftsanteil an der Deutsche Industrie-Werke GmbH an die Hegemann-Gruppe<sup>988</sup> (siehe auch 2. Teil B. X. Verkauf Deutsche Industrie-Werke GmbH DIW).

## 1. Aufträge und Rating

Die Werften lieferten im Zeitraum 2010 bis 2011 insgesamt 13 Schiffe aus und erzielten dabei einen Umsatz i.H.v. ca. 413 Mio. € Dabei entfielen 7 Schiffe mit einem Umsatzvolumen i.H.v. 318,32 Mio. € auf 2010 und 6 Schiffe mit einem Umsatzvolumen i.H.v. 161,18 Mio. € auf 2011. Das ergibt sich aus den dem Untersuchungsausschuss vorliegenden Durchlaufplanungen<sup>989</sup> und dem Vorbericht zur Beiratssitzung vom 1. Dezember 2011.<sup>990</sup>

---

<sup>983</sup> WP-042-03-11-2014, S. 81

<sup>984</sup> WP-042-03-11-2014, S. 83

<sup>985</sup> ADRs. 6/8, Stellungnahme der NORD/LB und KfW IPEX vom 20. Dezember 2012

<sup>986</sup> ADRs. 6/8, S. 1 f.

<sup>987</sup> FM 5, S. 1677

<sup>988</sup> WM 19, S. 19

<sup>989</sup> WM 128, S. 402 PDF

<sup>990</sup> WM 123, S. 333 PDF

## 1.1. Aufträge

In diesem Zeitraum konnten durch die Werften weitere Neubaufträge akquiriert werden. Zu den Neubaufträgen erklärte der Zeuge Jensen: „Diese Auftragseingänge waren die drei Ro-Ro-Vessels für DFDS, Auftragseingang war Ende 2010, drei Typen eisgehender Frachtschiffe für die Royal Arctic Line, Auftragseingang Anfang 2011, ein Offshore Construction Vessel für Coastline, ebenfalls Anfang 2011 und weitere Arbeitsschiffe für OIG und Nautilus, das waren die Auftragseingänge Ende 2011.“<sup>991</sup>

Somit wuchs das Orderbook der Werften weiter an. Allerdings konnte nicht von allen akquirierten Neuaufträgen ein auskömmlicher Deckungsbeitrag erwartet werden. Allein bei dem im März unterzeichneten Scandlines-Vertrag wurde ein leicht negativer Deckungsbeitrag kalkuliert. Dieses Vorgehen sei in der Werftenbranche aber durchaus üblich. Der Zeuge Wiebers sagte dazu: „Also die Tatsache alleine, dass Schiffbauaufträge hereingenommen werden, die von der Kalkulation her mit einer schwarzen Null enden, ist weder ungewöhnlich noch die Ausnahme. Jetzt muss ich natürlich vorsichtig sein, inwiefern ich hier Aussagen über andere, in meiner pauschalen Aussage, Aussage über andere Unternehmen treffe, die dem Bankgeheimnis unterliegen. Aber ich glaube, es ist kein Geheimnis, dass Werften keine Branchen sind, in denen sie große Gewinne erzielen.“<sup>992</sup>

Insolvenzverwalter Brinkmann bestätigte die Tatsache, dass Aufträge aus den Jahren 2009 und 2010 vornehmlich aus Auslastungsgesichtspunkten hereingenommen wurden, wodurch aber später Verluste realisiert worden seien, die wiederum zum Eigenkapitalverzehr führten.<sup>993</sup>

Größere positive Deckungsbeiträge versprochen nach Angaben des Zeugen Dehlke die Aufträge zum Bau der Offshore-Spezialschiffe der Reederei Harren & Partner. Dehlke sagte: „[...] die Frage muss man so vor dem Hintergrund von möglichen zusätzlichen Verkaufschancen sehen. Die bestanden nämlich in der Phase April/Mai 11, dass wir dort auch in der Tat diese Offshore-Spezialschiffe von der Reederei Harren hätten reinholen können. [...] Wir haben dann ganz klar gesagt: Das sind Schiffe mit, mit einer vernünftigen Marktlage. Das heißt, der Preis war okay. [...] Hier würden wir sozusagen Deckungsbeiträge erwirtschaften können, könnten Fertigung auslasten.“<sup>994</sup> Auch PwC bestätigte, dass durch Projekte der Werft zwar Deckungsbeiträge erwirtschaftet werden konnten, die jedoch durch die hohen Finanzierungs- und Beraterkosten „mehr als aufgebraucht“ wurden.<sup>995</sup> Hinzu kam, dass im Verlauf des Jahres 2011 die Deckungsbeiträge der Projekte abnahmen. Der Zeuge Jandke sagte dazu: „Die Werften hatten ja verschiedenste, verschiedenste Projekte. Das waren einmal die alten Projekte, wo man es geschafft hat, das Orderbook zu erhalten. [...] Und da hat man sicherlich auch Aufträge reingenommen, die äußerst knapp kalkuliert waren erst mal. Dann hat man aber auch, hat man aber auch weitere, danach dann weitere Aufträge reingeholt. Die waren insbesondere dann im Offshore-Bereich, wo man sehr wohl erst mal bei einer planmäßigen Abarbeitung und bei einer entsprechenden Auslastung auf der Werft, damit die Deckungsbeiträge nicht aufgrund zu wenig Stunden nachher erwirtschaftet werden müssen.“

<sup>991</sup> WP-046-01-12-2014, S. 62

<sup>992</sup> WP-009-29-04-2013, S. 25 f.

<sup>993</sup> Insolvenzbericht vom 15. Januar 2015, S. 32

<sup>994</sup> WP-024-31-03-2014, S. 75

<sup>995</sup> PwC, Darstellung vom 21. Mai 2012, WM 35, S. 516

[...] Was wir auch leider feststellen müssen, ist eine Erosion der Deckungsbeiträge während des, der Abarbeitung dieser Aufträge.“<sup>996</sup>

## 1.2. Rating

Nachdem die NORD/LB im Rahmen der Verhandlungen zum Aval- und Barkreditrahmen die Werften durch ein bankeninternes Rating bewertet hatte, beantragten die Werften im Jahr 2011 ein weiteres Rating, um die Finanzierungsbedingungen, wie von den Banken zugesagt, zu verbessern.

Das erste Rating wurde durch die Creditreform durchgeführt und am 13. Januar 2011 veröffentlicht. Danach bescheinigte die Creditreform den P+S Werften einen Ratingwert von BB, was einer befriedigenden Bonität und einer damit verbundenen durchschnittlichen Beurteilung entspricht.<sup>997</sup> Zuvor war die Verschmelzung der Werften durchgeführt worden, „um in der Tat das Eigenkapital zu stärken. Das heißt, es wurden stille Reserven aufgedeckt. Hintergrund war, die Ratingbasis für die Werften zu verbessern.“<sup>998</sup> Die Creditreform wies in ihrem Rating ausdrücklich darauf hin, dass sie die Gewinnplanung der Werften bis 2012 als „ambitioniert“ ansah.<sup>999</sup>

Das Rating wurde durch die gehörten Zeugen unterschiedlich beurteilt. Einerseits sahen die Zeugen in dem festgestellten Ratingwert ein positives Zeichen an den Markt, insbesondere weitere Finanzierer.

So erklärte der Zeuge Stadler: „Das war ein zusätzlicher Schiffbaufinanzierungsrahmen über 115 Mio. von Kautionsversicherungen VHV und QBE, der natürlich auch basierte auf positiven Ratings, Creditratings, die durch die Creditreform durchgeführt wurden und B+ bzw. BB ausgewiesen haben. Die stammten vom 23. April 2012 und vom 13. Januar 2011.“<sup>1000</sup>

Auch der Zeuge Kraus sah in dem Rating einen Erfolg der Sanierung: „Am 13. Januar 2011, also ein Jahr später, haben wir von Creditreform das Rating double B bekommen. Das war ein relativ großer Erfolg für die Werft und da waren wir auch stolz drauf.“<sup>1001</sup>

Anders dagegen schätzte der Zeuge Maetzel als CFO der Werften das Rating ein. Er sagte wörtlich: „Zunächst fand ich ein Unternehmen vor am 1. April mit einem Kreditwürdigkeitsrating einer namenhaften Agentur, das der Werft nur ein sehr niedriges Kreditwürdigkeitsniveau bescheinigte. Das lag an den Bilanzkennzahlen der Werft.“<sup>1002</sup>

Nach Aussagen des Zeugen Kraus erhielten die P+S Werften kurz vor der Gewährung der Rettungsbeihilfe am 23. April 2012 ein weiteres Rating der Creditreform mit dem Ergebnis B+. Er sagte wörtlich: „Wir haben dann im Jahr 2012, im Jahr 2011 ein Rating für 2012 bekommen, am 23. April 2012 hat uns die Creditreform das Rating B+ für das Jahr 2012

<sup>996</sup> WP-038-06-10-2014, S. 42 f.

<sup>997</sup> Unternehmensrating, LFI 32, S. 407 ff.

<sup>998</sup> Axhausen, WP-008-22-04-2013, S. 50

<sup>999</sup> FM 13, S. 593

<sup>1000</sup> WP-028-05-05-2014, S. 17

<sup>1001</sup> WP-028-05-05-2014, S. 139 f.

<sup>1002</sup> WP-046-01-12-2014, S. 118

erteilt. Also das war schon etwas schwieriger, als das, was wir 2011 erreicht hatten.“<sup>1003</sup> Auch der Zeuge Stadler bestätigte, dass es ein Rating mit dem Wert B+ vom 23. April 2012 gebe.<sup>1004</sup> Unterlagen dazu befinden sich nicht in dem von der Landesregierung überlassenen Aktenbestand des Ausschusses.

## 2. Personalentwicklung

Im Rahmen der Umstrukturierung der Werften wurde frühzeitig eine erhebliche Personalreduzierung, vornehmlich im Bereich der Fertigung, beschlossen. Der Personalabbau in der Fertigung erfolgte in der Folgezeit jedoch nicht so stark wie ursprünglich vorgesehen. Per 30. September 2011 betrug die Personalstärke an beiden Standorten der Werften rund 87 Prozent des Belegschaftsstandes von 2009.<sup>1005</sup>

### 2.1. Geschäftsführung

Mit der Verschmelzung der Werften am 21. Mai 2010 traten erhebliche Veränderungen in der Geschäftsführung der Hegemann-Werften ein. Voraussetzung der finanziellen Unterstützung der Banken war u. a. eine Stärkung des Managements gewesen. Die Banken hatten die bisherigen zögerlichen Wechsel im Management immer als „kritischen Erfolgsfaktor“<sup>1006</sup> angesehen.

Die Geschäftsführer der Volkswerft Stralsund GmbH wurden nach der Verschmelzung nicht in die Geschäftsführung der P+S Werften GmbH übernommen. Geschäftsführer wurden zunächst Dr. Dieter Brammertz als CEO/CRO, der vormalige GF der Peene-Werft, Herr Torsten Moschell als CTO sowie der ehemalige Geschäftsführer der Peene-Werft, Herr Frank Hoffmann als CFO, der aber zum Juli 2010 aus dem Unternehmen ausschied.

Als neuen CFO wurde der Zeuge Dieter Dehlke eingestellt. Dieser berichtete im Ausschuss: „Die (*Anmerkung: Karriere bei P+S*) begann nämlich im ersten Quartal 2010 damit, dass ein Personalberater mich angesprochen hat. Das war von Odgers Berndtson einer, der beauftragt wurde von Herrn Dr. Brammertz und Herrn Kraus, einen CFO zu suchen. Nach den ersten Gesprächen in Düsseldorf und einigen Vorstellungsgesprächen in Stralsund sind wir uns dann vertraglich übereingekommen, dass mein erster Tag mit P+S Werften der folgende Werktag auf den 1. Mai 2010 war. Ich bin dann in die Funktion CFO reingekommen, also kaufmännischer Geschäftsführer.“<sup>1007</sup>

Der Zeuge Dehlke berichtete über die Aufgabenverteilung innerhalb der Geschäftsführung: „Also, ich sage mal, aus meiner Sicht ist Dr. Brammertz der Chef gewesen, der auch sich mit Treuhand, mit Umstrukturierung, Schwerpunkt Auslastung der Werft, diese Neuausrichtung vom Containerschiffbau hin zum Spezialschiffbau beschäftigt hat. Technisch wurde er unterstützt von Herrn Moschell. Auf der Vertriebsseite, um also quasi die Auftragshereingänge zu sichern, die in der Unternehmensplanung drin waren, war Herr Schulz ganz klar der entsprechende Verkäufer. Und kaufmännisch war ich derjenige, der die

---

<sup>1003</sup> WP-046-01-12-2014, S. 118

<sup>1004</sup> WP-028-05-05-2014, S. 17

<sup>1005</sup> Vermerk zum Ministergespräch in StK am 16. Dezember 2011, StK 7, S. 238 PDF

<sup>1006</sup> Schreiben der NORD/LB vom 30. März 2010, FM 4, S. 1257

<sup>1007</sup> WP-024-31-03-2014, S. 53

Zahlen bereitgestellt hat [...].<sup>1008</sup> Diese Aussage wurde auch durch den Zeugen Maetzel bestätigt, er sagte aus: „Herr Brammert hat das Fertigungsressort, das Herr Moschell vorher hatte, mit... mitgemacht. ... So war die Regelung.“<sup>1009</sup>

Im Juli 2011 schied der CFO, der Zeuge Dehlke, aus dem Unternehmen aus. „Meinen letzten Tag hatte ich, glaube ich, irgendwie im Juli (Anmerkung: 2011).“<sup>1010</sup>

Aufgrund einer Erkrankung war der CTO der Werften, Herr Torsten Moschell, ab Februar 2012 nicht mehr arbeitsfähig. Ein neuer CTO wurde durch die Werften nicht eingestellt.

Zwar wurde der ehemalige Prokurist, Axel Schulz, Mitte Juni 2011 zum Geschäftsführer, zuständig für die Akquisition, berufen, jedoch blieben die Stellen des CTO und später des CFO zunächst unbesetzt. Erst im April 2012 wurde mit dem Zeugen Maetzel die Stelle des CFO neu besetzt.<sup>1011</sup>

## 2.2. Konstruktion und Objektmanagement

Aufgrund der Umstrukturierung der Werften zum Spezialschiffbau verlagerten sich die Schwerpunkte der Kapazitäten von der Fertigung auf die Konstruktion. Diese Schwerpunktverlagerung wurde von den gehörten Zeugen durchgängig bestätigt. Während 2010 in der Fertigung noch Kurzarbeit herrschte, stieg der Bedarf an Konstruktionskapazitäten ständig an.

Der Zeuge Kraus sagte dazu: „Der Umbau in eine Spezialwerft wurde vorangetrieben und hat seine Verbesserungspotenziale vor allem im konstruktiven Bereich. Darauf hat die Führung, also die Geschäftsführung reagiert und hat über 60 neue Konstrukteure am Standort Stralsund eingestellt. Was übrigens nicht einfach war, kann ich ihnen sagen.“<sup>1012</sup>

Nach den Aussagen der Zeugen bemühte sich die Geschäftsführung der Werften entsprechende Konstrukteure einzustellen. Dies bestätigte auch der Zeuge Stadler: „Es war auch ein ständiges Bemühen der Geschäftsführung, den Bestand an Schiffbaukonstrukteuren aufzustocken. Das ist auch gelungen, hat sich insgesamt aber als schwierig dargestellt, insbesondere aufgrund des Standortes Stralsund. Also solche Schiffbauingenieure waren überwiegend in Hamburg und Bremen zu finden und ein Wechsel nach Stralsund war durchaus nicht ganz einfach darstellbar.“ Allerdings traten hierbei auch erhebliche Schwierigkeiten bei der Personalgewinnung auf, da auch andere Werften um Konstrukteure warben. Dennoch wurden ca. 60 neue Konstrukteure eingestellt, wie der Zeuge Dr. Mediger bestätigte: „Es war auch gelungen, in größerem Umfang neue Konstrukteure zu gewinnen und weiteres Spezialpersonal. Im November berichtete der Geschäftsführer der P+S Werft darüber, dass 59 neue Konstrukteure eingestellt worden waren. Das war ein wesentlicher Punkt, um die Arbeitsfähigkeit der Werft sicherzustellen. ... Insgesamt haben wir also, zu dem Zeitpunkt, noch keinen Anlass gesehen, an der Zukunftsfähigkeit der Werft zu zweifeln.“<sup>1013</sup>

---

<sup>1008</sup> WP-024-31-03-2014, S. 79

<sup>1009</sup> WP-046-01-12-2014, S. 135

<sup>1010</sup> WP-024-31-03-2014, S. 71

<sup>1011</sup> Maetzel, WP-46-01-12-2014, S. 118

<sup>1012</sup> WP-028-05-05-2014, S. 152

<sup>1013</sup> WP-034-08-09-2014, S. 36

Auch der Zeuge Jensen bestätigte die 60 Neueinstellungen bei den Konstrukteuren auf den Werften: „Ich meine, das waren ungefähr mindestens 60 Mitarbeiter und Führungskräfte, die in diesem Zeitraum 2010, 2011 rekrutiert wurden. Und besonders im Einkauf und der Konstruktion fand dieser Personalaufbau statt [...]“. <sup>1014</sup>

Dennoch litt die Werft unter einem Konstruktorsmangel. Der Zeuge Reiners berichtete: „Ein Engpass bestand jedoch in der Konstruktionsabteilung. Hier mussten Leistungen ständig extern vergeben werden. Der Konstruktionsaufwand im Spezialschiffbausegment ist naturgemäß wesentlich höher als in der Serienproduktion. Dies ist aber natürlich ein Kernpunkt, denn ohne ausreichende Ingenieurskapazität ist man schwerlich in der Lage diese Vielzahl unterschiedlicher Spezialschiffe zu bauen. Teilweise beschäftigte sich die Konstruktion mit bis zu zehn Spezialschiffen gleichzeitig.“ <sup>1015</sup> Auch der Zeuge Dehke bestätigte diesen Konstruktorsmangel auf den Werften: „Wir waren permanent im chronischen Mangel von Ingenieuren. Dort sind, aus meiner Sicht, ist niemand entlassen worden, es sei denn, er ist gegangen. Wir haben versucht, permanent Leute an Bord zu nehmen. Wir haben versucht, permanent Ingenieurs... Ingenieurbüros fremd zu mandatieren mit Aufträgen. Wir haben also dort einen echten Engpass gehabt.“ <sup>1016</sup>

Diese Personalprobleme der Werften waren der Landesregierung durchgehend bekannt. Der Zeuge Möller sagte dazu: „Und das kann man, wenn man technische Ausrüstung hat und das Personal hat und dass auch die Banken regelmäßig geguckt haben: Wie ist es, habt Ihr genug Ingenieure? Was ist mit den Ingenieuren, die Ihr aus Zweit- und Drittbüros dazu kauft und darüber hinaus: Wie koa..., koordiniert Ihr denn mit Euren Ingenieuren diejenigen Ingenieurleistungen, die von draußen eingekauft werden? Also, das war ein regelmäßiges Thema, das durch Personalaufwuchs und durch Investitionen behandelt wurde.“ <sup>1017</sup> Auch die Zeugin Claaßen bestätigte die Kenntnis der Landesregierung von diesem Engpass: „Die Frage, ob die Werft den ... die Umstellung auf den Spezialschiffbau bewerkstelligen kann, die daran hängenden Probleme, wie zum Beispiel: Gibt es ausreichend Konstrukteure oder wie wirbt man Fremdleistungen ein und wie bindet man die da richtig ein? Das war durchaus ein Thema, ja.“ <sup>1018</sup>

Neben den Konstrukteuren war die Umstellung auf ein Objektmanagement ein Bestandteil der Umstrukturierung. Hierzu wurden durch die Werft entsprechende Objektmanager benötigt, die die Prozesse koordinieren sollten. Zum 1. Juli 2010 wurde in Umsetzung des Restrukturierungskonzeptes der Zeuge Axel Jensen als Objektmanager eingestellt. Der Zeuge Jensen sagte dazu aus: „Ich war ab dem 1. Juli 2010 bei den P+S Werften tätig. Meine Position hat sich in 2010 ergeben, als eine unabdingbare Forderung aus dem Restrukturierungskonzept, das meines Wissens nach in 2009 von einem Berater namens Hammer erarbeitet wurde und auf dem maßgeblich die Restrukturierung der P+S Werften ab 2010 basierte.“ <sup>1019</sup> Weiterhin wurden zunehmend weitere Mitarbeiter für das Objektmanagement für die konkreten Aufträge durch die Werft gesucht. Der Zeuge Jensen wies aber auf die dabei bestehenden Schwierigkeiten bei der Suche nach geeigneten Mitarbeitern hin: „Objektmanager mussten für die zahlreichen neuen Projekte eingestellt werden. Dafür wurde natürlich intern nach geeigneten Mitarbeitern gesucht, aber auch eine externe Suche nach erfahrenen Projektmanagern eingeleitet. Diese Suche erwies

<sup>1014</sup> WP-046-01-12-2014, S. 60 f.

<sup>1015</sup> WP-042-03-11-2014, S. 13

<sup>1016</sup> WP-024-31-03-2014, S. 64

<sup>1017</sup> WP-026-28-04-2014, S. 27

<sup>1018</sup> WP-040-27-10-2014, S. 117

<sup>1019</sup> WP-046-01-12-2014, S. 58

sich als schwierig. Personen mit einschlägiger Erfahrung, die meist und üblicherweise in Hamburg oder Bremen zu finden sind, nach Stralsund und Wolgast zu bekommen, das bedarf viel Überzeugungskraft. Stralsund und Wolgast wurden zu der Zeit leider nicht notwendigerweise als attraktive Wohnorte angesehen. Aber wir haben immer qualifizierte Leute gefunden.“<sup>1020</sup> So schätzte der Zeuge Jensen letztendlich ein, dass der Aufbau des Objektmanagements als erfolgreich anzusehen sei: „In Summe würde ich zusammenfassen, dass die richtigen Schritte eingeleitet wurden, um das Objektmanagement erfolgreich im Unternehmen zu etablieren und dass diese Schritte auch auf höchst professionelle Weise umgesetzt wurden.“<sup>1021</sup>

### 3. Leistungswirtschaftliche Entwicklung Wechsel von Serienproduktion zum Spezialschiffbau

Im Verlauf der Untersuchungen des Ausschusses zeigte sich, dass hinsichtlich der technisch leistungswirtschaftlichen Entwicklung der Werften nur sehr wenige Informationen ermittelt werden konnten. Das Hauptaugenmerk des Reportings lag auf den finanzwirtschaftlichen Parametern. Dennoch bestätigten die zu dem Thema gehörten Zeugen, eine gute Entwicklung der leistungswirtschaftlichen Struktur der Werften. Der Zeuge Stadler sagte aus: „Und im Hinblick auf die leistungswirtschaftliche Seite, im Hinblick auf das Orderbuch, waren eigentlich die Aussichten während der ganzen Zeit gut.“<sup>1022</sup>

So seien die leistungswirtschaftliche Situation der Werften im Rahmen des Monatsreportings betrachtet worden. Der Zeuge Stadler bezeichnete die leistungswirtschaftliche Betrachtung wie folgt: „Also, insbesondere die leistungswirtschaftliche Seite ist uns nur aus dem Reporting auf der einen Seite und den Berichten der Geschäftsführung auf der anderen Seite bekannt. Leistungswirtschaftlich war es so, das hatte ich schon erläutert, dass es zwei wichtige Stellschrauben gab, zum einen eben das Orderbuch und zum anderen der strategische Schwenk hin zum Spezialschiffbau. Ich habe es, glaube ich, in meiner ..., in meinen Ausführungen schon gesagt: Sowohl das Orderbuch als auch der grundsätzliche Schwenk zum Spezialschiffbau war an sich gelungen. Insofern waren eigentlich über den ganzen Zeitraum hinweg jetzt für uns keine Dinge ersichtlich, die die Umsetzung des Konzepts unmöglich gemacht hätten.“<sup>1023</sup>

Vonseiten der Landesregierung wurde die leistungswirtschaftliche Entwicklung der Werften als positiv eingeschätzt. So sei es, nach Aussage des Zeugen Glawe, den Werften gelungen, aufgrund ihres Orderbooks und den Prozessen auf der Werft den Umstieg auf den Spezialschiffbau geschafft zu haben. Er sagte wörtlich: „[...] mit meinem Dienstbeginn war es so, dass wir davon ausgegangen sind, dass der Umstieg auf, von Containerschiffbau auf Spezialschiffbau gelungen sei. Das Orderbook umfasste etwa eine Milliarde Euro und von daher war es wichtig, im Prozess der Arbeit auf der Werft Deckungsbeiträge zu erzielen, einen vernünftigen Durchlauf der Schiffe zu organisieren und das war eigentlich bis zum Dezember 2011 auch weitestgehend gegeben.“<sup>1024</sup> Etwas differenzierter äußerte sich der Zeuge Saur. Er stellte darauf ab, dass zwar nach den neu akquirierten Aufträgen des Orderbooks man davon ausgehen könne, dass der Umstieg geschafft sei. Ob jedoch die

<sup>1020</sup> WP-046-01-12-2014, S. 60

<sup>1021</sup> WP-046-01-12-2014, S. 61

<sup>1022</sup> WP-028-05-05-2014, S. 26

<sup>1023</sup> WP-028-05-05-2014, S. 26

<sup>1024</sup> WP-059-23-03-2015, S. 10

Werft auch in der Lage sei, diese Aufträge auch bauen zu können, sei 2011 nicht absehbar gewesen.<sup>1025</sup> Wörtlich sagte er: „Da ist in relativ kurzer Zeit ein ganz, ganz großer Umschwenk zum, zum Einzelschiffbau, zum Spezialschiffbau erfolgt. Damit habe ich aber jetzt keine Bewertung damit verbinden wollen, ob sie tatsächlich dann auch in der Lage war, jedes einzelne Schiff so zu bauen wie das erforderlich gewesen wäre. Das war aus meiner Sicht im Jahr 2011 auch noch gar nicht absehbar. Sondern man musste darauf aufstellen: Was hatte die Werft bisher gebaut und was hatte sie jetzt für ein Portfolio. Und so war der Schluss zu verstehen, dass sie diesen Umstieg in den Spezialschiffbau eigentlich im Grunde weitgehend erreicht hatte.“<sup>1026</sup>

Hinsichtlich der technischen und organisatorischen Umstrukturierung der Werften berichtete der ehemalige Objektmanager der P+S Werften, der Zeuge Jensen, dass nach seiner Ansicht das erforderliche Objektmanagement, als unbedingte Forderung des Restrukturierungskonzepts<sup>1027</sup>, höchst professionell umgesetzt worden sei: „In Summe würde ich zusammenfassen, dass die richtigen Schritte eingeleitet wurden, um das Objektmanagement erfolgreich im Unternehmen zu etablieren und dass diese Schritte auch auf höchst professionelle Weise umgesetzt wurden.“<sup>1028</sup>

Auch die Vertreter der Banken und Kautionsversicherer sahen die leistungswirtschaftliche Entwicklung der Werften zum Spezialschiffbauer nach der Verschmelzung, insbesondere im Hinblick auf die Akquise von Projekten, als gelungen an. So sagte der Zeuge Stoltenberg: „Nach unserem Eindruck war es dem Unternehmen auch gelungen, diesen sehr, sehr schwierigen Schwenk – weg von dem Massenschiffbau, der ja leider in Deutschland immer mehr unter Druck gekommen ist, Richtung Asien gegangen ist – Richtung Spezialschiffbau zu vollziehen. Das war keine Selbstverständlichkeit. Das ist ja nur sehr wenigen Unternehmen gelungen. Auch das haben wir sehr positiv gewürdigt.“<sup>1029</sup> Auch der Zeuge Wiebers wies auf das positive Orderbook hin: „Und insofern war das Jahr 2010 – aus meiner Sicht, aus der Sicht meiner Abteilung – auch insbesondere für die Volkswerft ein besonderer Erfolg mit der Hereinnahme dieser Aufträge von hochqualifizierten Unternehmen.“<sup>1030</sup>

Allerdings änderte sich offenbar auch die Meinung des Bankenkonsortiums zu diesem Thema im Verlauf des Jahres 2011. Insbesondere nach den Problemen mit den Projekten der Reederei Rohde Nielsen und der Havarie des Swedish Coast Guard-Schiffes [siehe auch 2. Teil B. XI. 3. Problem Havarie KBV Swedish Coast Guard (Bau-Nr. 564)] wurden offenbar Zweifel der Banken an der technischen Leistungsfähigkeit der Werften laut. In der Beiratssitzung vom 9. August 2011 berichtet der Zeuge Möller, dass bei den Finanzierern gewisse Bedenken aufgekommen seien, dass P+S in der Lage sei, profitabel Spezialschiffe bauen zu können.<sup>1031</sup>

Der Vertreter der QBE, der Zeuge Garcia dagegen sah eine ausschließlich positive leistungswirtschaftliche Entwicklung der Werften. Er bezog sich bei seiner Aussage auf die ihm zur Verfügung gestellten Zahlen der Werft. Er sagte: „Wir haben auf Basis der uns

<sup>1025</sup> Saur, WP-040-27-10-2014, S. 9 f.

<sup>1026</sup> WP-040-27-10-2014, S. 9 f.

<sup>1027</sup> WP-046-01-12-2014, S. 58

<sup>1028</sup> WP-046-01-12-2014, S. 61

<sup>1029</sup> WP-009-29-04-2013, S. 71 f.

<sup>1030</sup> WP-009-29-04-2013, S. 11

<sup>1031</sup> Protokoll der Beiratssitzung vom 9. August 2011, FM 15, S. 1482



vorgelegten Zahlen und auf Basis der Prognosen, die wir seinerzeit bekommen haben, durchaus den Eindruck gewinnen können, auch im Rahmen persönlicher Gespräche mit der Werft und der damaligen Finanzleitung, dass die Werft einen Turnaround geschafft hatte und zwar sowohl in technischer als auch in finanzieller Hinsicht. Der technische Turnaround sah dahingehend aus, dass sie sich von der Containerschiffahrt eigentlich wegbewegt haben zum Spezialschiffbau.<sup>1032</sup> Und weiter sagte er: „Die Gutachten waren plausibel. Die Gutachten waren auch positiv dahingehend, dass sie sagten, dass in den angesetzten Stunden mit den dafür notwendigen Materialien das Schiff auch realisierbar sei. Und dementsprechend haben wir für uns, also das Thema auf dieser Basis, das technische Thema auf dieser Basis, dann eigentlich für gegeben erklärt, für die QBE.“<sup>1033</sup> Allerdings räumte er in der ex-post-Betrachtung der Ereignisse ein, dass: „Dass immer dann wenn die Zahlen stimmen, auch das technische Konstruktors- und Ingenieurswesen dahinter stimmt, dass diese Aussage wohl nicht zutrifft immer in der Realität. Von daher würde ich mir persönlich immer dann auch noch eine wirklich enge Begleitung seitens eines Fachmanns wünschen.“<sup>1034</sup>

Differenzierter äußerte sich der Schiffsbausachverständige, der Zeuge Mühlhausen, zur technisch-leistungswirtschaftlichen Entwicklung. Auf die Frage: „War die Werft den Herausforderungen zur Umstellung auf den Spezialschiffbau tatsächlich gewachsen? Kann man überhaupt von einer gelungenen Umstellung auf den Spezialschiffbau zu irgendeinem Zeitpunkt reden?“ antwortete er u. a.: „Aber ich sage, das Know-how und die technischen Möglichkeiten waren auf der Werft vorhanden, um das zu gewährleisten, ja.“<sup>1035</sup> Allerdings benannte er auch erhebliche Probleme, die einem gelungenen Umstieg entgegenstanden. So gab es nach seinen Aussagen erhebliche Engpässe im Bereich der Konstruktionsstrukturen: „Aber ein großer Teil an eigener Kapazität ist notwendig, um die Eingänge, die Zeichnungseingänge, die von außen von verschiedenen Ingenieurbüros wiederkommen, zu prüfen und zu beurteilen, um das – an dieser Stelle war die Werft unterbesetzt, meiner Meinung nach – um das dann, die Eingänge in der Werft zu prüfen, gegebenenfalls zu korrigieren und dann in die Arbeitsvorbereitung zu gehen. Da war die Schwachstelle. [...] Die Werft hat an einer Vielzahl von unterschiedlichen Projekten gearbeitet. Da war irgendwann die Kapazitätsgrenze, vor allen Dingen dadurch, dass sich einige Projekte halt im Zeitablauf außerplanmäßig nach hinten verschoben haben, hatte die Werft plötzlich eine Vielzahl von unterschiedlichen Projekten, an denen sie gearbeitet haben und ist schlicht und ergreifend von der Zeit nicht mehr hinterhergekommen.“<sup>1036</sup> Diese Schwachstelle führte nach Angabe des Zeugen zu Serienfehlern auf der Werft. Als Beispiel führte er an „Alle Coast Guard Vessels, die da gefertigt wurden, hatten einen sehr geringen Abstand zueinander. Das heißt also, dass Produktionsfehler, die dort gemacht wurden, nicht in Revisionsplänen umgesetzt werden konnten für die Fertigung des nächsten Schiffes. Das heißt, jeder Fehler der gemacht wurde, wurde eins zu eins beim zweiten und komischerweise auch beim dritten Schiff wiederholt.“<sup>1037</sup>

Außerdem gab es nach Aussagen des Zeugen erhebliche Mängel bei der Besetzung des Projektmanagements: „Also bei den Scandlines-Fähren machte sich ganz extrem bemerkbar,

---

<sup>1032</sup> WP-030-16-06-2014, S. 58

<sup>1033</sup> WP-030-16-06-2014, S. 59 f.

<sup>1034</sup> WP-030-16-06-2014, S. 92

<sup>1035</sup> WP-030-16-06-2014, S. 133

<sup>1036</sup> WP-030-16-06-2014, S. 128

<sup>1037</sup> WP-030-16-06-2014, S. 137

dass dort mit sehr geringen Durchlaufzeiten und sehr geringen Fertigungsstunden und Konstruktionsstunden kalkuliert wurde. Die Überlappung war dort extrem groß zwischen Konstruktion und Fertigung. Es war ein, meiner Ansicht nach, unterbesetztes Projektmanagement dort vorhanden. ... Das Projekt war definitiv ... zu groß, sage ich mal, für die Leute die sich auf der Werft dort damit beschäftigt haben.“<sup>1038</sup>

Der Zeuge Brinkmann lokalisiert die Probleme beim leistungswirtschaftlichen Schwenk ähnlich. Nach seinen Aussagen gab es Probleme im Bereich der Konstruktion. Er sagte: „Diese Schiffe haben auch, weil sie viel länger, die Bauphase viel länger gedauert hat als geplant, den ganzen Planungsprozess der Werft in den Folgejahren beeinträchtigt. In zweierlei Hinsicht, einmal reichte die Zahl der Konstrukteure nicht aus im Verhältnis zu den komplexen Bauaufträgen, die die Werft übernommen hatte... Aber die Menge an Schiffen, die jetzt – und an unterschiedlichen Schiffen – die jetzt hereingenommen wurde, hat die Konstruktion der Werft eindeutig überfordert.“<sup>1039</sup> Und er berichtete weiter: „Und die Werft ist dem begegnet und hat argumentiert, man wolle das – auch gegenüber den Aufsichtsgremien – man wolle das durch externe Ingenieursfirmen darstellen. Das hat man auch getan, bis hin zu ... von, nach ... Polen und am Ende sogar bis in die Ukraine hat man Ingenieursfirmen eingesetzt. Dann muss man aber auch die Kapazität haben, diese Ingenieursfirmen zu steuern. Und diese ganzen technischen Abläufe waren sicherlich einer der Gründe dafür, dass das nicht funktioniert hat in den Schiffsbauten.“<sup>1040</sup> Letztendlich stellte er sogar die technologische Leistungsfähigkeit der Werften infrage als er sagte: „Wir hatten eine Vielzahl unterschiedlicher Schiffe, das Orderbuch war voll. Aber eben, ob das Orderbuch auch beherrschbar war, ist eine Frage, die sich wirklich stellt. Technologische Leistungsfähigkeit ist da die Frage.“<sup>1041</sup>

Auch der Zeuge Kulenkampff zweifelte deutlich daran, dass die Werften auf der leistungswirtschaftlichen Seite die Entwicklung zum Spezialschiffbau geschafft hätten: „Wenn Sie allerdings unter Spezialschiffbau zum Beispiel die Harren-Schiffe meinen, dann muss ich sagen, so wahr ich hier sitze: Ich habe schon ein bisschen Zweifel, ob da der Umstieg schon wirklich gelungen war. Denn das sind derart hochtechnisierte Schiffe, ob das gelungen wäre, kann ich nicht beurteilen. Also, ich möchte nicht so vermessen sein hier: Jawohl im ersten Halbjahr 2011 war die Wende zum Spezialschiffbau gelungen. Das finde ich eine mutige Aussage.“<sup>1042</sup>

## II. Finanzsituation

### 1. Enge Liquidität

Die Liquiditätssituation der Werften im Zeitraum ab der Gewährung des 326 Mio. € Aval- und Barkreditrahmens bis zum Ende des Jahres 2011 wurde durch die gehörten Zeugen größtenteils als „eng aber ausreichend“ beschrieben. Auch KPMG bestätigte den Werften im Rahmen der monatlichen Reportings eine zu jedem Zeitpunkt ausreichende

---

<sup>1038</sup> WP-030-16-06-2014, S. 103

<sup>1039</sup> WP-055-02-03-2015, S. 12

<sup>1040</sup> WP-064-15-06-2015, S. 31

<sup>1041</sup> WP-055-02-03-2015, S. 15 f.

<sup>1042</sup> WP-042-03-11-2014, S. 96

## Liquiditätssituation.

Der Zeuge Meyer erklärte vor dem Ausschuss: „Es war uns bewusst, dass die Liquiditätsplanungen bisweilen knapp waren, aber – ich sage es ausdrücklich – aus Einschätzung aller, auch der Banken, ausreichend.“<sup>1043</sup>

Am 17. Dezember 2010 übersandte der CFO der Werften dem Sts Möller ein Schreiben an die NORD/LB vom Vortag zur Kenntnis. In diesem Schreiben teilte die P+S Werft mit, dass aufgrund der Planung der Werft im Dezember 2011 ein Finanzierungsbedarf i.H.v. mindestens 48,3 Mio. € eintreten werde. Als Gründe führte die Werft einerseits die ungünstigen Zahlungsbedingungen des Scandlines-Vertrages, andererseits das „Sich-Auftürmen“ von verschobenen Projekten.<sup>1044</sup>

Weiterhin zeigten sich im Laufe der Zeit, dass die neu akquirierten Aufträge, insbesondere die aufwändigen Speziialschiffe einen darüber hinausgehenden erhöhten Bedarf der Bauzeitfinanzierung mit sich brachten, die durch den bestehenden Aval- und Barkreditrahmen nicht gedeckt wurden und somit weitere Finanzierungen erforderten. Diese Tatsache wurde durch die gehörten Zeugen der Landesregierung bestätigt. Die Zeugin Claaßen sagte dazu: „Dass die Liquidität eng war und man im Hinblick auf zukünftige weitere Aufträge sich da Gedanken gemacht hat, wie kann denn das finanziert werden, das war so. Und ... da, da war dann schon klar, dass auch weitere Finanzierungen wohl eingeworben, eingeworben werden müssen und das ist ja auch, das ist auch ja erfolgt.“<sup>1045</sup>

Am 23. Juni 2011 informierte der damalige Staatssekretär Möller die Mitglieder des Finanzausschusses darüber, dass für das bestehende Orderbook ein Avalbedarf i.H.v. 600 Mio. € notwendig sei und deswegen die bestehende Finanzierungslinie nicht ausreiche.<sup>1046</sup>

Auch den Banken war bewusst, dass die Liquidität der Werften für das bestehende Orderbook der Werften knapp bemessen war. In ihrer schriftlichen Stellungnahme vom 20. Dezember 2012 bestätigte die NORD/LB, dass bekannt gewesen sei, dass der Bar- und Avalkreditrahmen angesichts der eingeworbenen Aufträge nicht ausreichen werde: „Im Dezember 2010 wurden 4 Neubaufträge (4 Fähren, Volumen 486 Mio. €) in dem Bar- und Avalkreditvertrag genehmigt. Aufgrund weiterer anstehender Bauaufträge und deren Struktur wies die vorgelegte Unternehmensplanung für 2011 (ab Quartal 4) einen über den bestehenden Avalrahmen hinausgehenden Finanzierungsbedarf aus. [...] Die über Plan liegenden EBITDA-Effekte wurden als nicht nachhaltig erzielbar bewertet.“<sup>1047</sup>

Der Zeuge Wiebers sagte hierzu aus: „Was ich durchaus sagen kann, auch bezüglich des 326 Mio.-Kredits, dass dieser aufgrund seiner bereits sehr großen Größe äußerst knapp kalkuliert war. Es gab keinen, das war allen Beteiligten klar, es gab keinen Liquiditätspuffer und das war – glaube ich – die eine, der besonderen Herausforderungen. Man hatte ein komplexes Auftragsbuch und man hatte eine äußerst knapp kalkulierte Liquidität.“<sup>1048</sup> Deutlicher wurde die Zeugin Beyer, als sie aussagte, dass der Finanzierungsrahmen für die neu akquirierten Speziialschiffe nicht ausreichen würde. Sie sagte wörtlich: „Die hatten, da

<sup>1043</sup> WP-015-30-09-2013, S. 22

<sup>1044</sup> WM 130, S. 692

<sup>1045</sup> WP-014-23-09-2013, S. 47

<sup>1046</sup> ADRs. 6/2 (Protokoll 114. Sitzung Finanzausschuss, S. 10)

<sup>1047</sup> ADRs. 6/8 Stellungnahme NORD/LB und KfW IPEX-Bank GmbH vom 14. November 2012, S. 2

<sup>1048</sup> WP-009-29-04-2013, S. 25

gab es ja noch drei Aufträge, die im Raum standen. Zwei ... zwei Offshore-Schiffe von, von Harren und Terry Highland, egal. ... Diese Schiffe hätten so viel Liquidität bedurft, dass die nicht von der 326 Millionen-Linie in irgendeiner Form hätten gedeckt werden können.“<sup>1049</sup>

Der Zeuge Winter bestätigte, dass allen Beteiligten bewusst gewesen sei, dass angesichts der Auftragslage der Werften die bestehende Finanzierung durch den Aval- und Barkreditrahmen nicht ausreichen werde: „Wir hatten eine gute Auftragslage. Dass die Aufträge natürlich abgearbeitet werden mussten, das ist ganz klar. Dass sie finanziert werden mussten, ist klar. Dass sie begleitet werden mussten. Und dass die Finanzierungsmittel, die wir hatten, eigentlich dafür nicht ausreichten. Also wir brauchten schon Hilfe von dritter Seite, das war uns eigentlich ständig klar.“<sup>1050</sup> Er schätzte den notwendigen Liquiditätsbedarf der Werften wegen des Orderbooks erheblich höher ein und bezifferte diesen Mehrbedarf sogar mit 300 Mio. € Er sagte wörtlich: „Und wir sagten, wenn wir die Aufträge, die wir alle akquirieren, eigentlich jetzt alle mit Anzahlungsgarantie überlegen wollen, dann brauchen wir 600 Mio. Dann brauchen wir noch mal 300 Mio. on top. Das ist gar nicht möglich gewesen von den Banken. Ausgeschlossen. Ausgeschlossen. Da springen dann Versicherer ein, weil die das irgendwo ein bisschen kennen aber auch nicht mit diesen großen Summen.“<sup>1051</sup>

Der Zeuge Dehlke bestätigte die Tatsache der knappen aber ausreichenden Liquidität ebenfalls. Er sagte: „Das war niemals komfortabel. Es war immer angespannt. So ist auch der Gesamtrahmen aufgesetzt gewesen. So war das LFI-Darlehen. So war das Gutachten. Es war insgesamt zwar erreichbar, aus der damaligen Sicht gesehen aber es war immer unkomfortabel, völlig klar. [...] und haben von daher, solange ich an Bord war, zwar immer eine enge Situation gehabt, aber es gab nie die Situation, wo man hätte anmelden müssen.“<sup>1052</sup>

Der Zeuge Selling sagte ebenfalls aus, dass die Liquidität knapp war, und fügte hinzu, dass dies aber bewusst so gehalten war, um die Werften im Falle des Wegbrechens von Aufträgen nicht mit unnötigen Zins- und Bürgschaftskosten zu belasten. Er sagte wörtlich: „Wie groß ist denn jetzt dieser Bürgschaftsschirm, den wir da aufspannen? Wie groß ist der? Vor allen Dingen, eben ist ja schon gesagt worden, das war ein teurer Schirm. Und die Bürgschaften, die Bürgschaftsgebühren, die fielen eben an, ob man sie in Anspruch genommen hat oder nicht. Und auch bei den Zinsen fielen die an. Deshalb ist das Hauptproblem, dass man den Rahmen nicht zu groß wählen darf, sonst würgt man quasi das Unternehmen ab. Und wenn Sie jetzt mal schauen, es waren ja vier Werften, zwei Werftengruppen. Und die einen hatten Aufträge, bei denen wir zu einem Rahmen gekommen sind von 326. Das ist ja schon vergleichsweise groß für die Krise damals und für die Schwierigkeiten, Aufträge zu kriegen. Wenn Sie sich vor Augen führen, wie sah es bei Nordic aus: Die hätten diesen Rahmen nicht ansatzweise ausführen können. Und natürlich ist, eine der großen Gefahren ist, dass man nachher viel klüger ist. Aber stellen Sie sich einmal vor, wir hätten den Rahmen viel größer gespannt, die Hälfte der Aufträge wäre weggebrochen und sie hätten den bestehenden Auftragsbestand von nur der Hälfte deshalb nicht abarbeiten können, weil sie die anderen Kosten erwürgt hätten. Das wäre genauso schlimm gewesen. Deshalb glaube ich, dass wir insgesamt nicht schlecht aufgestellt waren:

<sup>1049</sup> WP-040-27-10-2014 S. 92

<sup>1050</sup> WP-036-29-09-2014, S. 123

<sup>1051</sup> WP-036-29-09-2014, S. 137 f.

<sup>1052</sup> WP-024-31-03-2014, S. 76

Alles total knapp, mit der Möglichkeit, das Korsett zu öffnen.“<sup>1053</sup>

## 2. Auslaufen des Deutschlandfonds – Bürgschaftsanträge der P+S Werften für zusätzlichen Bauzeitfinanzierungsrahmen

Mit der Auftragsverhandlung über 3 Schiffbauaufträge zzgl. 2 Optionen zum Bau von Offshore-Errichterschiffen für die Reederei Harren & Partner (Bau-Nr. 2105-2107), mit einem voraussichtlichen Auftragsvolumen i.H.v. 314 Mio. € bzw. 518 Mio. € war für die Werft ersichtlich, dass ein zusätzlicher Bauzeitfinanzierungsrahmen erforderlich war. Am 29. Dezember 2010, kurz vor dem Auslaufen des „Wirtschaftsfonds Deutschland“, stellten die P+S Werften einen Antrag auf Verbürgung eines Avalkredits i.H.v. 200 Mio. € sowie eines Kontokorrentkredites i.H.v. 50 Mio. €. Dieser Antrag war nicht mit konkreten Bürgschaftsanträgen eines Kreditinstituts unterlegt. In diesem Bürgschaftsantrag nahmen die Werften auf den, den Finanzierern bekannten zusätzlichen Finanzierungsbedarf, aufgrund von Auftragsverschiebungen sowie neuen Auftragshereinnahmen und dem damit kumulierten zusätzlichen Avalbedarf, Bezug.<sup>1054</sup> In ihrer Zeugenaussage konkret zu diesem Bürgschaftsantrag befragt, äußerte die Zeugin Polzin: „Es war schon sehr schnell klar, dass das Orderbook wächst. Ich hatte vorhin auch dargestellt, dass wir auch für den zweiten Rahmen versucht haben, den Bund mit zu gewinnen, der aber sich darauf nicht eingelassen hat. Und so entstand der 115 Mio. € Rahmen, den wir allein, gemeinsam mit den Kreditversicherern auf den Weg gebracht haben. Wenn Sie ein solches Dokument dort gefunden haben – ich kenne es nicht – könnte ich das nur in diesem Zusammenhang einordnen, dass das mal der Versuch war, den Bund auch hier darum zu bitten, mit an Bord zu bleiben.“<sup>1055</sup>

Nach Angaben von PwC haben die P+S Werften den Bürgschaftsantrag vom 28. Dezember 2010 am 3. Juni 2011 zurückgezogen, da dieser ohne Bankbeteiligung erfolgt und der „Wirtschaftsfonds Deutschland“ zwischenzeitlich ausgelaufen und eine Parallelbürgschaft somit nicht mehr möglich war.<sup>1056</sup>

Dennoch erklärte der Zeuge Kraus vor dem Ausschuss, dass die Werften über einen zusätzlichen Bürgschaftsrahmen i.H.v. 250 Mio. € des Landes verfügten. Er sagte: „Daneben wurde, wie schon dargelegt, ein größerer Avalrahmen erforderlich, weil wir ja mehr Schiffe im Betrieb hatten und die Abdeckung der zusätzlichen Aufträge. Dazu haben wir mit dem Land und den finanzierenden Banken auf diese rund 250 Mio. verhandelt, von denen 110 Mio. von fremden Dritten dann belegt wurden, oder 115 Mio.“<sup>1057</sup> Weiter führte er aus: „Innerhalb der Arbeitsgruppe wurde ein zusätzlicher Avalrahmen auch mit dem Land, also mit Ihnen hier, besprochen, i.H.v. 250 Mio. € zu Normalkonditionen 80/20. 20 Prozent verbürgt, 20 Prozent Selbstbehalt, den wir im ersten Halbjahr 2011 dann bekommen haben...“<sup>1058</sup>

Des Weiteren wurde dieser zusätzliche Avalrahmen i.H.v. 250 Mio. in der

<sup>1053</sup> WP-061-13-04-2015, S. 83

<sup>1054</sup> Schreiben P+S Werften vom 22. Dezember 2010, FM 10, S. 3891

<sup>1055</sup> WP-059-23-03-2015, S. 174

<sup>1056</sup> FM 14, S. 1016

<sup>1057</sup> WP-028-05-05-2014, S. 147

<sup>1058</sup> WP-028-05-05-2014, S. 140

Machbarkeitsstudie zur Kapitalerhöhung<sup>1059</sup> (siehe auch 2. Teil B. V.2. Roland Berger – Machbarkeitsstudie Kapitalerhöhung) von Roland Berger aufgeführt. Ob und inwieweit ein solcher Bürgschaftsrahmen durch das Land gewährt worden ist, ist aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen dem Ausschuss nicht ersichtlich.

### 3. Zusätzlicher Finanzbedarf durch Neuaufträge

Die Tatsache, dass der 326 Mio. € Aval- und Barkreditrahmen für die Abarbeitung der bestehenden Aufträge nicht ausreichend war und zusätzlicher Finanzbedarf erforderlich sein würde, war der Landesregierung frühzeitig bekannt. Nach Aussage des Zeugen Saur hatte PwC auf dieses Problem bereits 2010 hingewiesen. Er sagte: „Da ist mir aufgefallen, dass es so, Mitte 2010 ist zum Beispiel mal auf den Bauzeitfinanzierungsrahmen hingewiesen worden. Dass der durch die neuen Aufträge, die man da ja glücklicherweise eingeworben hat, dass der schnell an seine Grenzen kommen würde. Insoweit sind schon Hinweise erfolgt, an bestimmten Punkten muss sich was verändern.“<sup>1060</sup>

Der Zeuge Meyer bestätigte die Tatsache des weiteren Finanzierungsbedarfes dem Grunde nach, führte aber aus, dass dies erst Mitte 2011 bekannt geworden sei. Außerdem seien hierfür nicht planbare Zahlungsverzögerungen der Grund gewesen. Er sagte: „Ich kehre zurück zum Sommer 2011, als wir feststellen mussten im Jour fixe, dass die Liquiditätsprobleme der P+S Werften durch nicht planbare Ereignisse sich sozusagen verschlechtert hatten. Wir hatten zum einen Zahlungsverzug, eine Zahlungsverchiebung des Unternehmens Coastline, also Terry Highlands, im Juli 2011.“<sup>1061</sup> Und er sagte weiter aus: „Wir haben dann erlebt im Herbst/Winter 2011/2012 bei den P+S Werften, dass es weitere Verschiebungen gab, fortwährende Zahlungsverzögerungen. Ich kann mich sehr daran erinnern, dass wir in Jour fixen immer wieder zu Herrn Möller schauten und sagen: ‚Wie sieht das aus mit Terry Highland?‘“<sup>1062</sup>

#### 3.1. Dreijahresplanung der Werften 2011-2013

Am 24. November 2010 präsentierte KPMG im Rahmen eines Bankengesprächs die plausibilisierte Unternehmensplanung für die Jahre 2011 bis 2013.<sup>1063</sup>

Ausweislich der plausibilisierten Unternehmensplanung war es den Werften gelungen, im Zeitraum 2009 bis 2010 acht Schiffbauaufträge neu zu akquirieren. Damit enthielt nach Angaben von KPMG der Durchlaufplan zu diesem Zeitpunkt 43 Schiffe mit einem Gesamtvolumen i.H.v. 1.351 Mio. € Hiervon sollten im Zeitraum 2011 bis 2013 1.351 Mio. €realisiert werden.<sup>1064</sup>

Dazu wurden durch die Werft mehrere Offshore-Projekte in die Planung eingestellt. Nach Angaben von KPMG sollten im Planungszeitraum 46,2 Mio. € in diesem Bereich erwirtschaftet werden. In der Planung waren zwei konkrete Projekte im Offshore-Bereich im Zusammenhang mit dem Windpark Baltic II, dem Bau einer Konverterplattform und von

<sup>1059</sup> WM 13, S. 231

<sup>1060</sup> WP-067-22-06-2015, S. 52

<sup>1061</sup> WP-055-02-03-2015, S. 161

<sup>1062</sup> WP-055-02-03-2015, S. 162

<sup>1063</sup> WM 23, S. 509 ff. PDF

<sup>1064</sup> WM 23, S. 511 PDF

41 Jackets enthalten. Zusätzlich rechnete die Werft mit einem Anschlussprojekt im Zeitraum 2012/2013, wobei hier noch kein konkreter Auftraggeber genannt werden konnte.<sup>1065</sup> KPMG bescheinigte dem Offshore-Segment hohes Potenzial, soweit es der Werft gelingt, sich auf diesem profitablen Markt nachhaltig positionieren zu können.<sup>1066</sup> Die Projekte im Bereich Offshore werden durch KPMG als „wesentlicher Ergebnistreiber“ bezeichnet.<sup>1067</sup> Außerdem stellte KPMG dar, dass die Werften eine Finanzierungslücke ab Dezember 2011 aufwiesen, die extern finanziert werden müsse.<sup>1068</sup> Der zusätzliche Finanzierungsbedarf wird durch KPMG mit 110,4 Mio € beziffert.<sup>1069</sup>

In einer E-Mail an Mitarbeiter des Finanz- und des Wirtschaftsministeriums wies der Zeuge Möller unter Bezugnahme auf das Bankengespräch vom 24. November 2010 darauf hin, dass die Werften zwar auf einem positiven Weg der Konsolidierung seien, mittelfristig jedoch eine weitere Finanzierung i.H.v. 120 Mio. € benötigten und der 326 Mio. € Rahmen nicht ausreichen werde. Gleichzeitig wies er darauf hin, dass die Banken zwar eine Prüfung aber keine weiteren Kreditlinien für die Werften avisiert hätten.<sup>1070</sup>

Die plausibilisierte Unternehmensplanung wurde durch PwC in einem Papier vom 12. Januar 2011 begutachtet. PwC schätzte seinerseits den zusätzlichen Finanzierungsbedarf ab November 2011 auf 161 Mio. € ein.<sup>1071</sup> Nach Angaben von PwC resultiert der zusätzliche Finanzierungsbedarf aus Auftragsverschiebungen und der Akquise neuer Aufträge.<sup>1072</sup> Allerdings weist PwC darauf hin, dass sich die Einwerbung zusätzlicher Finanzierung schwierig gestalten und eine parallele Kreditlinie die Finanzierungskosten erheblich erhöhen werde.<sup>1073</sup> Überdies habe das Bankenconsortium die Erweiterung der bestehenden Kreditlinie bereits am 23. Dezember 2010 abgelehnt.<sup>1074</sup> PwC zeigte auf, dass die Planung in 2011 mehrere Zeiträume enthalte, in denen, bereits ohne zusätzliche Finanzierungskosten, Liquiditätslücken aufträten. So wies die Werft beispielsweise im Dezember 2011 eine Liquiditätsunterdeckung i.H.v. 18,3 Mio. € auf.<sup>1075</sup>

Allerdings war es den Werften, vornehmlich aufgrund der fehlenden Sicherheiten, nicht möglich, ausreichende zusätzliche Finanzierungen neben den Avalrahmen des Konsortiums NORD/LB – KfW IPEX und der Kautionsversicherer zu erhalten. Der Zeuge Dehlke stellte dar: „Es gab keine echte Finanzierungsalternative für die Werft in dieser Phase, gerade auch vor dem Hintergrund dieser exorbitanten Konditionen.“<sup>1076</sup> Und weiter sagte er: „[...] dass entsprechend wir sogar Gespräche geführt haben, andere Banken hinzuzuziehen auch im Rahmen dieser Finanzierungsgruppe, die sich da gebildet hatte. Dass aber im Wesentlichen niemand hinzukommen wollte, weil eben auch keine freien Sicherheitenteile da waren. Was mir gelungen war, im Rahmen 2011, April, Mai, war, dass wir für den Auftrag, ich glaube es war Auftrag Harren, drei Heavy Lift Offshore-Spezialschiffe, zwei Kreditversicherer

<sup>1065</sup> WM 23, S. 535 PDF

<sup>1066</sup> WM 23, S. 535 PDF

<sup>1067</sup> WM 23, S. 511 PDF

<sup>1068</sup> WM 23, S. 548 PDF

<sup>1069</sup> WM 23, S. 511 PDF

<sup>1070</sup> E-Mail Rüdiger Möller vom 24. November 2010, FM 10, S. 3812

<sup>1071</sup> FM 12, S. 63

<sup>1072</sup> FM 12, S. 64

<sup>1073</sup> FM 12, S. 65

<sup>1074</sup> FM 12, S. 65

<sup>1075</sup> FM 12, S. 67

<sup>1076</sup> WP-024-31-03-2014, S. 68

motivieren konnten, uns projektbezogene Linien zu gewähren, wo die Sicherheiten entsprechend die Bauwerke waren, die wir als neuen Auftrag hereingenommen haben.“<sup>1077</sup>

Ähnlich äußerte sich auch der Zeuge Maetzel, der die Schwierigkeiten bei der Akquise neuer Finanzierungen vornehmlich bei dem schlechten Rating der Werften sah: „Zunächst fand ich ein Unternehmen vor am 01.04. mit einem Kreditwürdigkeitsrating einer namenhaften Agentur, das der Werft nur ein sehr niedriges Kreditwürdigkeitsniveau bescheinigte. Das lag an den Bilanzkennzahlen der Werft. Über die bestehenden Avalkredite der KfW und der Norddeutschen Landesbank hinaus konnten weitere Bankkredite auf dieses, aufgrund dieses schlechten Ratings nicht erhalten werden. Ich habe mich drum bemüht aber es war nicht mehr möglich, weitere Mittel von der Bankenseite zu erhalten.“<sup>1078</sup>

Nach Aussage des Zeugen Meyer entspannte sich die Lage der Werften aus Sicht der Landesregierung ab Beginn der Jahres 2011, nachdem die Zahlungen von säumigen Bestellern eingingen, wieder etwas. Er führte aus: „Die wirtschaftliche Situation P+S Anfang 2012, nach dieser Diskussion, schien sich auch ein Stück wieder zu entspannen. Wir haben die Zahlungseingänge dann von Terry Highlands, wir haben Zahlungseingänge von Harren & Partner. Das kurzfristige Bürgschaftsmanagement, von dem ich gesprochen habe, schien zu greifen. Situation damals, aus meiner Sicht: Nach wie vor Liquiditätslage knapp aber ausreichend.“<sup>1079</sup>

Dieser zusätzliche Finanzierungsbedarf wurde durch PwC in ihrem Bericht zur Dreijahresplanung vom 12. Januar 2011 bestätigt und mit 200 Mio. € beziffert.<sup>1080</sup>

Mit Auslösung der Bestellung der Schiffe Bau-Nr. 2105-2107 am 11. März 2011 und der avisierten Aufhebung des Finanzierungsvorbehaltes im April/Mai 2011 konkretisierten sich die Aufträge derart, dass die P+S Werften die Bauzeitfinanzierung schließen musste. Am 16. März 2011 wies PwC gegenüber dem Bund nochmals unter Bezugnahme auf den Antrag der Werften vom 29. Dezember 2010, auf den nunmehr nochmals gestiegenen Bauzeitfinanzierungsbedarf zwischen 225 und 300 Mio. € hin.<sup>1081</sup>

Selbst die NORD/LB ging ihrerseits davon aus, dass die Aufträge von Harren und Terry Highlands nicht durch den 326 Mio. € Aval- und Barkredit abgedeckt werden können. Das bestätigte die Zeugin Beyer in ihrer Aussage: „Die hatten, da gab es ja noch drei Aufträge, die im Raum standen. Zwei ... zwei Offshore-Schiffe von, von Harren und Terry Highlands, egal. ... Diese Schiffe hätten so viel Liquidität bedurft, dass die nicht von der 326 Millionen-Linie in irgendeiner Form hätten gedeckt werden können.“<sup>1082</sup> Dagegen teilte der Zeuge Möller in einer E-Mail vom 21. Januar 2011 an den Zeugen Dr. Mediger mit, dass zumindest die Bauzeitfinanzierung des Auftrags „Terry Highland“ durch den bestehenden Bauzeitrahmen von 326 Mio. € abgedeckt sei.<sup>1083</sup>

---

<sup>1077</sup> WP-024-31-03-2014, S. 68

<sup>1078</sup> WP-046-01-12-2014, S. 118

<sup>1079</sup> WP-055-02-03-2015, S. 126

<sup>1080</sup> FM 12, S. 43 ff.

<sup>1081</sup> Schreiben PwC Berlin vom 16. März 2011, FM 19, S. 500

<sup>1082</sup> WP-040-27-10-2014, S. 92

<sup>1083</sup> WM 12, S. 217



### 3.2. IMA-Sitzung vom 17. Januar 2011

Der zusätzliche Avalbedarf war in der Folgezeit u. a. Thema auf Interministeriellen Sitzungen des Bundes und der Länder.

In der Sitzung vom 17. Januar 2011 wurden durch die Bundesvertreter, ausweislich eines handschriftlichen Protokolls<sup>1084</sup>, kritische Fragen aufgeworfen. U. a. wurde durch den Bund problematisiert, dass die Werften eine „schlechtere Gesamtleistung als in 2010 geplant“ aufwiesen. Außerdem sei unklar, welche Projekte vom 326 Mio. €-Rahmen umfasst seien, wie dieser ermittelt wurde und auf welcher Grundlage der zusätzliche Finanzbedarf zwischen 120 und 250 Mio. € aufgetreten sei. Diese Fragen finden sich allerdings im offiziellen Protokoll dieser Sitzung nicht wieder<sup>1085</sup>.

### 3.3. Diskussionspapier PwC vom 10. April 2011

Im Rahmen der weiteren Abstimmungsgespräche zwischen Land und Bund zur Verbürgung der künftigen Kreditbedarfe erstellte PwC Schwerin ein Diskussionspapier, in welchem die Finanzierungsbedarfe der P+S Werften aufgrund der aktuellen Bauprojekte ermittelt und dargestellt wurden.<sup>1086</sup> Diese dargestellten Zahlen basierten auf dem aktuellen Planungsstand der Werften, wurden aber durch PwC nicht plausibilisiert. PwC stellte in diesem Papier dar, dass der Kreditbedarf bereits ab November 2011 den zur Verfügung stehenden Avalrahmen i.H.v. 326 Mio. € übersteigen und im Mai 2013 543 Mio. € betragen wird. Aufgrund der Restriktionen des bestehenden Avalkreditvertrags sei sogar eine „zusätzliche Avallinie von in der Spitze 319 Mio. €“<sup>1087</sup> notwendig. Die Werften seien im Gespräch mit Banken und Versicherern, deren erstes Ergebnis die kurzfristige Stellung von Avalkrediten durch die QBE und VHV i.H.v. 110 Mio. € sei.<sup>1088</sup> Außerdem wies PwC ausdrücklich darauf hin, dass die Bauzeitfinanzierung zum Zeitpunkt der Bürgschaftsübernahme des Landes hinsichtlich des zu erwartenden Avalrahmens von QBE und VHV (siehe auch 2. Teil B. VIII. Avalrahmen der Kautionsversicherer) aller Voraussicht nach nicht geschlossen sei und somit zu prüfen sei, ob eine fristgerechte Schließung der Finanzierungslücke zu erwarten sei, um die Voraussetzung einer Bürgschaft im Rahmen des Pure Cover-Programms dennoch zu erfüllen.<sup>1089</sup> Um die Bauzeitfinanzierung zu schließen, stehe den Werften ein Zeitraum von allenfalls 6 Monaten zur Verfügung.<sup>1090</sup>

Für die mittelfristige Zukunft und im Hinblick auf das Auftragsvolumen i.H.v. 1,2 Mrd. € geht PwC von einem Finanzierungsbedarf der Werften i.H.v. etwa 550 Mio. € aus.<sup>1091</sup> Kurzfristig seien für die Projekte von Harren & Partner 210 Mio. € erforderlich.<sup>1092</sup> In diesem Zusammenhang verweist PwC darauf, dass die Akquise von Finanzierungen durch die Lage der Werften grundsätzlich erschwert wird. Ähnlich äußerte sich der Zeuge Dehlke, indem er aussagte: „Also, aus meiner Sicht, die NORD/LB und die KfW, das waren ja

<sup>1084</sup> Handschriftliche Notizen zur IMA-Sitzung vom 17. Januar 2010, WM 92, S. 70 ff.

<sup>1085</sup> Protokoll der IMA-Sitzung vom 17. Januar 2011, FM 12, S. 234

<sup>1086</sup> Diskussionspapier PwC vom 10. April 2011, FM 13, S. 583

<sup>1087</sup> FM 13, S. 585

<sup>1088</sup> FM 13, S. 584

<sup>1089</sup> FM 13, S. 589

<sup>1090</sup> FM 14, S. 1037

<sup>1091</sup> FM 13, S. 586

<sup>1092</sup> FM 13, S. 588

unsere quasi Hausbanken. An die sind wir ja herangetreten mit dem, mit dem, mit der Chance, diese Aufträge hereinzunehmen. Dort wurde jetzt nicht abgelehnt in dem Sinne, sondern es wurde gesagt: ‚Interessante Idee, wir würden auch gerne mitmachen. Aber wir machen nur mit, wenn ihr bitte weitere Partner bringt.‘ Ich hatte dann persönlich so das Gefühl, man würde uns jetzt losschicken nach dem Motto: Die finden eh keinen und dann erledigt sich das Thema von selbst.“<sup>1093</sup>

Nach Darstellung von PwC sollte, nach Planung der Werft, der zusätzliche Bedarf für die Bauzeitfinanzierung in mehreren Stufen akquiriert werden. In der ersten Stufe sollten Avale i.H.v. 110 Mio. € von den Kautionsversicherern bereitgestellt werden.

Folgend darauf sollten im zweiten Schritt 40 Mio. zusätzlich von einem Konsortium der NORD/LB, KfW IPEX und Bayern/LB akquiriert werden. Allerdings hatte die NORD/LB gegenüber dem Land bereits erklärt, für weitere Finanzierungen der Werften nicht mehr zur Verfügung zu stehen.<sup>1094</sup> Gleiches ergibt sich aus einer E-Mail der Zeugin Claßen vom 11. März 2011, nach der NORD/LB und KfW IPEX hinsichtlich der Vertragsunterzeichnung der Neubaufträge der Reederei Harren & Partner (Bau-Nr. 2105-2107) mitteilten, „nichts zusätzliches zu finanzieren“.<sup>1095</sup> Auch der Zeuge SELLERING bestätigte, dass Banken für Finanzierungen im Schiffbau äußerst schwierig zu gewinnen seien. Er berichtete: „[...] die Lage war absolut schwierig, überhaupt Banken zu bekommen. Ich kann mich erinnern. Aus der Zeit hatte ich ein Gespräch mit der Commerzbank – mit dem Chef der Commerzbank – die ja eine Zeit lang sehr viel Schiffbau finanziert haben. Und den habe ich gefragt, wie er das denn einschätzt. Und da hat er mir erzählt, nach meiner Erinnerung ganz vorsichtig, sie hätten gerade vorher eine schottische Bank, glaube ich, übernommen, mit sehr viel Schiffbau im Portfolio. Und deshalb würden sie eher abbauen, als etwas zusätzlich machen. Also, das war völlig aussichtslos.“<sup>1096</sup>

Der Zeuge Garcia sah die Akquise zusätzlicher Finanziers positiver: „Unser Verständnis war, dass grundsätzlich, also bei der NORD/LB im Rahmen dieses 486 Mio. € Kredites, noch Platz vorhanden gewesen wäre, um das zu überbrücken, dass aber weiterhin es bilaterale Intentionen der Werft gegeben hätte, gegeben hat, zu dem Zeitpunkt, das noch im Markt anderweitig zu platzieren. Und wir hatten von einem anderen Wettbewerber eigentlich durchweg ein positives Signal bekommen, sich zumindest in so einer Größenordnung, wie auch die VHV oder die QBE, sich da in unmittelbarer Zukunft engagieren zu wollen.“<sup>1097</sup>

Im dritten Schritt sollten weitere 120 Mio. € von anderen Banken und Versicherungen eingeworben werden.<sup>1098</sup>

Die o. g. Aussagen von PwC sind auch Bestandteil des Votums zu den Bürgschaftsanträgen der QBE und VHV vom 17. Juni 2011,<sup>1099</sup> das dem Bürgschaftsausschuss des Landes und der IMA zugeleitet worden ist.

---

<sup>1093</sup> WP-024-31-03-2014, S. 76

<sup>1094</sup> Schreiben der NORD/LB vom 12. Januar 2010, WM 17, S. 98 PDF

<sup>1095</sup> FM 12, S. 300

<sup>1096</sup> WP-061-13-04-2015, S. 80 f.

<sup>1097</sup> WP-030-16-06-2014, S. 94

<sup>1098</sup> PwC, Votum zum Antrag auf Landesbürgschaft, FM 14, S. 1035

<sup>1099</sup> FM 14, S. 1006 ff.

### 3.4. Alternative Finanzierungsmöglichkeiten – Projekt N

Dem Land war bereits zu Beginn des Jahres 2011 bewusst, dass Banken und Kautionsversicherer nicht bereit waren, gegen 80-prozentige Verbürgung Avale für die Bauzeitfinanzierung zu stellen. Entsprechend wurden in der Landesregierung bereits im Februar 2011 alternative Finanzierungsmodelle für die Bauzeitfinanzierung der P+S Werften und der Nordic Yards diskutiert. Grundlage der Diskussion war „Ideenskizze“ von PwC „Projekt N“ vom Februar 2011.

Ausweislich der in den Akten vorhandenen, als streng vertraulich gekennzeichneten Kurzfassung „Projekt N“<sup>1100</sup> ist die Problemlage des Rückzugs von Banken und Kautionsversicherern aus der Werftfinanzierung. Als Lösung wird die direkte Avalherauslage durch das Land in Augenschein genommen und untersucht. Im Rahmen der Präsentation legt PwC die Voraussetzungen und Strukturen einer direkten Avalgewährung dar. PwC stellt fest, dass die Avalgewährung direkt durch das Land mit entsprechenden Voraussetzungen möglich aber durch die EU-Kommission zu notifizieren sei.

Darüber hinaus erhielt das Wirtschaftsministerium hierzu einen Vermerk über „Argumentationsfelder“ die die alternativen Finanzierungsfelder nochmals darstellten.<sup>1101</sup>

Zu diesem Thema fand am 21. Februar 2011 ein Gespräch beim Ministerpräsidenten statt.<sup>1102</sup> Ergebnisse dieses Gespräches sind nicht bekannt, da hierzu keine weiteren Unterlagen in dem Aktenbestand vorhanden sind.

### 4. Bürgschaftsanträge 115 Mio. € Avalrahmen der Kautionsversicherer

Am 1. Juni 2011 beantragten die Kautionsversicherer VHV und QBE jeweils eine Landesbürgschaft zur Absicherung der von ihnen gewährten Avalrahmen i.H.v. insgesamt 115 Mio. € (siehe auch 2. Teil B. VIII. Avalrahmen der Kautionsversicherer). Zuvor, am 3. Juni 2011, hatten die P+S Werften den am 29. Dezember 2010 gestellten Bürgschaftsantrag über 250 Mio. € wegen fehlender Erfolgsaussichten aufgrund des ausgelaufenen „Deutschlandfonds“ zurückgenommen (siehe unter 2. Teil B. II. 2. „Auslaufen des Deutschlandfonds – Bürgschaftsanträge der P+S Werften für zusätzlichen Bauzeitfinanzierungsrahmen“).

Nach Einschätzung von PwC war die Avallinie der Kautionsversicherer, die durch die Landesbürgschaften abgesichert werden sollten, der erste von drei Schritten, die die zusätzlichen Finanzbedarfe der Bauzeitfinanzierung schließen sollten.<sup>1103</sup>

Die gestellten Bürgschaftsanträge waren gerichtet auf eine 80-prozentige Landesbürgschaft. Aufgrund der Besonderheiten des Geschäftsbetriebes der Kautionsversicherer war es erforderlich, von den Bürgschaftsrichtlinien insoweit abzuweichen, als dass hinsichtlich der Sicherheitenverwaltung und –verwertung individualvertragliche Regelungen in die Bürgschaftsurkunden aufgenommen werden mussten.<sup>1104</sup>

---

<sup>1100</sup> WM 131, S. 226 ff.

<sup>1101</sup> WM 131, S. 242 PDF

<sup>1102</sup> WM 131, S. 238 PDF

<sup>1103</sup> PwC vom 17. Juni 2011, Stellungnahme zum Bürgschaftsantrag über 115 Mio. €, FM 14, S. 1016

<sup>1104</sup> PwC vom 17. Juni 2011, Stellungnahme zum Bürgschaftsantrag über 115 Mio. €, FM 14, S. 1016

PwC Schwerin nahm in einem Papier zu den Bürgschaftsanträgen vom 17. Juni 2011 Stellung. Dabei wies PwC ausdrücklich darauf hin, dass neben dem Finanzierungsrahmen der Kautionsversicherer weiterer zusätzlicher Finanzierungsbedarf i.H.v. 160 Mio. € besteht, der innerhalb der nächsten 6 Monate, bis Ende 2011 zwingend akquiriert werden muss<sup>1105</sup> und deshalb die Bauzeitfinanzierung der P+S Werften zu diesem Zeitpunkt noch nicht geschlossen sei. Allerdings sei aufgrund der Erfahrung mit der VHV und QBE davon auszugehen, dass der weitergehende Bedarf von etwa 160 Mio. € gedeckt werden könne.<sup>1106</sup> Letztendlich sah PwC dennoch keine zwingenden Gründe, die der Bürgschaftsgewährung entgegenständen und votierte für die haushaltsrechtliche Vertretbarkeit einer positiven Bürgschaftsentscheidung.<sup>1107</sup>

Aufgrund der Besonderheiten im Bürgschaftsverfahren mit den Kautionsversicherern wurde es notwendig, die Bürgschaftsvereinbarungen anzupassen. Für den juristischen Beratungsbedarf beauftragte die Landesregierung PwC mit der rechtlichen Begleitung der Ausgestaltung der Bürgschaftsvereinbarungen. Das Honorar für die Begleitung durch PwC betrug 50.000 € netto.<sup>1108</sup>

Die Bürgschaftsurkunden, zugunsten der Kautionsversicherer VHV und QBE, wurden durch die zuständigen Landesminister am 23. August 2011 unterzeichnet. Damit wurde die Landesbürgschaft bezüglich des 115 Mio. € Avalrahmens gewährt. Die Besicherung der Bürgschaft erfolgte zu einem späteren Zeitpunkt.

Im Ergebnis der Begleitung durch PwC schloss die Landesregierung mit der Werft am 7. Dezember 2011 einen Sicherheitenvertrag.<sup>1109</sup> Mit diesem Sicherheitenrahmenvertrag wurde den Besonderheiten der Sicherheitenverwaltung bei den Kautionsversicherern (siehe auch 2. Teil B. VIII. Avalrahmen der Kautionsversicherer) Rechnung getragen und einer Forderung des Bürgschaftsausschusses nachgekommen. Der Sicherheitenrahmenvertrag stellte insoweit eine Interimslösung dar, da es bis dahin nicht gelungen war, einen Sicherheitenpool (siehe auch 2. Teil B. VIII.1.6. Sicherungsvertrag und Sicherheitenpool) umzusetzen, um die Forderungen der Finanziere für künftige Bürgschaften, angesichts des bestehenden Mangels an Sicherheiten der Werft entsprechend der Richtlinien, zu besichern.

## 5. Notwendige Nachsteuerung durch die Finanziere

Aufgrund dieser Schwierigkeiten, Zahlungsverzögerungen geplanter Anzahlungen und eingetretenen Planabweichungen in der Produktion, wurde es nach Aussagen der Zeugen ab Mitte 2011 zeitweise notwendig, bei der Finanzierung der Werften nachzusteuern. Der Zeuge Dr. Mediger berichtete: „Im Sommer und Herbst 2011 zeichneten sich dann allmählich zunehmende Liquiditätsengpässe bei den P+S Werften ab. [...] Diese Situation, also zunehmende Liquiditätsanspannung, wurde durch Banken, PwC und Landesregierung, auch dem Bund, aus damaliger Sicht, wie ich betonen möchte, zunächst noch so bewertet, dass diese Entwicklung nicht der Werft anzulasten war. [...] Und auch die Tatsache, dass Auftraggeber nicht immer fristgerecht zahlen, ist etwas, was branchenüblich ist und nicht in den

<sup>1105</sup> PwC vom 17. Juni 2011, Stellungnahme zum Bürgschaftsantrag über 115 Mio. €, FM 14, S. 1036 f.

<sup>1106</sup> PwC vom 17. Juni 2011, Stellungnahme zum Bürgschaftsantrag über 115 Mio. €, FM 14, S. 1058

<sup>1107</sup> PwC vom 17. Juni 2011, Stellungnahme zum Bürgschaftsantrag über 115 Mio. €, FM 14, S. 1058

<sup>1108</sup> Vertragsangebot PwC vom 4. August 2011, FM 14, S. 1174 ff.

<sup>1109</sup> Sicherheitenvertrag LFI 19, S. 250

Verantwortungsbereich der Werft fällt.“<sup>1110</sup>

Das Nachsteuern vonseiten der Finanziers erfolgte durch Freigabe von Covenants des Bar- und Avalkreditrahmens im Einvernehmen mit den Banken, Land und Bund (siehe auch 2. Teil B. VII. Bardepotfreigabe). Der Zeuge Dr. Mediger bestätigte: „Und wir haben immer die Auffassung vertreten und das auch dokumentiert, dass wir bereit waren, nachzusteuern, wenn es nötig war. Wir haben ja im Jahr 2011 noch mal einen eigenen Landesbürgschaftsrahmen von 115 Mio. € draufgesattelt. Wir haben dafür gesorgt, dass teilweise bei Liquiditätsschwierigkeiten die 10-prozentige Bareinlage genutzt werden konnte. Wir haben das 48 Mio. € Darlehen umgewandelt in ein Kontokorrentdarlehen, um die Zinsbelastung zu senken.“<sup>1111</sup>

Nach Aussagen der Mitarbeiter der Landesregierung sei diese Nachsteuerungsnotwendigkeit bereits im 326 Mio. € Bar- und Avalkreditrahmen so vorgesehen gewesen. So äußerte der Zeuge Koch: „Es war so, bei dem Rahmen ... Aval- und Barrahmen über 326 Mio. € dass eine der Bedingungen darin zementiert war oder festgeschrieben war, dass eine 10-prozentige Barunterlegung von hereingenommenen Anzahlungen zu erfolgen hatte. Das war seinerzeit bei der, bei den Diskussionen mit den Finanzierern als Instrument gedacht gewesen, also als Nachsteuerungsinstrument gedacht gewesen, für dieses enorme Bauprogramm, dass da ein gewisser, eben dieser 10-prozentige Barbetrag für Krisensituationen auch bereitliegt.“<sup>1112</sup>

Ähnlich äußerte sich der Zeuge Möller, der diese Möglichkeiten der Nachsteuerung als Basis des Sanierungskonzeptes bezeichnete, indem er sagte: „Deshalb war es aus Sicht des, deshalb war es aus Sicht des Unternehmens, aus meiner Sicht gar nicht so dumm, zu sagen: Hier habt Ihr den 326 Millionen-Rahmen für die Aufträge. Und wenn dann Liquiditätsbedarf herrscht zu einem Zeitpunkt X, werden wir für diesen Zeitpunkt X, für die Summe, wo Liquiditätsbedarf herrscht, gemeinsam eine Lösung finden. Und das war die Basis, das war die Basis des gesamten Sanierungskonzeptes.“<sup>1113</sup>

Auch der Zeuge SELLERING bestätigte, dass die Nachsteuerungsmöglichkeiten bewusst in Kauf genommen worden sind. Er sprach hierbei von „Korsettstangen“, die es zu lockern galt, wenn es den Werften besser ginge. Wörtlich sagte er: „... dann war das ja alles etwas, wo die, wo die Banken gesagt haben: Wir helfen hier, machen aber ein enges Korsett, das wir lockern können, wenn wir den Eindruck haben, es läuft nicht schlecht. Und insofern sehr passend ist eigentlich abgelaufen, in dem Bereich, den wir vorher abgesteckt haben, zu sagen: Wir helfen, soweit es geht.“<sup>1114</sup> Und weiterhin sagte er: „Deshalb glaube ich, dass wir insgesamt nicht schlecht aufgestellt waren: Alles total knapp, mit der Möglichkeit, das Korsett zu öffnen.“<sup>1115</sup>

## 6. Versuche zur Senkung der Finanzierungskosten

Die Senkung der immensen Finanzierungskosten war ein ständiges Thema der Werften.

---

<sup>1110</sup> WP-034-08-09-2014, S. 35

<sup>1111</sup> WP-014-23-09-2013, S. 65

<sup>1112</sup> WP-036-29-09-2014, S. 8

<sup>1113</sup> WP-026-28-04-2014, S. 37 f.

<sup>1114</sup> WP-061-13-04-2015, S. 75

<sup>1115</sup> WP-061-13-04-2015, S. 84

Nach Berichten der Zeugen versuchten die Geschäftsführung der Werften und der Beirat der HSW in Gesprächen mit den Banken, dem Land und Bund ständig die Finanzierungskosten des LFI-Darlehens (siehe auch 2. Teil A.V. LFI-Darlehen) sowie des Aval- und Barkreditrahmens zu senken. Die Senkung der Finanzierungskosten war bereits frühzeitig durch PwC angemahnt worden, um die Sanierungsfähigkeit der Werften nicht zu gefährden. PwC wies darauf hin, dass die Werften die Kosten bei der Bewerbung um Neuaufträge einpreisen und so einen erheblichen Wettbewerbsnachteil hätten.<sup>1116</sup> Noch in ihrem Schreiben vom 21. Mai 2012 bezeichnete PwC die Kosten der Finanzierung im Zeitraum 2009 bis 2011 i.H.v. 60 Mio. € als „marktunüblich“ hoch.<sup>1117</sup>

Der Zeuge Jandke bezeichnete es auch in seiner Vernehmung als notwendig, die Finanzierungskosten zu senken, um wettbewerbsfähig zu sein und den Sanierungserfolg nicht zu gefährden: „Und wenn man diese Aufträge hereinnehmen will, dann wird es auch zum Teil über den Preis passieren. Das heißt, Kosten müssten soweit wie möglich gedrückt werden. Auf der anderen Seite war uns klar, auf EU-Seite sind die Kosten vorgegeben, also ging es nur mit den Banken. Und die Idee, die von Anfang an dahinter stand, war: Ihr müsst irgendwann bereit sein, eine 80-prozentige Bürgschaft zu übernehmen. Denn wenn wir weiterhin mit diesen Finanzierungskosten rumlaufen, wird der Sanierungserfolg immer schwieriger. Das heißt, die Idee, die dahinterstand, war: Irgendwann müssen wir auf 80 Prozent kommen. Die Finanzierungskosten müssen dann auch seitens der Bürgschaften – natürlich nicht mehr im Temporary Framework – die müssten dann auch runtergehen, das würde die Situation verbessern, ja. Und es hat auch Versuche gegeben, mit den Banken darauf hinzuwirken, dort schon mal Regelungen zu treffen.“<sup>1118</sup>

Der Zeuge Möller berichtete: „Die Finanzierungskosten waren vor Etablierung der Treuhand, während der Etablierung der Treuhand und während des Lebens der Treuhand ständiges Thema und zwar zwischen der Geschäftsführung und den Banken, der Geschäftsführung mit dem LFI, dem Land und den Banken, dem Land und dem LFI, also zwischen allen Beteiligten. Zielsetzung war natürlich die Finanzierungskosten, insbesondere dann die Zinslasten, zu minimieren.“<sup>1119</sup> Und weiter berichtet er: „Und die Banken stellten sich auf die Position, dass die Kosten für die zur Verfügung gestellte Finanzierung risikoaffin war und dass in dem Moment, da sich herausstellen sollte, dass weitere Finanzierungspartner hinzugezogen werden können und dass sich die Unternehmensentwicklung positiv gestaltet, dass man dann über die Finanzierungsbedingungen wieder reden könnte. Deshalb war ja ein wichtiges Bestreben, weitere Finanziere neben NORD/LB und KfW IPEX zu bekommen. Das ist mit QBE und VHV erstmalig gelungen, dann zu Konditionen, die wieder bei 80-prozentiger Landesbürgschaft waren. Es wurden auch noch mit weiteren, insbesondere Versicherungen, Versicherern Gespräche geführt, um diesen Weg zu gehen. Dann wurde ein, ein, ein Rating in Auftrag gegeben, mit dem man auch gegenüber der, den Banken diskutieren konnte, dass sich diese Situation verbessert hatte. Es ist allerdings ... nicht gelungen, den Zinssatz massiv zu senken.“<sup>1120</sup>

Die Senkung der Zinsen konnte trotz mehrfacher Versuche durch die Mitglieder des

---

<sup>1116</sup> Ergänzende Sachverhaltsdarstellung vom 21. April 2010, FM 7, S. 2295

<sup>1117</sup> WM 35, S. 512

<sup>1118</sup> WP-028-05-05-2014, S. 123

<sup>1119</sup> WP-026-28-04-2014, S. 11

<sup>1120</sup> WP-026-28-04-2014, S. 12

Beirates und der Werften nicht erreicht werden. Der Zeuge Seagon berichtete dazu: „Herr Kraus war ständig bei den Banken. Es war irgendwann so weit, dass die Banken gesagt haben: Also wir können es ehrlich gesagt nicht mehr hören, ständig, ständig nach den Finanzierungskosten, nach einer Verringerung zu fragen. [...] Aber es waren ja Verträge vereinbart worden. Es waren ja Kreditverträge unterschrieben worden.“<sup>1121</sup>

Selbst ein Vertreter der NORD/LB teilte mit, dass die Banken mehrfach zugesagt hatten, die Zinskonditionen zu verbessern: Der Zeuge Stoltenberg sagte: „Wir haben damals mehrfach mündlich in Aussicht gestellt, dass wir sie überprüfen und auch perspektivisch nach unten anpassen wollen. Das ist dann meines Wissens nicht mehr geschehen.“<sup>1122</sup>

Die Banken weigerten sich trotz des zwischenzeitlich verbesserten Unternehmensrating der Werften, des gelungenen Schwenks zum Spezialschiffbau zum derzeitigen Zeitpunkt, die Zinskonditionen zu senken. Sie waren der Meinung, dass die Zinskonditionen angemessen gewesen und sogar zu gering bewertet worden seien. Der Zeuge Stoltenberg sagt aus: „Dass die Konditionen – die wir aufgerufen haben, um das Kapital, auch wenn der in Eigenrisiko stehende Teil ja relativ gering war, nicht unbedingt auskömmlich waren. Also es ist nicht so, dass wir hier irgendwie Wucherzinsen genommen haben. Sondern, das war risikoadjustiert. Kein besonders hoher Ertrag, den wir da erzielt haben, eher im Gegenteil. Das war unser Beitrag zur Sache.“<sup>1123</sup> Er wies darauf hin, dass aus Sicht der Banken die Zinsen im Hinblick auf das eingegangene Risiko hätten noch höher sein müssen. „Als Bankvertreter kann ich sagen, sie waren nicht hoch genug, um das Risiko, das wir eingegangen sind selbst auf diesen relativ überschaubaren Selbstbehalt angemessen zu verzinsen.“<sup>1124</sup>, sagte er gegenüber dem Ausschuss.

Allerdings zeigten viele Zeugen Verständnis für die Weigerung der Banken, die Zinsen zu senken. So erklärte der Zeuge Dr. Mediger: „Wir mussten aber auch sehen, dass ... wir den Banken eine ganze Menge zugemutet haben, noch mal in dieses Risiko, in diese Situation zu gehen, sodass wir dann am Ende auch mit den Konditionen, die verhandelt waren, leben mussten. Ich schätze es nicht so ein, dass es hätte gelingen können, im Zeitverlauf, wo die Werften nun in der Tat auch in 2010 und in 2011 ja eine erfreuliche Entwicklung genommen haben, zu besseren Konditionen zu kommen, denn dann hätten die Banken ja von einer ausverhandelten Zinsmarge nach unten gehen müssen. Sie hätten auf Zinsansprüche, die ihnen zustanden und die die Banken ja auch tatsächlich in 2010 und 2011 bezahlen konnten, runtergehen müssen.“<sup>1125</sup>

Die Geschäftsführung wirkte auch gegenüber dem Land, hinsichtlich der Zinslasten für das LFI-Darlehen auf eine Zinssenkung. Das bestätigte der Zeuge Saur: „Das letzte, woran ich mich erinnern kann, war der Amtsantritt von Herrn Glawe. Das war 2011 im Herbst, der erste Termin in Stralsund bei der Volkswerft. Das erste Thema, was Herr Brammertz ihm gesagt hatte: „Es kann so nicht weitergehen mit den Zinsen, die hauen uns um, die bringen uns um.“<sup>1126</sup> Der Zeuge Minister Glawe sagte zu diesem Thema: „Diese Dinge haben wir uns damals angehört und bei der Frage, wie wir die Zinsbelastung, die ja einmal marktgerecht sein durfte, sie durfte nicht wettbewerbsverzerrend sein, haben wir die Diskussion im Nachgang

<sup>1121</sup> WP-010-13-05-2013, S. 144

<sup>1122</sup> WP-009-29-04-2013, S. 90

<sup>1123</sup> WP-009-29-04-2013, S. 88

<sup>1124</sup> WP-009-29-04-2013, S. 90

<sup>1125</sup> WP-014-23-09-2013, S. 70

<sup>1126</sup> WP-067-22-06-2015, S. 42

auch mit Banken geführt und auch mit dem Bund. Aber in der Frage mussten marktübliche Zinsen erhoben werden und da konnten wir, zumindest in den Diskussionen mit allen Beteiligten, keine Besserung in diesem Falle erreichen.“<sup>1127</sup>

Stattdessen waren die Banken der Ansicht, dass die hohen Zinsen und Gebühren auch für andere Banken ein Anreiz seien, in die Finanzierung der P+S Werften einzusteigen. Er sagte dazu: „Und die Banken haben, und das ist aus ihrer Sicht auch gerechtfertigt, immer darauf hingewiesen, sie müssen auch ein bisschen Anreiz für weitere Finanziierer haben, die reinkommen sollen.“<sup>1128</sup> Allerdings seien nach seiner Ansicht die Finanzierungskosten auch nicht der Grund des Scheiterns der P+S Werften gewesen: „Das Problem waren nicht die Finanzierungsbedingungen. Das Problem war, wie sich ja Mitte 2012 zeigte, dass auf einzelne Projekte nicht gezahlt wurde. Und da ging es nicht um drei, fünf Millionen, da ging es um andere, ganz andere Größenordnungen.“<sup>1129</sup>

Letztendlich wurde das Scheitern der Bemühungen zur Reduzierung der Zinskosten durch den Zeugen SELLERING mit der Marktmacht der Banken begründet. So seien die Banken so stark gewesen, dass das Land ihnen nicht ausreichend stark gegenüber treten konnte: „Und in diesen Situationen waren eben bestimmte, ja, das waren eben Marktteilnehmer, die so stark waren, wie bei den Banken, dass man nur sehr wenig machen kann. Wir haben ja, die meiste Zeit haben wir Banken gesucht, die mithelfen. Und ohne KfW IPEX wäre gar nichts gelaufen und ohne die Bürgschaften des Landes. Also, das war die größte Schwierigkeit. Und ich habe gelesen, wir hätten den Banken stärker gegenüber treten sollen. Wir haben versucht, so stark wie nur möglich zu sein. Aber wenn die wirtschaftliche Situation so ist, dann ist sie so.“<sup>1130</sup>

## 7. Zunehmend liquiditätsgetriebene Produktion der Werften

Die fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten führten im Laufe der Zeit dazu, dass die Werft zunehmend liquiditätsgetrieben arbeitete. So mussten Anzahlungen von Kunden zunehmend für die allgemeine Werftenfinanzierung verwendet werden. Der Zeuge MAETZEL berichtet dazu: „Die laufende Finanzierung aller Ausgaben erfolgte dementsprechend aus dem laufenden, vertraglich mit den Reedern vereinbarten Zahlungen während der Bauzeit der Schiffe. Diese waren in der Regel an Milestones im Fertigungsablauf gekoppelt. Also keine festen Termine, Zahlungstermine, sondern in der Regel zahlungsauslösend für das Geld, was reinkam, waren Milestones, also Ereignisse, die im Fertigungsprozess vertraglich mit dem Kunden definiert waren. Alle Verzögerungen eingeplanter Zahlungseingänge, die vorkamen, führten natürlich dazu, dass wir auf der Ausgabenseite gelegentlich gegensteuern mussten, da wir keine Kreditlinie bei einer Bank als Puffer vorhanden hatten.“<sup>1131</sup> Die Hauptherausforderung auf der finanziellen Seite war immer wieder, die Erreichung der zahlungsauslösenden Termin-Milestones durch die eigene Fertigung, die wir ja als Grundlage für die Liquiditäts... für die laufende Liquiditätssicherung brauchten. Wie bereits erwähnt, musste der Mittelbedarf der Werft für Auszahlung bis zur Freigabe der Rettungsbeihilfe immer mit den Zahlungseingängen in Einklang gebracht werden.“<sup>1132</sup> Der

<sup>1127</sup> WP-059-23-03-2015, S. 11

<sup>1128</sup> WP-028-05-05-2014, S. 123

<sup>1129</sup> WP-028-05-05-2014, S. 122

<sup>1130</sup> WP-061-13-04-2015, S. 44 f.

<sup>1131</sup> WP-046-01-12-2014, S. 118

<sup>1132</sup> WP-046-01-12-2014, S. 120 f.



Zeuge Jandke beschrieb die Situation so: „Das heißt, man hat immer versucht, Anzahlungen zu einem höchstfrühen Zeitpunkt zu bekommen. [...] Die Werft lebte von den Anzahlungen.“<sup>1133</sup>

Darüber hinaus bewegten sich die Werften in einem schwierigen Marktumfeld. Aufgrund der engen Liquidität war die Werft auf die Einhaltung der Zahlungsziele und vertraglichen Verpflichtungen durch die Kunden angewiesen, da Plan- und Zahlungsverzögerungen nicht ausreichend zu kompensieren waren. Dadurch wurde die Werft anfällig für Bestrebungen von Kunden, von vertraglichen Regelungen zum Nachteil der Werft abzuweichen, was zu weiteren Schwierigkeiten für die Werften führte. Nach Aussage des Zeugen Dehlke war im Markt bekannt, dass die Werften „ein schwacher Kandidat“ seien, was die Kunden zu Nachverhandlungen und Preisreduktionen veranlasste. Er erklärte: „Bei P+S Werften aufgrund der Situation, dass bekannt war, dass wir ein schwacher Kandidat waren, durch die ganzen Landeshilfen, die wir bekommen haben. Wir haben natürlich nach außen versucht zu erläutern, das Land Mecklenburg-Vorpommern steht ganz doll hinter uns und hilft uns, versucht zu drehen. Aber jeder da draußen wusste, die sind schwach auf der Brust. Und dann konnte man eben auf der Zahlungsseite versuchen, was hinauszuzögern, Nickligkeit zu erzeugen. Auf der Vertriebsseite konnten die Kunden normale Preisreduktionen hinverhandeln mit uns. Das waren die Schwierigkeiten, die wir zu verkraften hatten.“<sup>1134</sup> Ähnlich äußerte sich auch die Zeugin Claaßen: „Und weil die Werft knapp ausgestattet war und weil sie auch keinen starken Eigentümer hatte, der dahinter stand, war sie natürlich ein Stück weit diesen Versuchen der Besteller stärker ausgesetzt als ein Unternehmen, was jetzt einen starken Investor im Hinterhalt hat und das ohne Weiteres aushalten kann und es auch mal auf eine Klage ankommen lassen kann. Den Bestellern war wahrscheinlich klar, dass das ... bei der Werft so ohne Weiteres nicht ging.“<sup>1135</sup>

## 8. Zunehmende Liquiditätsprobleme im 2. Halbjahr 2011

Ab Ende des Jahres 2011 gerieten die Werften in erhebliche Liquiditätsschwierigkeiten. Nach Aussagen der angehörten Zeugen waren unplanbare Ereignisse der Grund für diese massiven Finanzprobleme. Die Zeugen führten die Havarie eines der Swedish Coast Guard-Schiffe (siehe auch 2. Teil B. XI.3. Problem Swedish Coast Guard) sowie die Zahlungsverzögerung einer Anzahlung des Bestellers Terry Highlands (siehe auch 2. Teil B. XI.1. Problem Terry Highlands) als Grund der Liquiditätskrise an.

Der Zeuge Dr. Mediger sagte zu den Gründen der Liquiditätsschwierigkeiten im 2. Halbjahr 2011: „Anlass zur Handlungsnotwendigkeit war die Havarie dieses Schiffes der Swedish Coast Guard Anfang August 2011, der Ausfall der Schlusszahlung von 8 Mio. € und der Bedarf für die Reparatur. Zusammen mit den weiteren Faktoren, Verzögerung der Raten bei Terry Highlands. Und das führte dazu, dass man sich Gedanken darüber gemacht hat, wie man schnell helfen kann, um diese Liquiditätsprobleme zu beheben. Damals war man noch davon ausgegangen, dass es sich nicht um ein Problem der Kategorie eins handelt, also um ein Problem, dass die Struktur der Werft im Kern betrifft. Sondern man ging davon aus, dass es sich eben um Liquiditätsschwierigkeiten handelt und griff dann zurück auf ein Instrument, das schon vorher mehrfach diskutiert, teilweise auch angewendet worden ist,

<sup>1133</sup> WP-038-06-10-2014, S. 41

<sup>1134</sup> WP-024-31-03-2014, S. 81

<sup>1135</sup> WP-040-27-10-2014, S. 105

kurzfristig, nämlich die Aussetzung der Barreserve.“<sup>1136</sup>

Auch die Zeugin Claaßen sah als Ursache der Liquiditätsschwierigkeiten die unplanbaren Ereignisse auf der Werft: „Dann aber kam, kamen gewisse Dinge, die eben ungeplant aufgetaucht sind. Unter anderem gehörte dazu dieser, diese Havarie bei dem Coast Guard-Schiff. Und die Rolle der, also, die Frage der Liquidität hat ja immer eine Rolle gespielt. Die, die Ausstattung war etwas knapp und es kamen dann verschiedene Dinge zusammen, die ... sagen wir mal so, nicht planmäßig liefen und die auch dazu geführt haben, dass man sich Gedanken gemacht hat: Lläuft denn alles gut? Wie wird es denn weitergehen? Es waren aber jetzt auch nicht Dinge, die aus meiner Sicht völlig außerhalb des Vorstellbaren waren.“<sup>1137</sup>

Gleichlautend äußerte sich auch der Zeuge Jandke, der aussagte: „Das erste Mal trat eine ... aktuelle Liquiditätsenge im Juli, im Juli schon auf, im Juli 2011, [...] nachdem die Anzahlung Terry Highland nicht eingegangen ist. [...] Einen Monat später trat die Situation erneut auf. Und die trat ja nie auf, weil jetzt das Unternehmen einen Fehler gemacht hat, sondern sie trat einmal schlicht auf, weil Terry Highland nicht zahlte und sie trat nachher auf, unmittelbar, also ursächlich kausal war die Havarie auf den Coast Guard, auf dem ersten Coast Guard-Schiff. Das heißt, das ist auch nicht planbar gewesen. Was allerdings planbar ist oder was voraussehbar ist, dass so etwas passieren kann.“<sup>1138</sup>

Der Zeuge Koch nannte als Grund der Liquiditätsprobleme ab Juli 2011 die Zahlungsverchiebung von Reedern und die Havarie eines Coast Guard-Schiffes: „Es gab dann im August, im Juli/August, trat dann ein weiteres Problem auf. Bei der Ablieferung des ersten Swedish Coast Guard-Schiffes – es gab da eine Bestellung von vier schwedischen Küstenwachtschiffen bei der Werftengruppe – ist bei der Probefahrt ja im Motorraum eine Explosion erfolgt. Es war da natürlich dann das Schiff, das stand, weil es eben auf der Probefahrt schon war, auch kurz vor der Ablieferung und es ist dann natürlich völlig nachvollziehbar, dass die schwedische Staatsregierung natürlich dieses Schiff so, in diesem Zustand mit dem kaputten Motorraum so nicht abnimmt und die Schlussrate zahlt. In dieser Situation, dass zwei Schlussraten nicht gekommen waren – Dahinter gab es dann noch andere Probleme, das jetzt vielleicht nur im, so erst einmal als Merkposten, dass bestimmte Anzahlungsraten der Reedereigruppe Harren & Partner, die hatten auch Schiffe bestellt, auch nicht so geleistet worden sind, wie das vertraglich zu erwarten gewesen ist. – In dieser Situation, dass ganz, also Millionenbeträge an Schlussraten aus den Rohde Nielsen-Bauverträgen und aus dem ersten Swedish Coast Guard-Schiff nicht geflossen sind, ergab sich natürlich eine angespannte Liquiditätssituation für die Werft.“<sup>1139</sup>

Auch der Zeuge Sellering bestätigte, dass die Liquiditätskrise durch unplanbare Ereignisse hervorgerufen worden ist. Wörtlich sagte er dazu: „Ich kehre zurück zum Sommer 2011, als wir feststellen mussten im Jour fixe, dass die Liquiditätsprobleme der P+S Werften durch nicht planbare Ereignisse sich sozusagen verschlechtert hatten. Wir hatten zum einen einen Zahlungsverzug, eine Zahlungsverchiebung des Unternehmens Coastline, also Terry Highlands, im Juli 2011. Da ging es um eine Rate von 33 Mio. € die sozusagen ausblieb in der Bezahlung. Und zum anderen kann ich mich noch sehr daran erinnern, wie Herr Möller

<sup>1136</sup> WP-034-08-09-2014, S. 40

<sup>1137</sup> WP-040-27-10-2014, S. 104

<sup>1138</sup> WP-038-06-10-2014, S. 29

<sup>1139</sup> WP-036-29-09-2014, S. 9

darüber berichtete, dass es einen sogenannten Motorplatzer gab, also Schwierigkeiten mit dem Antrieb eines Coast Guard-Schiffes für die schwedische Küstenwache, das dann ... muss ungefähr Anfang August 2011 gewesen sein, beides in der Kombination eben zu akuten Liquiditätsproblemen bei P+S führte.“<sup>1140</sup>

Zunächst konnte dieser Liquiditätsengpass durch die temporäre Freigabe von Vertrags-Covenants durch die Banken im August 2011 (siehe auch 2. Teil B. VII.5. Bardepotfreigabe im August 2011) kurzfristig beseitigt werden. Der Freigabe der Covenants hatte die Landesregierung zugestimmt. Damit war zunächst die Zahlungsfähigkeit der P+S Werften wieder hergestellt.<sup>1141</sup>

Gleichzeitig mit Freigabe der Covenants stimmte der Gesellschafter Hegemann dem Eintritt in einen Investorenprozess (siehe auch 2. Teil B. V.1. Investorenprozess – Investorensuche) zu. Im Rahmen dieses Prozesses sollte ein Investor gesucht werden, der die Gesellschaftsanteile der Werften übernehmen und neues Eigenkapital einbringen sollte.

In der Folgezeit spitzte sich die finanzielle Lage der Werften weiter zu. In einer Stellungnahme zur Avalauslegung vom 14. September 2011<sup>1142</sup> wies PwC darauf hin, dass es aufgrund der Planabweichungen bei der Fertigstellung verschiedener Projekt, wie Swedish Coast Guard oder Rohde Nielsen sowie aus den nicht realisierten Erlösen aus den geplanten Offshore-Windprojekten ca. 83 bis 100 Mio. € unter der Planung für 2011 liegen.<sup>1143</sup> Weiterhin sei ein erhöhter Personalaufwand, verbunden mit sinkenden Deckungsbeiträgen, zu verzeichnen.<sup>1144</sup> Rechnerisch seien die bestehenden Avalrahmen und die freie Liquidität allenfalls bis Ende März 2012 darstellbar, wobei Reserven für Planabweichungen nicht vorhanden und die freie Liquidität „im Wesentlichen aus noch einzuwerbenden Projekten“ entstehen sollte.<sup>1145</sup> PwC hebt ausdrücklich hervor, dass „die P+S Werften weiterhin unzureichend mit liquiden Eigenmitteln ausgestattet sind“ und aufgrund des bestehenden Marktumfeldes nicht erwartet werden könne, dass durch Aufträge kurzfristig liquiditätswirksame Gewinne entstünden.<sup>1146</sup> Außerdem wies PwC nochmals darauf hin, dass die Einwerbung von neuen Avallinien erforderlich sei, da die bestehenden Avallinien ab März 2012 nicht mehr ausreichend seien.

Am 20. September 2011 wurde der Wirtschaftsminister über die Feststellungen im Rahmen einer Ministervorlage zur Zustimmung von Anzahlungsavalen der VHV und QBE informiert.<sup>1147</sup>

In einer Beurteilung der P+S Werften vom 19. Oktober 2011 stellte Ernst & Young fest, dass das Eigenkapital der Werften sich seit der Verschmelzung von 118 Mio. € auf ca. 72 Mio. € per 31. August 2011 verringert hat und zum 31. Dezember 2012 um weitere 2,5 Mio. € abschmelzen wird. Trotz der ausgewiesenen Verluste, die auch für das Jahr 2012 prognostiziert werden, hält Ernst & Young die P+S Werften per 31. August 2011 nicht für

<sup>1140</sup> WP-055-02-03-2015, S. 161

<sup>1141</sup> Votum PwC vom 25. August 2011, FM 15, S. 1311

<sup>1142</sup> FM 15, S. 1437

<sup>1143</sup> FM 15, S. 1456

<sup>1144</sup> FM 15, S. 1448

<sup>1145</sup> FM 15, S. 1454

<sup>1146</sup> FM 15, S. 1466

<sup>1147</sup> WM 87, S. 437

ein Unternehmen in Schwierigkeiten.<sup>1148</sup>

Im November 2011 trat eine weitere Planabweichung ein, was zu einer erneuten Zuspitzung der Liquiditätssituation der Werften führte, nachdem die Reederei Harren & Partner eine geplante Anzahlung i.H.v. 20,2 Mio. € am 21. November 2011 nicht fristgerecht gezahlt hatte. Dadurch trat bei den Werften eine Liquiditätsunterdeckung von ca. 50 Mio. € auf. Hinzu kam, dass die Reederei eine Option des Schiffes 2107 stornieren und den Festauftrag Bau-Nr. 2106 in eine Option umwandeln wollte.

Hinzu kam im Januar 2012 eine wiederholte Zahlungsverzögerung des Reeders Terry Highland, für die Bau-Nr. 504, der vertraglich vereinbarte Raten verspätet zahlte. Der Zeuge Dr. Mediger beschrieb die Situation wie folgt: „Dieses Thema wurde dann Ende 2011 und im Frühjahr 2012 noch sehr viel drängender, weil sich die Liquiditätssituation verschärft hatte durch einen, so nicht vorhersehbaren, Konflikt mit der Reederei Harren & Partner. Harren zahlte die erste Rate für das Schiff 2105, die im November 2011 fällig gewesen wäre, nicht. Und dann stellte sich heraus, dass ... die vertraglich vereinbarten Zahlungstermine von der Reederei nicht eingehalten werden konnten, weil sie ihre Finanzierung über die Firma Goldman Sachs organisiert hatte, die wiederum ein anders zeitlich gestaffeltes Finanzkonzept hatte, bei dem sie Kapital einwerben wollte, das dann erst im Frühjahr 2012 zur Verfügung gestellt werden konnte. Also eine ... zweite sehr gewichtige Liquiditätslücke, die durch Nichtzahlung von Bestellern verursacht wurde. Dazu kam – jetzt greife ich der weiteren Entwicklung ein bisschen vor –, dass ... die Reederei Harren & Partner Probleme bekam, Charteraufträge für die beiden Schiffe 2105 und 2106 zu organisieren und deshalb versuchte, das Schiff 2106, das eigentlich fest kontrahiert war, in eine Option umzuwandeln. All dies hat ... der P+S Werft schwer zu schaffen ... gemacht. Dazu kamen Verzögerungen im Bauablauf bei mehreren Schiffen, insbesondere bei den Scandlines-Fähren [...].“<sup>1149</sup>

Die Zahlungsverzögerungen führten auf den Werften letztendlich zu Verzögerungen im Bauablauf, was wiederum neben den Liquiditätsausfällen, die durch die Werft nicht kompensiert werden konnten, zu erheblichen Mehrkosten führte.

Zeugen bezifferten den daraus für die Werft entstandenen Schaden auf ca. 90 Mio. €. Exemplarisch sagte der Zeuge Jandke: „Allerdings, Harren & Partner konnte erst mal nicht zahlen, auch diese beiden anderen Schiffe. Und Terry Highlands, das war das Schiff 504, hat über die erste Anzahlungsrate, die dann ja sechs Monate oder sieben Monate verspätet im August kam, 11 Mio. waren mittlerweile, ich glaube weitere 11 oder 22 Mio. fällig, ja, die auch nicht bezahlt wurden. Das heißt, man hatte dann im Dezember 2012, Januar 2000 ... Dezember 2011, Januar 2012, so Weihnachten, Silvester, Jahreswende, letztlich etwa 90 Mio. ausstehende Forderungen, die nicht beglichen wurden.“<sup>1150</sup>

Im Ergebnis der Zahlungsverzögerungen und der damit verbundenen Liquiditätsschwierigkeiten zeigte sich, dass die Werften dringend einen Liquiditätspuffer, den sogenannten Headroom (siehe auch 2. Teil B. V.3. Finanzierungspuffer – der Headroom), benötigten. Daraufhin wurden die Gespräche und Überlegungen bei den Finanziers, vor allem in der Landesregierung weiter fortgeführt. Der Zeuge Jandke sagte:

<sup>1148</sup> Beurteilung der P+S Werften GmbH zum 31. August 2011, WM 39, S. 48 ff.

<sup>1149</sup> WP-034-08-09-2014, S. 37

<sup>1150</sup> WP-038-06-10-2014, S. 14

„Das heißt, Ende 2011 haben sich auch aus Sicht des Landes und des Bürgerschaftsausschusses zwei Notwendigkeiten gestellt: Einmal, der Liquiditätsspielraum der Werften muss dringend erweitert werden. Damals ist dieser Gedanke des sogenannten Headrooms gekommen. Der kam dann von der Werft, der Begriff. Und es ist einfach mal die Zahl von 50 Mio. € genannt worden. [...] Und der Headroom, ich sagte das, man hat ja seit Anfang 2012 über einen Headroom nachgedacht, der hätte natürlich die Liquiditätssituation dann auch noch grundlegend verbessert, sodass man zu diesem Zeitpunkt mal sagen konnte: Ja, es geht. Es ... Die Planung ist ... nach ... den guten Zeiten, die dann Mitte 2011 waren, ist es wieder schwieriger geworden aber es ist noch machbar.“<sup>1151</sup>

Um den Zahlungsausfall von Harren & Partner überbrücken zu können, beantragten die P+S Werften am 20. März 2012 ein Brückendarlehen beim Land über 20,4 Mio. €<sup>1152</sup> Im Rahmen der Genehmigungsprüfung zum Darlehensantrag bestätigte PwC am 22. März 2012, dass die Werften kein Unternehmen in Schwierigkeiten seien und weder Zahlungseinstellung noch Überschuldung vorlägen.<sup>1153</sup>

Am 26. März 2012 erließ das Wirtschaftsministerium einen Zuwendungsbescheid zum Abschluss eines Darlehensvertrages über 20,4 Mio. € zugunsten der Werft. Der Wirtschafts- und der Finanzausschuss des Landtages wurden am 20. März 2012 über den Darlehensantrag informiert. Im Rahmen der Information des Finanzausschusses wies der Zeuge Bäumer darauf hin, wenn Banken künftig nicht mehr zur Verfügung ständen, dann müsse das Land die Arbeit der Banken erledigen. Auf lange Sicht sei ein Konzept notwendig, wie Banken gestützt werden könnten. Dabei werde PwC als Mandatar des Landes bankenähnlich arbeiten und ein Mitarbeiter von PwC werde seinen Sitz in der Werft haben.<sup>1154</sup>

Der Zuwendungsbescheid wurde mit Bescheid vom 29. März 2012 widerrufen, da aufgrund der am selben Tag erfolgten Zahlung durch Harren & Partner, i.H.v. 25 Mio. € die Notwendigkeit des Überbrückungsdarlehens entfallen war.

Im weiteren Verlauf traten zusätzliche Verzögerungen im Bauprogramm auf. Insbesondere verzögerte sich auch der Bau der Scandlines-Fähren erheblich, sodass weitere Verluste aufliefen. Diese Verluste führten zu einem weiteren Eigenkapitalverzehr der Werften.

Da die Banken sich vehement weigerten, den Werften einen Headroom zur Verfügung zu stellen, wurde PwC, nach Aussagen des Zeugen Jandke, beauftragt, Möglichkeiten der beihilfekonformen Finanzierungsmöglichkeiten durch das Land sowie die Höhe des erforderlichen Finanzbedarfs zu ermitteln. „Dann sind wir, PwC, außerhalb des Bürgerschaftsverfahrens beauftragt worden, die Höhe des Headrooms mal abzuschätzen, mal zu gucken, wieviel wird denn benötigt. Es stand ja immer diese Summe von 50 Mio. im Raum. Das haben wir dann auch bis zum April 2012 gemacht und sind dann aber zu anderen Ergebnissen gekommen, als die von der Werft aufgerufene Hausnummer“, sagte der Zeuge Jandke hierzu aus. In ihrem Schreiben vom 21. Mai 2012 stellte PwC fest, dass der Bedarf erheblich über die avisierten 50 Mio. hinausgehen werden und bezeichnete die Werften als ein Unternehmen in Schwierigkeiten.<sup>1155</sup>

<sup>1151</sup> WP-028-05-05-2014, S. 78 f.

<sup>1152</sup> Darlehensantrag der P+S Werften vom 20. März 2012, FM 22, S. 883

<sup>1153</sup> Arbeitspapier vom 22. März 2012, LFI 19, S. 60

<sup>1154</sup> Protokoll der 10. Sitzung des Finanzausschusses vom 26. März 2012, S. 36

<sup>1155</sup> FM 23, S. 1230

### III. Diskussionen um Inanspruchnahme KPMG und Business Partner im Beirat der Treuhänderin

Mitte des Jahres 2010 wurde im Beirat der Treuhänderin die Diskussion geführt, KPMG und Business Partner ggf. auf Schadensersatz wegen Fehlern im Sanierungsgutachten in Anspruch zu nehmen. In die Tagesordnung zur Beiratssitzung am 22. Oktober 2010 wurden diese Punkte aufgenommen.<sup>1156</sup>

In einer E-Mail vom 11. Oktober 2010 weist der Zeuge Möller darauf hin, dass dieser Vorgang die Verhältnisse zwischen Treuehner und Treugeber, Geschäftsführung, Banken, Gutachter bzw. Sanierer auch Bürgschaftsgeber beeinflussen kann und mögliche Reaktionen zu beachten sind.<sup>1157</sup> Dieses Thema war ebenfalls Bestandteil des Jour fixe „Werften“ am 19. Oktober 2010. Dessen Ergebnis war, dass das Land im Falle einer Klage gegen KPMG die Landesbürgschaft zurückgeben bzw. kündigen werde.<sup>1158</sup>

Die Gründe, die zu dieser Diskussion führten, konnten durch den Ausschuss nicht ermittelt werden. Auf die Frage nach den Ergebnissen der lt. Beiratsprotokoll zu dieser Frage einzurichtenden Arbeitsgruppe antwortet der Zeuge Möller: „Nach meiner Erinnerung [...] hat es diese AG nicht gegeben. Ich kann mich jedenfalls nicht an eine Arbeitsgruppensitzung da erinnern. [...] Ihre Annahme, dass ich gesagt hätte in diesem Jour fixe, dass die Landesbürgschaft ge..., gekündigt wird, wenn das KPMG-Gutachten beklagt wird, kann ich aus dem Wortlaut dieses Protokolls nicht entnehmen. Hier steht nämlich: ‚Das FM erwartet nicht, dass dort noch viel herauszuholen ist. Im Unternehmen selbst bestehe ein Auftragsvorlauf bis Mai 2011. Akquise-Bemühungen seien im Unternehmen nach wie vor nachhaltig zu beobachten. Wenn allerdings das KPMG-Gutachten die Unternehmensstrukturierung‘ [...]. Daraus erschließt sich mir nicht, dass ich das gesagt hätte.“<sup>1159</sup>

Der Zeuge Dehlke vermutete: „Ich habe nur eine Vermutung. Es geht da um die eben schon von mir angedeuteten sehr großen Provisionszahlungen an die KPMG, die sicherlich dem Herrn Kulenkampff und damit der Hegemann-Gruppe ein großer Dorn im Auge waren. Sie waren ja nach wie vor Eigentümer, wenn auch nur treuhänderisch dann eben gehalten. Aber dort war ... ein Dorn im Auge, dass die exorbitanten Beratungsleistungen entsprechend bezahlt werden mussten. Und die exorbitanten Beratungsleistungen der KPMG waren notwendig, weil die Banken und dann auch der Bürge entsprechend darauf bestanden hatten.“<sup>1160</sup> Und weiter: „Darf ich ..., ich habe jetzt die Seite 71 ... Ob das jetzt die richtige Seite 71 ist, die zu diesem Tagesordnungspunkt [...] passt, wage ich zu bezweifeln. Jedenfalls ist diese Seite nicht geeignet, mich daran zu erinnern, dass über diese Erwähnung dieser Arbeitsgruppe hinaus, diese Arbeitsgruppe auch jemals getagt hat.“<sup>1161</sup>

Auch der Zeuge Stadler konnte sich an dieses Thema nicht erinnern: „Also, ich erinnere mich jetzt nicht an eine Arbeitsgruppe, die konkret eine Inanspruchnahme der KPMG prüfen sollte. Also, meines Wissens, eine Inanspruchnahme, da kann ich mich erinnern, der KPMG war Gesprächsthema. Ist aber dann, da ist nie ein Ergebnis erzielt worden, dass also

<sup>1156</sup> WM 130, S. 429 PDF

<sup>1157</sup> WM 130, S. 430 PDF

<sup>1158</sup> Protokoll Jour fixe vom 19. Oktober 2010, WM 130, S. 680 PDF

<sup>1159</sup> WP-026-28-04-2014, S. 54

<sup>1160</sup> WP-024-31-03-2014, S. 63

<sup>1161</sup> WP-024-31-03-2014, S. 55

eine Inanspruchnahme der KPMG tatsächlich aussichtsreich ist. Also, jedenfalls wurde es im Beirat nicht so, ist man nicht so konkret zu Ergebnissen gekommen, die da zu irgendwelchen weiterführenden Ergebnissen geführt hätten. Also, eine Arbeitsgruppe ist mir dazu jetzt nicht bekannt aus der Erinnerung heraus.“<sup>1162</sup>

Der Zeuge Saur verwies darauf, bei der Beiratssitzung nicht anwesend gewesen zu sein. Als Gründe der Inanspruchnahme vermutete er die fehlenden Finanzierungskosten im Sanierungsgutachten der KMPG: „Gut, also ganz genau kann ich die Frage nicht beantworten, weil jetzt zitieren Sie eine Beiratssitzung, an der ich gar nicht teilgenommen habe und ich weiß auch gar nicht, was genau man da möglicherweise bei KPMG beanstandet hat. Ich kann mich erinnern, wir sind natürlich im ... Januar, als festgestellt worden ist, dass eben wesentliche Finanzierungsbedingungen in der ersten Fassung gefehlt haben, da sind wir aufmerksam geworden. Da gibt es ja den berühmten handschriftlichen Vermerk von Herrn Dr. Mediger. Und natürlich ist dann darüber diskutiert worden, wie soll es jetzt weitergehen, stimmt das Konzept denn noch, wenn man jetzt diese Finanzierungskosten einberechnet und so weiter. Also, an der Stelle sind wir selbstverständlich aufmerksam gewesen und haben darauf gedrängt, dass diese Fehler oder diese, sage ich mal, Unzulänglichkeit dann eben abgestellt wird und dass wir am Ende ein Konzept bekommen, was unter Berücksichtigung aller Finanzierungskosten, auch trägt.“<sup>1163</sup> Und auf konkrete Nachfrage sagte er: „Ich sage mal so, ich kann mich einfach nicht erinnern. Ich überlege jetzt schon die ganze Zeit [...], was da thematisiert werden könnte. Aber auch vom Datum, das Datum, wenn ich es richtig verstanden habe, war im Oktober 2010, hatten Sie gesagt, ... ungefähr. Ist mir jetzt soweit nicht erinnerlich, tut mir leid.“<sup>1164</sup>

#### **IV. Arbeitsgruppe Finanzierungen**

##### **1. Entstehung der Arbeitsgruppe**

Zusätzlich zum steigenden Finanzierungsbedarf war im Laufe der Zeit ein stärkeres Abschmelzen des Eigenkapitals der Werften zu verzeichnen. Wie der Zeuge Kulenkampff erklärte, war das Eigenkapital der Werften „im Wesentlichen durch den Verschmelzungsakt und Aufwertung des Anlagevermögens entstanden“<sup>1165</sup>. Der Altgesellschafter, die Hegemann-Gruppe, war bekanntermaßen nicht in der Lage, neues Eigenkapital in die Werften zu geben.

Weiterhin wurden durch das Bankenkonsortium erstmals Freigaben von Barhinterlegungen beantragt, um Liquiditätsengpässe zu überbrücken. In einer interministeriellen Sitzung des Bundes und des Landes am 17. Januar 2011 zur Beratung über die Freigabe der Barhinterlegungen forderte das Gremium von den Werften ausdrücklich die Vorlage eines neuen Finanzierungskonzeptes über den 326 Mio. €-Rahmen hinaus und einen kurzfristigen Bericht zu den erfolgten Finanzierungsbemühungen.<sup>1166</sup>

---

<sup>1162</sup> WP-028-05-05-2014, S. 61

<sup>1163</sup> WP-067-22-06-2015, S. 60

<sup>1164</sup> WP-067-22-06-2015, S. 61 ff.

<sup>1165</sup> WP-042-03-11-2014, S. 89

<sup>1166</sup> Protokoll der interministeriellen Sitzung Bund/Land vom 17./20. Januar 2011, FM 12, S. 235

Für die Gestaltung dieser anstehenden Prozesse wurde von den beteiligten Akteuren Anfang 2011 eine Arbeitsgruppe „Finanzierungen“ gegründet. Nach Angaben des Zeugen Kraus wurde diese Arbeitsgruppe auf Vorschlag der NORD/LB initiiert. Vertreten waren in dieser Arbeitsgruppe „die finanzierenden Banken, das Land, das Unternehmen, PwC und KPMG.“<sup>1167</sup> Der Zeuge Dehlke konkretisierte diese Aussage und berichtete: „In der Runde drin waren Vertreter der NORD/LB. Ich weiß nicht, ob vom Land Herr Möller mit dabei war, auf jeden Fall war er in den Sitzungen teilweise mit dabei. Es war P+S Werften. Es war Herr Kraus vom Beirat.“<sup>1168</sup>

Vorausgegangen waren intensive Gespräche zwischen den Mitgliedern des Beirates Kraus und Kulenkampff. Ergebnis dieser Gespräche, in denen verschiedene Möglichkeiten zusätzlicher Finanzierungen diskutiert wurden, war die Suche nach einem „strategischen Investor“<sup>1169</sup> für die Werften.

Der Zeuge Kulenkampff berichtete: „Diese Idee ist entstanden in vielen Vieraugengesprächen zwischen Herrn Kraus und mir. Nachdem wir da doch der Meinung waren, der Zeitpunkt sei reif für so etwas, haben wir Herrn Seagon darin eingebunden und haben überlegt, wie kann das denn aussehen, ein solches Modell. Kamen dann auch sehr schnell zu dem Ergebnis, dass es nur so aussehen könne, dass Anteile von Herrn Hegemann definitiv, oder, Entschuldigung, von der Hegemann-Gruppe definitiv übertragen würden. Und da das Geld ja zum Unternehmen fließen sollte, das war ja der Sinn der Sache, hätte ja das Ganze nur so funktioniert, dass sie zwar zu null für den Verkäufer aber zu einem erheblichen Aufgeld, nämlich einem Agio zu buchen in die Rücklagen, in dem Unternehmen geführt würde. Auch dieses wurde dann sehr konkret weitergeführt. Sie können sich vielleicht ja vorstellen, ich glaube, ich habe es aber auch berichtet, dass es mir nicht so ganz leicht gefallen ist, Herrn Hegemann davon zu überzeugen, zumal wir über Mehrheiten sprachen. Er war aber davon überzeugt, unter der Bedingung zunächst, dass seine Gruppe an dem Verfahren überhaupt beteiligt würde, nicht im Sinne eines Bestimmens aber überhaupt beteiligt würde und nicht hinter ihrem Rücken das laufen würde. Denn wie Sie wissen, auch nach dem Treuhandvertrag hatten wir seinerzeit ja mit Argusaugen darauf geachtet, dass es keine Verwertungstreuhand, sondern eine Verwaltungstreuhand ist. So ist dieser Arbeitskreis entstanden, der nichts anderes sollte als erstens, die Bedingungen normieren, unter denen eine solche strategische Investorensuche stattfinden könne und das Go dafür zu besorgen sozusagen.“<sup>1170</sup> Ergebnis dieser Gespräche war dann nach Aussage des Zeugen Kulenkampff der Aufbau eines Arbeitskreises „Eigenkapital-Investorensuche“.<sup>1171</sup>

## 2. Ziele der Arbeitsgruppe

Ziel dieser Arbeitsgruppe war, nach Aussage der Zeugen, zum einen, eine Reduzierung der Finanzierungskosten bei den Banken zu erreichen aber auch die Möglichkeit zur Akquise weiterer Bauzeitfinanzierungen für die Neuaufträge der Werft. Der Zeuge Dehlke äußerte sich dazu wie folgt: „Das war eine Arbeitsgruppe, die die Zielrichtung hatte, zum einen die Kondition bei den Banken zu reduzieren, eine Kreditlinienausweitung zu bedeuten, für die

<sup>1167</sup> Kraus, WP-028-05-05-2014, S. 140

<sup>1168</sup> WP-024-31-03-2014, S. 63

<sup>1169</sup> Kulenkampff, WP-042-03-11-2014, S. 89

<sup>1170</sup> WP-042-03-11-2014, S. 89

<sup>1171</sup> WP-042-03-11-2014, S. 89



möglicherweise weitere Hereinnahme von Aufträgen, die in der Planung nicht drin waren.“<sup>1172</sup>

Ähnlich äußerte sich der Zeuge Möller zu den Zielen der Arbeitsgruppe: „Ich hatte ja schon mitgeteilt, dass der Finanzierungsbedarf ... wuchs durch das wachsende Orderbook und ... dann, glaube ich, hat Herr Kraus die Initiative ergriffen und gesagt: ‚Wir können nicht erklären, dass wir ... dass wir von der Geschäftsführung verstärkte Akquise, Akquisitäten brauchen und dann die Finanzierung vollständig ... im Nirvana lassen.‘ Sodass er vorschlug, so eine Arbeitsgruppe zu gründen, um mal zu ergründen, welche weiteren Finanzierungsmöglichkeiten es geben könnte, da schon sichtbar war, dass die Banken zumindest kurzfristig ihren Rahmen nicht erhöhen würden.“<sup>1173</sup>

Auch der Zeuge Kraus verwies auf die offensichtlich fehlenden Finanzierungen für die Neubaufträge und die Notwendigkeit der Akquise neuer Finanzierungsmöglichkeiten: „Diese Arbeitsgruppe ist eingerichtet worden. Sie hat insgesamt viermal getagt im ersten Halbjahr 2011 und es waren beteiligt die finanzierenden Banken, das Land, das Unternehmen, PwC und KPMG. Also insoweit waren alle mit eingebunden und es lagen alle Zahlen auf dem Tisch, es lagen die Planungen auf dem Tisch, es lagen die Aufträge auf dem Tisch. ... Und es ging darum, die weitere Finanzierung von neuen Schiffen zum Gegenstand zu machen, denn der 326er-Rahmen, das war absehbar, dass der dann irgendwann ans Ende stößt.“<sup>1174</sup>

## **V. Initiativen zur Kapitalerhöhung – Investorenprozess einschließlich Headroom**

Die knappe finanzielle Situation der P+S Werften GmbH – u. a. ausgelöst durch eine Verschiebung der Anzahlungen von Bestellern im Jahr 2011 und das Fehlen von ausreichenden Reserven – machte es notwendig, Maßnahmen zur Verbesserung der finanziellen Lage zu prüfen. Wie sich aus dem Protokoll der Sitzung des Beirates der HSW Treuhand vom 20. September 2011 entnehmen lässt, gab der Beiratsvorsitzende Kraus den Bedarf der P+S Werften GmbH für ein zusätzliches Eigenkapital mit 100 Mio. € an. Weiter wird ausgeführt, dass neben oder zusammen mit der Aufnahme eines externen Investors insbesondere die Möglichkeit bestehe, den Bankkredit des Landes in ein Hybridkapital umzuwandeln, wobei das Land hierzu keine Stellungnahme abgegeben habe. Mit dem Land sei vereinbart worden, dass in Vorbereitung der Einleitung eines Investorenprozesses zunächst eine „Feasibility Study“ für die Werften durchgeführt werden solle.<sup>1175</sup> Im Wesentlichen ging es hierbei um die Möglichkeit, Investoren zu gewinnen und um die Schaffung eines sogenannten Headrooms zur Überbrückung von Liquiditätsengpässen. Gleichzeitig schloß das Land einen Einstieg als Gesellschafter aus. Hierzu führt der Zeuge SELLERING aus: „Dann gab es einen Zahlungsverzug von Harren und Terry Highlands im November/Dezember 2011 i.H.v. 84 Mio. Und das machte dann überdeutlich, dass langfristig ein Investor mit Eigenkapital erforderlich war. Im Dezember 2011 gab es dazu ein Grundsatzgespräch in großer Runde bei mir am Tisch in der Staatskanzlei. Es ging um

<sup>1172</sup> WP-024-31-03-2014, S. 63

<sup>1173</sup> WP-026-28-04-2014, S. 42

<sup>1174</sup> WP-028-05-05-2014, S. 140

<sup>1175</sup> WM 46, S. 114

die Frage, wie wir als Land eine Liquiditätsreserve zur Verfügung [...] stellen könnten, damit die Werften nicht bei jeder Zahlungsstockung in ernsthafte Probleme gerieten. Vor allem ging es um die Frage, ob das Land dazu selbst als Gesellschafter einsteigen sollte. Ich hatte dagegen Bedenken. Und auch eine klare Mehrheit am Tisch hatte große Bedenken. Der Staat ist einfach nicht der bessere Unternehmer. Ein Einstieg als Gesellschafter hätte darüber hinaus das Ende der Gemeinsamkeit mit dem Bund bedeutet. Außerdem wären wir immer tiefer hineingezogen worden, ohne dass irgendwie eine geartete Exitstrategie ersichtlich gewesen wäre. Und wir hatten ja bereits Kredite gegeben, die abgesichert waren. Wenn wir selbst Eigentümer wären, würden die Sicherungen nachrangig und damit wertlos geworden sein.“<sup>1176</sup>

Die Diskussion der Landesregierung und die Entscheidung nach Lösungen zu suchen beschreibt der Zeuge Dr. Mediger wie folgt: „Es kam zu einem Gespräch beim Ministerpräsidenten am 19. Dezember 2011. Daran nahmen teil die Minister und Staatssekretäre der beiden zuständigen Ressorts, Wirtschaftsministerium und Finanzministerium, außerdem der Ministerpräsident, der CdS, der Innenminister und die beiden Fraktionsvorsitzenden der die Regierung tragenden Fraktionen. Also, so ein Gremium, das man nur einberuft, wenn es um wirklich ... ganz besonders wichtige Entscheidungen geht. ... Tendenz in dieser Besprechung war: Man will versuchen, eine Lösung für die geschilderten Probleme – also Investorensuche, Headroom bereitstellen – zu finden, die strukturellen Probleme der Werft ... zu lösen, aber mit einem Instrument, das unterhalb einer gesellschaftsrechtlichen Beteiligung des Landes liegt. Das wollte man nach Möglichkeit vermeiden. Man wollte aber auf jeden Fall sicherstellen, dass das Land auch mehr Einfluss künftig bekommen würde als bei einer bloßen Darlehensgewährung oder Bürgschaftsgewährung. Man hat dann Arbeitsaufträge an die Arbeitsebene und an PwC erteilt, zu prüfen, mit welcher Rechtskonzeption so etwas möglich sein würde, in welcher Höhe denn die Hilfe dann gebraucht würde.“<sup>1177</sup>

Der Zeuge Saur merkt zum Sachverhalt an: „Und da hat man in 2011 gemerkt: Es muss nicht nur der Bauzeitrahmen vergrößert werden, sondern die Werft braucht eine Reserve, um solche Situationen zu überbrücken, wenn eine Anzahlung nicht rechtzeitig kommt. Das hat man in 2011 gesehen. Und hat dann eben versucht ein Konzept aufzustellen, wie man beide Probleme lösen kann. Das erste Problem mit der Bauzeitfinanzierung, das hat sich teilweise gelöst mit den beiden neuen Kautionsversicherungen. Aber auch nicht endgültig. Und das Problem mit dem, mit der Reserve, mit dem sogenannten Headroom, ja, das konnten und wollten die Banken nicht lösen. Und für das Land war die Situation, eigentlich hätte es ein Gesellschafter lösen müssen, dieses Problem und nicht das Land. Sondern es hätte ein Gesellschafter lösen müssen und den gab es nicht. In der Konstruktion war es einfach so, die Hegemann-Gruppe war nicht in der Lage, in so einer Situation zu helfen, obwohl sie noch Minderheitsgesellschafter war. Außerdem wollte man sich von der Hegemann-Gruppe trennen, weil es eben das Problem gegeben hat, den damaligen Herrn Hegemann in dieses Sanierungskonzept überhaupt einzubinden, was er eigentlich nicht wollte. Also musste man eine Übergangslösung finden. Es musste eigentlich ein privater Investor her, weil nur ein privater Gesellschafter ist letztendlich in der Lage, so etwas darzustellen.“<sup>1178</sup>

---

<sup>1176</sup> WP-061-13-04-2015, S. 14 f.

<sup>1177</sup> WP-034-08-09-2014, S. 37

<sup>1178</sup> WP-040-27-10-2014, S. 11 f.

Auch die Zeugin Claaßen unterstreicht die Notwendigkeit, den finanziellen Spielraum der Werft zu vergrößern: „Also, die Erkenntnis, dass die Werft diesen finanziellen Spielraum braucht, die hat sich also spätestens um die Jahreswende 2011, 2012 bemerkbar gemacht, vielleicht auch schon ein bisschen früher, weil man ja auch vorher schon sich auf die Suche gemacht hat, nach diesem institutionellen ... oder nach einem Investor. Da war ... das ... hatte ja im Prinzip den gleichen Hintergrund, nämlich, dass die Werft ausgestattet sein sollte mit einfach einem, einem großzügigeren Polster an Mitteln, um ein Stück weit auch so eine Erpressbarkeit zu verhindern, also, Erpressbarkeit durch Besteller, insbesondere. Es gab dann verschiedene Überlegungen, was da genau ... also, es gab diese Umwandlung der, der Sanierungstreuhand in eine ... oder es gab, glaube ich, es gab Vorbereitungen zur Umwandlung dieser Sanierungstreuhand.“<sup>1179</sup>

Unter der Voraussetzung, dass ein Investor gefunden und ein Headroom geschaffen wird, ging die Landesregierung noch bis zur Jahresmitte 2012 davon aus, dass sich die P+S Werften GmbH wirtschaftlich erholen könnte. Dazu führt die Zeugin Polzin aus: „Bis Mitte 2012 waren wir noch der Überzeugung, dass P+S die Chance hat, ein stabiles Unternehmen zu werden. Das Engagement des Landes, als Übergangshilfe, sollte die Werften mit ins ruhige Fahrwasser geleiten. Allerdings waren die Bedingungen, und das wird sich auch nicht ändern, ein, eine, ein erfolgreiches Umstrukturierungskonzept, ein realistisches Orderbook, ein Investor, der gerade das Thema Liquiditätsengpass, möglicherweise sogar eine eigene Finanzierung mitbringt im Konzern, und das Thema Headroom waren schon wichtige Voraussetzungen, um dorthin zu gelangen.“<sup>1180</sup>

## 1. Investorenprozess – Investorensuche

Es war ersichtlich, dass das Eigenkapital der Werften weiter abschmelzen und letztendlich nicht ausreichen würde. Um wieder eine ausreichende Eigenkapitalausstattung der Werften zu gewährleisten, wurde im Laufe des Jahres 2011 auf Vorschlag der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft, durch die Finanzierer, die Banken, den Beirat und das Land der Eintritt in einen sog. Investorenprozess beschlossen. Ziel war es, einen Investor und damit frisches Eigenkapital für die Werften zu gewinnen.

Die Banken hatten bereits im März 2011 die Umwandlung der Treuhand in eine Verkaufstreuhand angeregt.<sup>1181</sup>

Nach Ansicht der Vertreter der Landesregierung ist es letztendlich zu diesem Zeitpunkt das Ziel der Sanierung gewesen, am Ende Investoren für die P+S Werften GmbH zu finden, wie die Zeugen Dr. Rudolph und Bäumer betonten. Der Zeuge Dr. Rudolph sagte dazu aus: „Und es war auch immer die Frage, die immer im Raum stand: Wie ist das eigentlich? Kern war immer das Finden eines neuen Investors. Das war immer, das war ja eigentlich ... es hing ja als Aufgabe über allem. Denn all das, was an Umstrukturierung gedacht war, war ja immer gedacht, dieses Ding jetzt so zu gestalten, dass es auch am Markt von jemandem genommen wird, der dann eben auch marktrelevant das Ding erwirbt und dann entsprechend auch weiterführt.“<sup>1182</sup> Ebenso der Zeuge Bäumer: „Die Idee war ja, das später zu machen, also die zu sanieren und später einen Investor zu finden. Das macht auch Sinn. Und ich habe

<sup>1179</sup> WP-040-27-10-2014, S. 112

<sup>1180</sup> WP-059-23-03-2015, S. 97

<sup>1181</sup> E-Mail Claaßen vom 11. März 2011, FM 12, S. 300

<sup>1182</sup> WP-050-19-01-2015, S. 52

eben von dieser Zeit erzählt, so Anfang 2011, da sah es ja richtig gut aus. Man hatte ein volles Orderbook. Vorher hatte man eines mit 42 Prozent belegt und dann hätte man eines gehabt, wenn Harren gekommen wäre, bis 2013 mit 100 Prozent Vollausslastung der Werft. Mit richtig guten, mit richtig guten, ertragsreichen Schiffen, mit Liquidität. Dann ist es mit Sicherheit leichter einen Investor zu finden und deswegen haben wir auch einen Veräußerungsprozess angeschoben, parallel darunter. Diesen Film, über den wir reden, der lief oben aber darunter lief ja immer ein, ein, ein Prozess der Investorensuche. Und wenn einer gekommen wäre, ein potenter Investor, der auch noch Geld mitbringt, das wäre schon eine tolle Sache gewesen, da hätten die sich richtig nachhaltig stabilisieren können. Aber so weit ist es dann nicht gekommen. Und ich glaube, Ernst & Young hat gesagt, das dauert zwei Jahre. Hat die Werft leider nicht überlebt, die zwei Jahre.“<sup>1183</sup>

Eine Grundvoraussetzung für einen Investorenprozess war, dass der Gesellschafterkreis, also insbesondere die Hegemann-Gruppe, zum Verkauf bereit gewesen wäre. Der Zeuge Saur erläuterte dazu: „Also, Voraussetzung für diesen Investorenprozess wäre erstens mal gewesen, dass man überhaupt vom Gesellschafterkreis bereit gewesen wäre, die Werft zu verkaufen. Das war immer noch eine Geschichte, wo der Hegemann, die Hegemann-Gruppe zustimmen müsste, die noch Minderheitsgesellschafter bei P+S war. Deswegen hat man in 2011 mit Hegemann ein, ein Head of Agreements geschlossen, in der sich eben Hegemann verpflichtet hat, einem möglichen Verkauf der Werft zuzustimmen. Das war hier ursprünglich eine Sanierungstreuhand. Das heißt, die ursprüngliche Idee war eine andere. Es wird Geld in die Hand genommen über den 326-Rahmen, über das 48 Mio.-Darlehen, die Werft wird saniert und dann wird sie, kann sie am Ende Herr Hegemann wieder zurückhaben. Das war die ursprüngliche Idee. Und man hat dann 2011 gesagt, so können wir die Werft, wenn wir sie verkaufen wollen, nicht verkaufen, sondern da muss Herr Hegemann klar sagen: ‚Jawohl, macht sie hübsch, auf Deutsch, und verkauft sie. Ich habe damit kein Problem.‘ Und das war ein wichtiger Punkt. Da musste man diesen Head of Agreements schließen. Den hat man erreicht. Und dann hatte man auch die Möglichkeit, auf die Investorensuche zu gehen. Ich persönlich habe es nicht gemacht. Aber der Treuhandbeirat hatte ja Kontakte, insbesondere der damalige Vorsitzende, Herr Kraus, zur Finanzszene. Und Herr Kraus hat durchaus Versuche unternommen, mit Investoren konkret in Kontakt zu kommen. Es gibt auch aus meiner Sicht eine sehr unverbindliche Interessenbekundung von einem dieser Finanzinvestoren. Das ist uns auch übergeben worden oder das Schreiben haben wir nachrichtlich bekommen. Aber aus den Gesprächen ist, da gebe ich Ihnen Recht, am Ende nichts geworden. Ich weiß den Namen nicht mehr.“<sup>1184</sup>

Bereits im Frühjahr 2011 begann im Beirat der P+S die Diskussion zum Thema Investorensuche. Hierbei signalisiert die Hegemann-Gruppe Kooperationsbereitschaft, wie der Zeuge Kulenkampff herausstellte: „Es fand nämlich am 4. Februar 2011 in Berlin ein Gespräch mit den Herren Kraus, Seagon und mir statt, auf meine Initiative, weil ... mir immer klarer wurde, dass ohne die Akquisition von Eigenkapital hier ein nachhaltiger Sanierungserfolg nicht zu erreichen sein wird. Diese Suche nach einem Invest..., Investor haben wir in dieser Runde besprochen. ... Ich habe diesen Gesprächsinhalt später schriftlich in einem Schreiben an Herrn Seagon festgehalten. Insbesondere habe ich festgehalten, dass die Hegemann-Unternehmens-Gruppe mit der Aufnahme eines Investors einverstanden sei. Die Suche nach einem strategischen Partner und Investor könne aber nur und ausschließlich

<sup>1183</sup> WP-055-02-03-2015, S. 98

<sup>1184</sup> WP-040-27-10-2014, S. 19

durch eine Arbeitsgruppe erfolgen, bestehend aus Herrn Kraus, Herrn Seagon und einem Vertreter der Hegemann-Unternehmens-Gruppe – also Treugeber beziehungsweise Gesellschafter. Jedenfalls sollte also die Hegemann-Unternehmens-Gruppe als gleichberechtigter Partner an dem Prozess beteiligt werden. Wir waren uns darüber einig, dass weder die Treuhänderin, noch die Begünstigte – also Bank und öffentliche Hand – diese Verhandlung mit eventuellen Investoren sinnvoller Weise führen sollten. Es formierte sich daraufhin im April 2011 der Arbeitskreis Eigenkapital, bestehend aus den Herren Kraus, Seagon, Dr. Stadler, Reiners und mir. Dort wurde auch der Entwurf eines sogenannten Heads of Agreement erarbeitet und das gesamte gemeinsame Verständnis des Arbeitskreises und der Bedingung für die Suche nach einem Investor festgehalten.“<sup>1185</sup>

Allerdings ist die Einbeziehung der Hegemann-Gruppe im Laufe des Prozesses nicht weiter verfolgt worden, wie der Zeuge Kulenkampff betonte: „[...] diese Bemühungen, die im vollsten Einverständnis mit dem Treuhänder und dem Beirat der HSW geführt wurden, sind dann von Bankenseite nicht weiter verfolgt worden. Besser gesagt, sie wurden insoweit umgedreht, als uns drei Monate später ein Entwurf einer entsprechenden Vereinbarung vorgelegt wurde, wo die Hegemann-Gruppe ihr Einverständnis erklären sollte, dass die Treuhandschaft, der Treuhänder in eigenem Belieben einen Investor suchen sollte und die Hegemann-Gruppe sich jetzt schon verpflichten sollte, jeglichem Ergebnis dieser Verhandlung zuzustimmen. Dazu ist es dann nicht gekommen. ... Wir haben – die Hegemann-Gruppe [...] ein etwas abgewandeltes Heads of Agreement allerdings unterschrieben, indem wir unsere Bereitschaft erklärt haben, die Anteile an den Werften abzugeben, vorausgesetzt, Nachhaftungen der Hegemann-Gruppe würden im Zuge dieser Abgabe der Werftenanteile aufgehoben werden.“<sup>1186</sup>

## 2. Roland Berger – Machbarkeitsstudie Kapitalerhöhung

Die Geschäftsleitung und der Beirat der HSW Treuhand beauftragten Roland Berger eine Machbarkeitsstudie zur Kapitalerhöhung<sup>1187</sup> durchzuführen: Dazu der Zeuge Saur: „Nach meinem Kenntnisstand war es auch schon in 2011, auch im Zusammenhang mit der Situation, dass man eben durch Verschiebungen von Anzahlungen immer wieder in diese liquiditätsgefährdende Situation hereingekommen ist. Eingeleitet haben diesen Investorenprozess die Geschäftsführung und der Beirat, nach meiner Erinnerung. Die haben einen Gutachter beauftragt – das war damals auch, glaube ich, Roland Berger – den Markt mal zu sondieren, welche möglichen Investoren gäbe es, um in dieser Situation bei P+S einzusteigen. Und die haben das, wie ich finde, relativ gründlich geprüft. Sie haben insgesamt 50, ungefähr 50 verschiedene Marktteilnehmer ... angeguckt, die infrage kämen. Sie haben also natürlich Schiffbaukonzerne angeguckt, sie haben aber auch Finanzinvestoren angeguckt und haben dann uns auch im, noch in 2011, eine Präsentation gegeben, wo sie diese infrage kommenden Investoren näher beschrieben haben. Aber das Ergebnis dieser Untersuchung war: Es wäre ein längerfristiger Prozess gewesen, diese Investoren, die infrage gekommen wären, ich glaube, es waren vor allen Dingen Investoren aus dem Finanzbereich. ... Die gucken sich natürlich ein Unternehmen erst mal an, nach den Bilanzen. Was hat es denn eigentlich für Ergebnisse gebracht. Und das Jahr 2009 war ganz schlecht, das war die Weltwirtschaftskrise. Das Jahr 2010, nach meiner Erinnerung, der Jahresbericht hatte auch, lief ... hatte auch noch einen Verlust. Und ein Investor, gerade

<sup>1185</sup> WP-042-03-11-2014; S. 82 f.

<sup>1186</sup> WP-042-03-11-2014; S. 82 f.

<sup>1187</sup> WM 12, S. 290

aus der Finanzszene, wenn er einsteigt, verlangt auch nicht nur ein positives Jahresergebnis, sondern zwei, möglicherweise sogar drei. Das heißt, da hätte man Geduld haben müssen, das hätte man sicherlich aufnehmen können. Aber dann musste die Werft, wie man so schön sagt, erst mal liefern. Sie musste nämlich erst mal Ergebnisse zeigen. Und die Ergebnisse, die jedenfalls bekannt waren, von 2010, die hätten nicht gereicht.“<sup>1188</sup>

Den Auftrag, den Roland Berger bekommen hat, skizziert der Zeuge Kuhlwein von Rathenow wie folgt: „Ich hatte namentlich einen Auftrag angenommen gehabt zu prüfen, inwieweit die P+S Werften seinerzeit verkaufsfähig sind. Diese Prüfung umfasste auf der einen Seite die Prüfung nach innen hinein, wie weit die Verkaufsfähigkeit der Werft im organisatorischen und im Sinne von, welche Unterlagen man bereitstellen kann in welchem Zeitraum, um überhaupt einen Verkaufsprozess durchführen zu können, insofern die Verkaufsfähigkeit besteht. Und auf der anderen Seite einen Markttest durchzuführen, inwieweit jetzt letztendlich am Markt potenzielle Interessenten gewesen wären, die, wenn es so weit käme, dass man in einen offiziellen Verkaufsprozess gehen würde, dann möglicherweise ein Interesse an den P+S Werften haben könnten.“<sup>1189</sup> Im Grundsatz lassen sich zwei Ebenen identifizieren, welche die Machbarkeitsstudie von Roland Berger beinhaltet: Zum einen wurde die Marktlage festgestellt, um mögliche Interessenten lokalisieren zu können. Parallel dazu wurden wesentliche Eckdaten der Werft zusammengetragen, welche den Informationsansprüchen eines möglichen Käufers entsprechen mussten. Hierzu führte der Zeuge Kuhlwein von Rathenow aus: „Also, diese Machbarkeitsstudie in der Tat hatte zwei Aspekte. Einmal nach außen: Wie sieht die Marktlage aus? Gibt es sowohl strategische Interessenten wie auch Finanzinteressenten, die sich engagieren wollten? Wir hatten damals den Auftrag gehabt, ein mögliches Screening oder ein Screening möglicher Interessenten durchzuführen. Wir haben eine [...] Longlist erstellt gehabt nach, nach potenziellen Werften zusammengeführt. Das dann verdichtet nach verschiedenen Kriterien und dann in einem ersten Schritt mit einem sehr groben Teaser versucht, mal – ohne einen echten Verkaufsprozess zu starten – mal ein erstes Interesse, eine erste Interessensbekundung abzufragen. Dazu haben wir, und ich persönlich, erste Gespräche, vertrauliche Gespräche geführt gehabt mit drei bis fünf Parteien. Im Wesentlichen waren das strategische Investoren, die wir damals angesprochen haben. Auf der anderen Seite haben wir ... Wenn man in einen Verkaufsprozess geht, braucht man letztendlich die gesamte Dokumentation der Werft. Man muss in der Lage sein, einen Datenraum aufzustellen. Man muss in der Lage sein, den Informationsanforderungen eines jeden Interessenten dann auch nachzukommen. Auch hier hatten wir geprüft, inwieweit diese Informationsanforderung potenzieller Kaufinteressenten Rechnung getragen werden kann und wie lange es dauern würde, diese Verkaufsfähigkeit intern darzustellen. Wir haben im Wesentlichen diese Arbeiten im Dezember, glaube ich, des Jahres 2011 dann abgeschlossen, haben die vor der Geschäftsführung und dem Beirat vorgetragen und haben dann im Anfang Januar die Ergebnisse auch noch mal der Landesregierung, Vertretern der Landesregierung vorgestellt.“<sup>1190</sup>

Neben der Schaffung eines Headrooms wird der Nachweis der technischen Leistungsfähigkeit der Werften GmbH durch eine ordnungsgemäße Ablieferung von Schiffen als wesentliche Voraussetzung für einen Verkaufsprozess von Roland Berger herausgearbeitet. Entsprechend fasste der Zeuge Dr. Mediger die von Roland Berger

<sup>1188</sup> WP-040-27-10-2014, S. 18

<sup>1189</sup> WP-048-12-01-2015, S. 117

<sup>1190</sup> WP-048-12-01-2015, S. 118

vorgetragene Ergebnisse zusammen: „Die haben auch einen ersten ..., eine erste Skizze zu entsprechenden Überlegungen vorgetragen. Und inhaltlich erinnere ich mich daran halt soweit, dass Roland Berger gesagt hat: Man wird die Werft nicht in dem jetzigen Zustand verkaufen können, sondern man muss sie erst auf vernünftige Füße stellen. Das heißt, man muss dieses Headroom-Problem der Liquiditätspolster lösen und man muss jetzt – auch dadurch, dass Schiffe fertiggestellt und abgeliefert werden und möglichst unbeanstandet abgenommen werden – nachweisen, dass die Werft technisch in der Lage ist, ihre Auftragsbestände abzuarbeiten. Das sind die Voraussetzungen, um einen Investor zu finden. Und der Zeitraum, den man voraussichtlich brauchen würde, um eine solche Privatisierung durchzuführen, wurde von Roland Berger mit etwa zwölf Monaten angesetzt. Das heißt, das war eine eher langfristige Perspektive und vor allem eine, die unsere Probleme, in denen wir uns befanden, nicht unmittelbar hätte lösen können. Denn es ging ja gerade darum, die Werft, die wackelte, wieder zu stabilisieren.“<sup>1191</sup>

Der Zeuge Dehlke bezweifelte aufgrund der hohen Finanzierungskosten der Werft, dass es eine realistische Chance gegeben hätte, einen Käufer zu finden: „Es wäre, hätte da keinen gegeben, der da Interesse dran gehabt hätte. ... Wer übernimmt eine Werft, wo 50 Mio. mit 11,25 Prozent zu verzinsen sind und wo Avalkredite 324 Mio. den Backbone der Finanzierung darstellen mit acht Prozent. Keiner! ... Das hätte man grundsätzlich vorher ändern müssen.“<sup>1192</sup> Die Problematik der hohen Finanzierungskosten als Verkaufshemmnis wird auch von PwC genannt, siehe Punkt 4. in diesem Kapitel. Der Zeuge Brinkmann beurteilte die Chancen des Verkaufs aus heutiger Sicht ebenfalls als negativ: „Ob sie zu Zeiten der Treuhand verkaufbar waren, da gab es eine sogenannte Feasibility Study, glaube ich, die Roland Berger angefertigt hat über die Verkaufsmöglichkeiten. Ob sie verkaufbar waren mit diesem Auftragsbestand ... Also, wenn ich mir einen Käufer vorstelle, der diesen Auftragsbestand hätte kaufen sollen, der hätte eine lange Due Diligence machen müssen, um zu erkennen, was er sich da einkauft. Also, ich hätte meine Zweifel gehabt, dass das zu einem Erfolg geführt hätte.“<sup>1193</sup>

### 3. Finanzierungspuffer – der Headroom

Gleichzeitig mit dem Beginn des Investorenprozesses wurden durch die Finanziers Diskussionen zur Schaffung eines Finanzierungspuffers i.H.v. 50 Mio. € eines sog. Headroom aufgenommen, um die Werft für Zahlungsverzögerungen und Planänderungen unempfindlicher und für den begonnenen Investorenprozess attraktiver zu gestalten.

In einem Vermerk des zuständigen Abteilungsleiters Saur für den Wirtschaftsminister Glawe, für eine Beratung am 19. Dezember 2011, mit dem Ministerpräsidenten Selling, Innenminister Caffier, Finanzministerin Polzin und dem Chef der Staatskanzlei Meyer wird ausgeführt, dass die P+S Werften GmbH den Umstieg vom Serienhandelschiffbau in den Spezialschiffbau erfolgreich bewältigt und eine, im deutschen Vergleich, gute Auftragslage habe. Außerdem wird dem Unternehmen bestätigt, dass der Restrukturierungsprozess Fortschritte gemacht habe. Weiter wird ausgeführt, dass KPMG dem Unternehmen bescheinige, kein Unternehmen in Schwierigkeiten zu sein. Gleichwohl wird auf zwei existenzielle Probleme der P+S Werften GmbH hingewiesen, nämlich sehr hohe Fremdfinanzierungskosten sowie eine chronische Unterfinanzierung in Hinblick auf die

<sup>1191</sup> WP-034-08-09-2014, S. 65

<sup>1192</sup> WP-024-31-03-2014, S. 71

<sup>1193</sup> WP-055-02-03-2015, S. 41

Abwicklung von Schiffsaufträgen aufgrund fehlenden Eigenkapitals. Für einen Headroom werde Kapital i.H.v. 50 Mio. Euro benötigt. Aktuell sei die P+S Werften GmbH durch Ausbleiben von Zahlungen der Reederei Harren in einen Liquiditätsengpass geraten. Private Investoren seien erst nach einem kontinuierlichen Nachweis der Rentabilität zu erwarten und hierfür müssten erst die Abschlüsse 2013 und 2014 abgewartet werden. Daher sei für die dringend nötige Eigenkapitalzufuhr eine dreijährige Interimslösung erforderlich. Hierfür komme nur die öffentliche Hand infrage, dabei seien drei Wege in der Diskussion:

„Direkte oder indirekte Übernahme von Gesellschaftsanteilen an den P+S Werften und Erhöhung ihres Barkapitals um mindestens 50 Mio. € sowie anschließende Umwandlung des 48 Mio. € Darlehens in ein Gesellschafterdarlehen („Gesellschafter-Lösung“);

Aufstockung des Landesdarlehens (Valuta derzeit ca. 46 Mio. €) um mindestens 50 Mio. € auf insgesamt ca. 100 Mio. € bei gleichzeitiger Umwandlung in ein nachrangiges eigenkapitalähnliches Darlehen mit einer Mindestverzinsung gemäß Referenzzinsmethode plus Gewinnbeteiligung („Aufstocker-Lösung“);

Notifizierung einer Rettungsbeihilfe i.H.v. mindestens 50 Mio. € bei der EU-Kommission und Beantragung einer Umstrukturierungsbeihilfe in entsprechender Höhe für die Schließung des Werftstandortes Wolgast („Notifizierungs-Lösung“).“

Dabei wird ausgeführt, dass die Notifizierungs-Lösung nur als letzte Möglichkeit anzusehen sei, da die EU-Voraussetzungen für eine Genehmigung einer Umstrukturierungsbeihilfe nur schwer zu erfüllen seien.<sup>1194</sup>

Nur durch diese zusätzliche Kapitalausstattung erscheint eine erfolgreiche Investorensuche möglich zu sein. Der Zeuge Meyer betonte: „Es war aber klar, dass das sozusagen nur kurzfristige Lösungen sein können. Und deswegen vielleicht auch noch mal zu der Diskussion der mittel- bis langfristigen Lösungen, die Diskussion, die ab Herbst 2011 konkret geführt wurde. Schaffung eines Headrooms hatte ich schon erwähnt. Um die Summen zu nennen: Wir haben damals immer in einem Bereich diskutiert von 40 bis 50 Mio. € Der Hintergrund war natürlich vor allen Dingen vonseiten der Geschäftsführung, der damaligen Geschäftsführung, darauf hinzuweisen: Wenn man den Schritt eines Verkaufsprozesses bzw. einer Investorensuche ernsthaft gehen will, dann benötige man einen solchen Headroom, um – um es salopp zu formulieren – die Braut auch entsprechend hübsch zu machen und mit einer entsprechenden Kapitalausstattung zu versehen.“<sup>1195</sup> Diese Aussage bestätigte der Zeuge Möller: „Im August 2011 wurde der Treuhandvertrag von einer Sanierungstreuhand in eine Verkaufstreuhand geändert. Ziel wurde die Einwerbung neuer Gesellschafter mit dem damit verbundenen Eigenkapital. Im Dezember 2011 stellte Roland Berger das Ergebnis einer Marktanalyse vor, nach der es möglich war, einen neuen oder weiteren Gesellschafter zu finden. Dafür wurde ein Zeitraum bis Ende 2012 als realistisch betrachtet und bis dahin sollte ein sogenannter Headroom von circa 50 Mio. € bereitgestellt werden, um die Handlungsfähigkeit der Werften bis zu diesem Zeitpunkt zu gewährleisten. Daraufhin wurde ein Prüfauftrag an die PwC erteilt, um festzustellen, ob und wenn ja welche Möglichkeiten es gab, dass das Land diesen Headroom bereitstellt.“<sup>1196</sup>

<sup>1194</sup> WM 50, S. 78 bis S. 81

<sup>1195</sup> WP-055-02-03-2015, S. 163

<sup>1196</sup> WP-026-28-05-2014, S. 6 f.



Die grundsätzliche Aufgabe und das Wesen eines Headrooms erläuterte der Zeuge Maetzel: „Der Headroom ist ein Kontokorrentkredit, also wie ein Dispokredit letztlich eine Kreditlinie bei einer Bank, die man im täglichen operativen Ausgleichen von Einnahmen und Auszahlungen dann hat, wenn einfach mal eine Auszahlung sich, eine Einnahme sich verzögert, dass man da trotzdem die Lieferanten weiter bedienen kann und halt auf diesen Kredit zurückgreift und das dann wieder zurückführt, wenn halt die, die, der Zahlungseingang zu verzeichnen ist. Das ist das normale, der normale Zweck eines solchen Headrooms. Ich glaube, den Begriff hat Roland Berger geprägt. Also nennen wir das Kontokorrentkredit.“<sup>1197</sup>

Der Zeuge Dr. Wiebers streicht heraus, dass die Banken es nicht als ihre Aufgabe sahen, so einen Finanzpuffer einzurichten. Vielmehr wäre in dieser Frage die Geschäftsführung und das Unternehmen gefordert gewesen: „Zunächst einmal sind Finanzierungspuffer eine Frage der Geschäftsführung der Werft. Das muss ja das Unternehmen erst mal für sich lösen mit seinen Finanzierungsinstituten. Unser Engagement zu dem Zeitpunkt war erheblich. Ich kann mich auch nicht erinnern, dass es einen Antrag gegeben hat bei uns auf zusätzliche Kredite. Insofern gehe ich mal davon aus, dass sich um diese, um dieses Problem eines weiteren Puffers oder Headrooms, wie Sie es nennen, dann auch die Geschäftsführung gekümmert hat.“<sup>1198</sup>

Die Einrichtung eines Headrooms ist von der Geschäftsführung an die Landesregierung herangetragen worden. Dazu der Zeuge Meyer: „Also, das Thema Headroom war ein Thema, was durch die Geschäftsführung an uns herangetragen worden ist, vor dem Hintergrund auch der doch immer engen Liquiditätssituation zu sagen, es ist aus zwei Gründen sehr, sehr wichtig sozusagen eine Kapitalreserve zu haben, so will ich das mal bezeichnen. Nämlich einmal für Dinge, wo Unvorhersehbares passiert, was ja tatsächlich dann auch in vielerlei Hinsicht geschehen ist. Aber es ging natürlich auch darum, eine Kapitalausstattung zu verbreitern, um dieses Unternehmen P+S in einem Verkaufsprozess interessanter zu machen für Investoren. Das war sozusagen die Grundlage der Diskussion. Wir haben damals erste Gespräche darüber geführt, was das Volumen angeht. Ich hatte ja vorhin schon gesagt: 40 bis 50 Mio. Ich glaube, 50 Mio. waren am Ende der Betrag, 50 Mio. €“<sup>1199</sup> Der Zeuge Jandke bestätigt das: „Wir waren dann Anfang 2012, hatten wir die Diskussion, die ich eben nannte: Wie kann man Liquidität bereitstellen? Das heißt, der Gedanke des Headrooms – 50 Mio. sind mal seitens der Werft genannt worden. Ich glaube, das erste Mal im November, als die neue Planung vorgestellt wurde.“<sup>1200</sup>

Nach Aussage des Zeugen Koch war es PwC, die das Thema Headroom ins Spiel gebracht hat: „Die, ja die Headroom-Diskussion, die ist da, hat sich daran entwickelt, dass man eben festgestellt hat, die Entwicklung oder die Abarbeitung des Orderbooks läuft eben nicht so rund, wie man sich das eben wünscht. Und in dem Moment, weil, das ist ja – es gibt da diesen Begriff ‚auf Kante genäht‘ – also die 326 Mio., die waren ja schon eben auf bestimmte Projekte bezogen. Und wenn es da zu Problemen kommt, dann muss man die Probleme – eben finanzieller Art, Liquiditätsart – muss man die ja händeln oder managen. Und da ist eben die Idee entstanden, aufgebracht worden – nach meiner Erinnerung war das auch PwC – so als Vorschlag oder mal nachzudenken, dass man quasi so der Werft, so der

<sup>1197</sup> WP-046-01-12-2014, S. 140

<sup>1198</sup> WP-044-24-11-2014, S. 67

<sup>1199</sup> WP-055-02-03-2015, S. 174

<sup>1200</sup> WP-028-05-05-2014, S. 14 f.

Art finanziellen Puffer zur Verfügung stellt. Und das ist diese Headroom-Diskussion, die Sie jetzt gerade angesprochen haben.“<sup>1201</sup>

#### **4. Projekt Phönix – Handlungsalternativen des Landes zur Finanzierung P+S**

PwC wird am 12. Januar 2012 vom Land beauftragt Handlungsalternativen zur Finanzierung von P+S mit dem Ziel eines späteren Verkaufs des Unternehmens zu erstellen. Im Februar 2012 wird dieses Gutachten dem Land unter der Überschrift „Projekt Phönix Modul 1“ vorgelegt. Die Aufgabenstellung des Modul 1 lautet: „Im Rahmen von Modul 1 gilt es aus Sicht des Landes alternative Ansätze für die Darstellung eines Headrooms bei einem gleichzeitig möglichst angemessenen Einfluss auf die P+S Werften aufzuzeigen. In dem Zusammenhang sind das EU-Beihilferecht sowie mögliche insolvenzrechtliche Folgen auf die bestehenden Bürgschaften und das LFI-Darlehen zu berücksichtigen. Ferner sind finanzielle Verflechtungen der Werft mit der Hegemann-Gruppe sowie steuerliche Auswirkungen auf den Ebenen der Beteiligten zu betrachten. Daneben sind mögliche Risiken aus dem Orderbuch der P+S Werften zu bewerten, weil die Auftragslage für ein weitergehendes Engagement des Landes wesentlich ist.“<sup>1202</sup>

Das Gutachten kommt im Executive Summary u. a. zu folgenden Ergebnissen: „Im aktuellen Orderbuch der P+S Werften sind keine Risiken ersichtlich, die ein weitergehendes Engagement des Landes ausschließen. Als Ergebnis unserer Prüfung im Rahmen des Modul 1 lässt sich feststellen, dass das Land mit hoher Wahrscheinlichkeit mehrere Möglichkeiten für ein weitergehendes Engagement hat, die beihilferechtlich ausgestaltbar und realisierbar sind. Unterschiede ergeben sich aus verschiedenen Betrachtungswinkeln des Landes, der Altgesellschafter und eines späteren Investors. Die Entscheidung für eine Finanzierungsvariante bzw. die Kombination mehrerer Varianten muss auf Basis einzelner durch das Land zu gewichtender Faktoren erfolgen. [...] Die wesentlichen Unterschiede zwischen den einzelnen Finanzierungsformen liegen in folgenden Aspekten: Mitbestimmungsrechte des Landes, öffentliche Kenntnis der Maßnahme, Erhalt der Gläubigerrechte für das Land, Attraktivität für den späteren Einstieg eines Investors, Verbesserung der Konditionen für die bestehenden Finanzierungen der P+S Werften (LFI-Darlehen sowie die 326 Mio. €-Linie der NORD/LB, KfW IPEX). Im Sinne einer Optimierung der Interessen des Landes und eines Investors scheint es als Ergebnis der Prüfung im Modul 1 erfolgversprechend zu sein, dass das Land sein Engagement zur Bildung eines „Headrooms“ für den überwiegenden Teil als Mezzanine Lösung (z. B. Optionsanleihe) darstellt. Eine zusätzliche Kleinbeteiligung i.H.v. maximal 10 Prozent des Stammkapitals wäre geeignet, ein vertrauensbildendes eindeutiges Signal an den Markt zu richten. Die ergänzende Beimischung einer Darlehenslösung käme aus Kostengründen im Rahmen einer guten Besicherung in Betracht. Dies gilt insbesondere für die Restrukturierung des LFI-Darlehens.“<sup>1203</sup>

Der Zeuge Jandke erläuterte das Engagement von PwC im Zusammenhang mit dem Headroom wie folgt: „Das war ... Ende, das war Anfang 2012, Januar 2012, wo Fragen diskutiert wurden, ob es mög... erst mal theoretisch möglich sei, die Liquiditätssituation der P+S Werften durch öffentliche Hilfe zu unterstützen und wie man so etwas strukturieren

<sup>1201</sup> WP-036-29-09-2014, S. 31

<sup>1202</sup> WM 123, S. 646 PDF

<sup>1203</sup> WM 123, S. 647 f. PDF

muss, unter rechtlichen Gegebenheiten, beihilferechtlichen Gegebenheiten, steuerrechtlichen Gegebenheiten, gesellschaftsrechtlichen Gegebenheiten. Dort haben wir die verschiedensten Möglichkeiten, die bestehen, uns angeguckt, haben sie bewertet und für das Land dargestellt. In einer zweiten Stufe zu diesem Auftrag haben wir dann ... bis April, ja bis April, Anfang Mai noch mal ... für das Land den Finanzierungsbedarf ermittelt, wie wir ihn sehen. Da war damals immer, da kommen wir nachher vielleicht noch mal drauf, ein ... Volumen von 50 Mio. € als sogenannter Headroom im Gespräch. Wir haben dann noch mal geguckt: Ist das eigentlich ausreichend, ist das überhaupt der richtige Ansatz, wie man hier die Werften finanziell liquiditätsmäßig unterstützen kann? Den Auftrag haben wir auch noch erfüllt.“<sup>1204</sup>

Sowohl die Diskussionen um den Headroom, als auch der Investorenprozess wurden aufgrund der späteren Gewährung der Rettungsbeihilfe (siehe auch 2. Teil C.I. Rettungsbeihilfe) nicht zu Ende geführt.

## VI. Kontrolle und Begleitung der P+S Werften bei Kredit und Bürgschaft

Zur Kontrolle der vom Land Mecklenburg-Vorpommern ausgereichten Bürgschaft für die P+S Werften hat die Landesregierung gegenüber dem Ausschuss hervorgehoben, dass die Überwachung des verbürgten Kredites an die P+S Werften Aufgabe der Bank gewesen sei und in ihrer Stellungnahme mitgeteilt: „Das Bürgschaftsverfahren ist marktnah ausgestaltet und basiert darauf, dass die Kreditsteuerung und -überwachung in der Verantwortung der Bank liegt.“<sup>1205</sup> Auch der Zeuge Saur hat betont, dass an dieser Stelle zuerst die Bank gefordert war: „Der Bürge steht immer in der zweiten Reihe. Das heißt, in der Bürgschaft wird die Bank verpflichtet, auch haftungsrechtlich verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Kreditabwicklung so läuft, wie sie sich das auch vorgestellt hat.“<sup>1206</sup> In der praktischen Umsetzung hatte daher das Bankenkonsortium NORD/LB und KfW IPEX als Kreditgeber die Werften verpflichtet, für den Aval- und Barkreditvertrag ein monatliches Reporting vorzulegen.<sup>1207</sup> Die Erstellung dieser Berichte erfolgte durch Beratungsunternehmen und Sachverständige, die von der Werft verpflichtet werden mussten.

### 1. Kreditüberwachung durch die Banken

Die NORD/LB als konsortialführende Bank des Kredites, hatte der Werft im Rahmen des Kreditvertrages vorgegeben, durch KPMG – und ab Frühjahr 2012 durch Roland Berger – ein monatliches Reporting zur Plausibilität der Angaben zu den Ist-Bautenständen, zu der Finanzlage und zum monatlichen Update der kurzfristigen Liquiditätsplanungen der Werft, den Schiffsergebnissen (Deckungsbeiträgen) sowie zu Sanierungsfortschritten vorzulegen.<sup>1208</sup> Weiter musste die Werft aufgrund des Kreditvertrages monatlich Berichte eines Schiffsbausachverständigen über technische, zeitliche und kalkulatorische Abwicklung von Schiffbauprojekten auf den Werftstandorten, zur Kapazität und technischen Leistungsfähigkeit der Werft sowie zu Auftragsereignissen beauftragen und

---

<sup>1204</sup> WP-038-06-10-2014, S. 7

<sup>1205</sup> ADRs. 6/11

<sup>1206</sup> WP-008-22-04-2013, S. 143

<sup>1207</sup> ADRs. 6/11

<sup>1208</sup> ADRs. 6/11

der Bank präsentieren.<sup>1209</sup>

Bei der NORD/LB erfolgte die Begleitung des Kredites bis Mitte 2011 in der sogenannten Markt-Abteilung, danach wurde nach Aussage der Zeugin Beyer „das Engagement vollständig in die Bearbeitung des Sanierungsbereichs“<sup>1210</sup> abgegeben.

Zur Kreditüberwachung der NORD/LB führte der Zeuge Stoltenberg aus: „Wir haben den Gang der Dinge sehr eng begleitet.“<sup>1211</sup> Und die Zeugin Beyer erklärte: „Wir haben monatlich das Sachverständigengutachten bekommen von dem Ingenieurbüro Schlüter und wir haben monatlich die Zahlen bekommen von KPMG. Das sind die Zahlen [...] auf die wir uns gestützt haben.“<sup>1212</sup> Die Reports seien hinterfragt worden, es seien Telefonkonferenzen durchgeführt und Fragen auch schriftlich beantwortet worden.<sup>1213</sup> Mit dem Konsortialpartner KfW sei die Zusammenarbeit sehr eng gewesen, ebenso mit PwC.

Der Zeuge Wiebers (KfW IPEX) vertrat zu der Kreditbegleitung die Ansicht: „Hier gab es eine ausführliche externe Begutachtung durch Dritte, wirtschaftlicher Natur und technischer Natur, in einem sehr engen Zeitrhythmus von monatlichem Reporting und in einem Umfang, der zumindest nach meinem damaligen Dafürhalten über das Sinnvolle hinausging. [...] die Berichterstattung durch KPMG, Schlüter und auch die Informationen die wir ja durchaus von PwC erhalten hatten ... sprengten einen Umfang jenseits dessen, was ich an anderer Stelle gesehen hatte.“<sup>1214</sup>

Zur Auswertung der Ausarbeitungen der KPMG durch die Bank erklärte der Zeuge Vay: „Es sind Bewertungsspielräume da, [...] die Sie nicht erkennen können, wenn Sie nicht im Detail mit drin sind. Auch da verlässt sich eine Bank auf den Wirtschaftsprüfer oder in dem Falle – also, wir hatten einen Erfahrenen, eine große Wirtschaftsprüfungskanzlei hier mit eingeschaltet, die auch immer vor Ort war.“<sup>1215</sup>

### 1.1. Kreditbegleitung durch die KPMG

Bis zum Frühjahr 2012 war die KPMG von der Werft beauftragt, Reports für das Bankenconsortium anzufertigen. Danach wurde KPMG durch Roland Berger ausgetauscht. Viele dieser Reports finden sich in den Akten der Landesregierung.<sup>1216</sup>

Der Ausschuss hat vom Unternehmen KPMG den Zeugen Axhausen gehört. Dieser hat auf die Frage, wie die KPMG in die Begleitung der P+S Werften einbezogen worden sei, erklärt: „Wir haben in der Zeit zwischen Januar und des März basierend auf den Daten der Werften die Planungsgrundlagen für die Liquiditätsplanung entwickelt. Ab März 2010 erfolgt die Planung und Berichterstattung wieder durch die Werften, wobei durch uns Unterstützung geleistet wurde. Und Sie haben das in den Liquiditätsberichten gesehen, es heißt jeweils im Vorspann: ‚Die Liquiditätsplanung wurde durch die P+S Werften erstellt. Die Plandaten folgen den Erwartungen des Managements, in Abstimmung mit der KPMG.“

---

<sup>1209</sup> ADRs. 6/11

<sup>1210</sup> WP-040-27-10-2014, S. 76

<sup>1211</sup> WP-009-29-04-2013, S. 76

<sup>1212</sup> WP-040-27-10-2014, S. 78

<sup>1213</sup> WP-040-27-10-2014, S. 79

<sup>1214</sup> WP-044-24-11-2014, S. 63

<sup>1215</sup> WP-013-26-08-2013, S. 79

<sup>1216</sup> LFI 33, S. 339 ff.; LFI 34, S. 68 ff. u. 262 ff.; LFI 35, S. 363 ff. u. 479 ff.

Mitarbeiter der KPMG haben keine vollumfassende Richtigkeitsprüfung durchgeführt. Ein Zugang zu den IT-Systemen des internen Rechnungswesens durch Mitarbeiter von KPMG besteht nicht.' Einfach noch mal um deutlich zu machen, wie die Abgrenzung auf die Tätigkeiten dann aussehen. Wir haben ab März 2010 die Berichterstattung der Werften gegenüber dem Finanziererkreis unterstützt. Die Berichterstattung stützt sich dabei auf das jeweils von der Werft übergebene Material, weshalb im Vorspann zu diesen Berichten auch der Tätigkeitsumfang beschrieben ist. Hier nur folgender Passus, zum ... noch mal zitiert: ‚Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Verantwortung für die in diesem Bericht dargestellten Unternehmensliquiditätsdaten sowie Maßnahmen bezogenen Informationen und Abweichungsanalysen ausschließlich bei der VWS und der PWW – also der Volkswerft und der Peene-Werft – liegen. Sie wurden nicht durch uns erstellt. In der Regel werden die geplanten und tatsächlichen Ergebnisse voneinander abweichen, da zukünftige Ereignisse und Umstände häufig nicht wie erwartet eintreten.‘ Und weiter: ‚Der Bericht beruht auf den uns vom Management der Hegemann-Werften-Gruppe übergebenen schriftlichen Unterlagen sowie mündlichen Auskünften.‘ Wir haben dieses Material auf der Grundlage des erteilten Auftrags kritisch durchgesehen und zweckentsprechend ausgewertet, ohne es jedoch auf die Richtigkeit und Vollständigkeit anhand der Bücher und Schriften der Gesellschaften zu prüfen. Und selbstverständlich gibt es zu diesen Berichten jeweils die Erklärung zur Vollständigkeit und Richtigkeit der Werftgeschäftsführung. ... Wir haben die weitere Planungsentwicklung ebenfalls unterstützt, weil, es ergaben sich durch die Veränderungen in den Projekten immer wieder Verschiebungen im Projektablauf. Der Wegfall von Projekten, Neuakquisition von Projekten, haben immer wieder zu Veränderungen in den Durchlaufplänen, das heißt in den Arbeitsplänen der Werften, geführt, die in der Planung abgebildet werden mussten. Dementsprechend wurden die Planungsstände jeweils ... von uns dargestellt und gegenüber den Finanzierungspartnern auch bestätigt, soweit dies jeweils erforderlich war. Mit der Berichterstattung zum März 2012 endete die Zusammenarbeit mit den Werften.“

Die Kosten für die Erstellung der Reports durch KPMG beliefen sich im Jahr 2010 auf 4,717 Mio. €<sup>1217</sup> und im Jahr 2011 auf 1,721 Mio. €<sup>1218</sup>, d. h. auf insgesamt 6,438 Mio. €

Zur Arbeit der KPMG äußerte der Zeuge Dehlke: „Neben dem Beiratsreporting gab es das KPMG-Reporting. Das war auch ein Werk, was, ich sage mal, Schriftgröße drei auf 70 bis 75 Seiten hatte. KPMG war teilweise mit bis zu 15 Personen bei uns an Bord, haben, glaube ich, pro Jahr teilweise drei, vier Mio. € an Beratungsgebühren dafür kassiert. Sehr zu meinem Missfallen, weil das also in der Tat Geldverbrennung war, muss man so sagen.“<sup>1219</sup>

Der Zeuge Brinkmann schätzte die Tätigkeit der KPMG bei der Kreditüberwachung folgendermaßen ein: „KPMG hat für die Werft [...] eine Umsetzungsbegleitung der Sanierungsbegleitung gemacht, und zwar ... bis Anfang 2012. Auch wenn Sie die Honorare sehen für die, für das Gutachten hat KPMG eine Vergütung von etwa, etwas über 2 Mio. bekommen. Für die Umsetzungsbegleitung hat KPMG Honorare von etwas über 6 Mio. bekommen. Das sind beides Schuldverhältnisse, aus denen, aus denen sich Ansprüche ergeben können. Im Rahmen der Umsetzungsbegleitung hat KPMG Ende 2011 – und das ist für uns besonders wichtig, dieses Gutachten – das eigene S 6-Gutachten vom Anfang, von Ende 2009, Anfang 2010 noch einmal bestätigt. ... Also zu einem viel späteren Zeitpunkt.

---

<sup>1217</sup> StK 7, S. 398 PDF

<sup>1218</sup> WM 21, S. 84 PDF

<sup>1219</sup> WP-024-31-03-2014, S. 60

Diesen Zeitpunkt nehmen wir mit ins Auge, auch bei unserer Klage, weil wir meinen, [...] dass die Fehler aus dem Anfangsgutachten, sich dann auch durchgezogen haben.“<sup>1220</sup> Weiter führte er aus: „[...] im Jahr 2010 und 2011, da ist ja eine Menge passiert in den Jahren, gab es immer wieder Liquiditätslücken. Die sind ja nicht aus dem Himmel gekommen, sondern die sind daraus gekommen, weil die Planung falsch war. Und [...] – das ist für mich der viel wichtigere Zeitpunkt – da wird Ende 2011 von KPMG in einem 40-seitigen Gutachten festgestellt: Das Sanierungsgutachten wird in seiner Form vollständig aufrechterhalten. Und dann tritt Anfang 2012 da ein Loch auf – das im März, das dann schon in den ersten Monaten 2012 diskutiert wird – in einer großen Größenordnung. Da muss doch irgendjemand mal sagen: ‚Die Liquiditätsplanung hier und überhaupt die Fortführungsplanung ist fraglich.‘ Das im November 2011 noch zu bestätigen, das ist für mich der eigentliche Punkt, wo ich sage, da liegt der größte Fehler.“<sup>1221</sup>

Der Zeuge Kuhlenkampff erklärte zur Arbeit der KPMG: „Der Beirat war einbezogen in das Monatsreporting der KPMG. Das war ein Wunderwerk der Wirtschaftsprüferkunst. Die KPMG hatte ja ständig – anfänglich zehn, in Worten zehn – Mitarbeiter auf der Werft. Sie wurden dann langsam abgebaut und die hatten im Wesentlichen nur die Aufgabe, nur dieses Monatsreporting für die Banken zu erstellen, was pro Monat etwa 50 Seiten hatte.“<sup>1222</sup>

Zum Ende der Geschäftsbeziehung zwischen Werft und KPMG ist es nach Aussage des Zeugen Axhausen gekommen, weil die Werft im Frühjahr 2012 ein Angebot für eine Modellrechnung haben wollte, die die Planungen der Werft überprüfen sollte. KPMG habe dafür nach Einschätzung der Werft ein zu teures Angebot abgegeben. Es habe eine Auseinandersetzung stattgefunden, die zum Abbruch der Geschäftsbeziehung geführt habe.<sup>1223</sup>

## 1.2. Kreditbegleitung durch Roland Berger

Ab Mai 2012 war das Unternehmen Roland Berger mit der Erstellung der Monatsreportings für die Banken beauftragt. Von Roland Berger wurden zwei Bankenreports für die Monate Mai und Juli angefertigt, die sich im Aktenbestand der Landesregierung wiederfinden.<sup>1224</sup> Darüber hinaus war Roland Berger auch auf anderen Gebieten für die P+S Werften tätig.

Der Ausschuss hat die damals für das Unternehmen Roland Berger tätigen Zeugen Knecht, Kuhlwein von Rathenow und Többe gehört.

Der Zeuge Többe erklärte, man habe für die Banken zwei Monatsreportings in dem Zeitraum März bis August gefertigt und zwar für die Monate Mai und Juli. Das Juli-Reporting sei erst im August abgegeben worden. Als Grund dafür, warum im Zeitraum März bis August nur zwei Reportings abgegeben wurden, benannte er Mängel in der Finanzbuchhaltung bei den P+S Werften. Die Daten, die für die Erstellung eines Reportings zur Verfügung gestellt werden mussten, hätten einfach nicht schnell genug erbracht werden

<sup>1220</sup> WP-064-15-06-2014, S. 13

<sup>1221</sup> WP-064-15-06-2014, S. 26/27

<sup>1222</sup> WP-042-03-11-2014, S. 84

<sup>1223</sup> WP-024-31-03-2014, S. 43

<sup>1224</sup> WM 52, S. 107, ff. u. S. 145 ff.

können. Die erstellten Reports habe man mit den Banken besprochen.<sup>1225</sup>

Das Monatsreporting sei nach Aussage des Zeugen Többe mit dem Zahlenmaterial der Werft ohne Einflussnahme der Geschäftsführung erstellt worden. Die Zahlen seien das, was für sich spreche.<sup>1226</sup> Die Plausibilisierung beschäftige sich dabei alleine mit der Frage, ob die gelieferten Daten nachvollziehbar seien. Daran schließe sich die Wertung an.<sup>1227</sup> Der Schwerpunkt der Arbeit habe in der Dokumentation bestanden, man habe ausdrücklich darauf hingewiesen, dass keine Sanierungsberatung gemacht werde.<sup>1228</sup>

Der Zeuge Knecht äußerte sich zu den Grundsätzen eines Reportings wie folgt: „Wenn ein Reporting sauber das Geschäftsmodell abgebildet hat, reden wir nicht über eine Interpretation, sondern erst einmal über Daten und Fakten. Das heißt: Sie würden, wenn man es auf einen Schiffsfertiger eben runterbricht, klarkriegen, welche Projekte hat das Unternehmen, welcher Bautenfortschritt, mit welchem Materialeinsatz, mit welchem Personalaufwand. Das heißt: Normalerweise müssten Sie eigentlich projektspezifisch dieses Controlling bekommen, das dann auch abgegeben wird auf die Gesamtebene des Unternehmens. Das heißt: Sie haben die einzelnen Projekte, Sie haben den Gesamtfortschritt, Sie haben die entsprechende Finanzierung. Eigentlich müssten Sie die ganzen Themen dort anhand von Daten und Fakten niedergelegt haben. Und da reden wir noch nicht über die Interpretation. Interpretation ist dann ein nächster Schritt. Und ich sage mal, Daten und Fakten – in meinen Augen – lassen sich an der Ecke ja auch mit dem Kunden nicht drehen, sondern das müssen Sie einfach wiedergeben, so wie es ist.“<sup>1229</sup>

### 1.3. Kreditbegleitung durch Schiffsbausachverständige

Die Werft musste aufgrund des Kreditvertrages mit den Banken neben den Berichten von KPMG und Roland Berger auch einen monatlichen Bericht eines Schiffsbausachverständigen über technische, zeitliche und kalkulatorische Abwicklung von Schiffbauprojekten auf den Werftstandorten, zur Kapazität und technischen Leistungsfähigkeit der Werft sowie zu Auftragsereignissen beauftragen und vorlegen.<sup>1230</sup>

Zu Arbeit des Schiffsbausachverständigen hat der Zeuge Jensen ausgeführt: „Der Einsatz eines Schiffsbausachverständigen war eine Forderung aus den Verträgen mit den Banken. Inhalt, Umfang und die Frequenz des Reportings war ebenfalls in den Verträgen mit den Banken geregelt. [...] Wir waren ein offenes Buch. Bei der Vielzahl und Frequenz, in der die Gutachten erstellt wurden, konnte sich ja auch keine Intransparenz einstellen.“<sup>1231</sup>

Der Ausschuss hat die auf den P+S Werften in diesem Zusammenhang tätig gewesenen Schiffsbausachverständigen Domeyer und Mühlhausen als Zeugen vernommen.

---

<sup>1225</sup> WP-057-18-03-2015, S. 66 f.

<sup>1226</sup> WP-057-18-03-2015, S. 76

<sup>1227</sup> WP-057-18-03-2015, S. 82

<sup>1228</sup> WP-057-18-03-2015, S. 68

<sup>1229</sup> WP-054-23-02-2015, S. 9

<sup>1230</sup> ADRs. 6/11

<sup>1231</sup> WP-046-01-12-2014, S. 72

### 1.3.1. Aufgabe der Schiffsbausachverständigen

Zu seiner Tätigkeit hat der Zeuge Mühlhausen erklärt, er sei als ausführender Sachverständiger ab Februar 2010 mit der regelmäßigen Überwachung des Baufortschritts und der Kostenkontrolle auf Projektebene betraut gewesen. „Auf der P+S Werft war es so angedacht, dass wir für zwei Tage im Monat die Kosten kontrollieren und den Baufortschritt überwachen.“<sup>1232</sup> Auftraggeber war die Werft, Initiator des Auftrages war die Norddeutsche Landesbank. Wir standen im regelmäßigen mündlichen und schriftlichen Austausch mit der Werft und mit der Norddeutschen Landesbank.“<sup>1233</sup> Er habe an zwei Tagen im Monat die Werften in Stralsund und Wolgast besucht und mit den Projektleitern, Abteilungsleitern, der Konstruktion, Planung und dem Controlling gesprochen. Er habe die monatlichen Reports der Werft zur Verfügung gestellt bekommen. „Das war einmal die Objektliste, das war der Projektdurchlaufplan, das war die Kapazitätsplanung, Kostenplan, Ist-Vergleiche und Plan-Ist-Vergleiche für die Konstruktions- und Fertigungsstunden.“<sup>1234</sup> Wegen des kurzen Zeithorizontes von zwei Tagen im Monat sei es ihm nicht möglich gewesen, Pläne zu prüfen und Kalkulationen nachzurechnen oder Konstruktionspläne zu prüfen. Auch Stabilitätsberechnungen und Gewichtsprüfungen habe er innerhalb von zwei Tagen nicht leisten können. Er habe nur eine Plausibilitätsprüfung machen können und sich dabei auf die Angaben der Werft, der Projektleitung verlassen.“<sup>1235</sup> Er habe die Objekte besichtigt und diesen Status mit den Plan-Ist-Vergleichen der Werft verglichen und habe das ausgewertet und habe das dann in Bezug auf die zukünftige Planung der Werft und auf das, was sie in der Vergangenheit an Planung eingehalten hätten, verglichen.“<sup>1236</sup> Dabei habe er sich „ein bisschen auf Erfahrung und Bauchgefühl verlassen.“<sup>1237</sup>

Der Schiffsbausachverständige Zeuge Domeyer hat die Aussage des Zeugen Mühlhausen bestätigt und ausgesagt: „Ja, also unsere Beauftragung umfasste die Überwachung des Baufortschrittes der einzelnen Projekte und der Kostenkontrolle. Das ist der Baufortschritt aus technischer, aber auch finanzieller Sicht. [...] Die fanden einmal im Monat statt.“<sup>1238</sup> „Also, Auftraggeber war die Werft und Mitinitiator, so wurde es in der Beauftragung oder in den Beauftragungsvereinbarungen mit kenntlich gemacht. Initiator war die NORD/LB [...] und Adressat unserer Gutachten war die NORD/LB.“<sup>1239</sup> Und weiter: „Unsere Tätigkeit im weiteren Verlauf war, wie gesagt, geprägt durch die monatlichen Baufortschrittskontrollen. Da ist es so gewesen, dass zu Beginn ich, später einer meiner Kollegen, einmal im Monat auf die Werft gefahren sind und sich alle Projekte – die uns zugänglich waren, muss ich einschränken: Es gab Behördenaufträge, da war die, da waren nicht alle Unterlagen vollumfänglich freigegeben – aber grundsätzlich haben wir den Baufortschritt jedes einzelnen Objektes in Augenschein genommen, tatsächlich durch anschauen und sehen.“<sup>1240</sup>

<sup>1232</sup> WP-030-16-06-2014, S. 132

<sup>1233</sup> WP-030-16-06-2014, S. 99

<sup>1234</sup> WP-030-16-06-2014, S. 99

<sup>1235</sup> WP-030-16-06-2014, S. 120 f.

<sup>1236</sup> WP-030-16-06-2014, S. 120 f.

<sup>1237</sup> WP-030-16-06-2014, S. 100 f.

<sup>1238</sup> WP-022-24-03-2014, S. 48

<sup>1239</sup> WP-022-24-03-2014, S. 48

<sup>1240</sup> WP-022-24-03-2014, S. 50



### 1.3.2. Zusammenarbeit der Schiffsbausachverständigen mit den P+S Werften

Der Zeuge Mühlhausen hat zu seiner Zusammenarbeit mit der Werft ausgeführt, er habe das gefertigte Gutachten zunächst der Werft als Erstleser zur Verfügung gestellt und die Werft habe die Möglichkeit gehabt, an den Formulierungen zu arbeiten.<sup>1241</sup> Dabei seien Veränderungen in der Schärfe der Darstellung nach außen erfolgt.<sup>1242</sup> Der Zeuge führte dazu aus: „Und so wurde ich dann im Prinzip gebeten, aus ‚nicht realisierbar‘ ‚sehr ambitioniert‘ zum Beispiel zu schreiben, was dann auch nicht falsch ist.“<sup>1243</sup> Dazu erläuterte der Zeuge: „Das ‚ist nicht realisierbar‘, bezog sich dann, wenn es in dem Maße weiter fortläuft, das Projekt, wie es in der Vergangenheit war, dass also zu wenig Produktionsstunden in einem Monat auf dieses Projekt verwendet wurden. Als Maßnahme wurde dann laut Werftführung und Projektleitung eingeleitet, dass dort mehr Produktionsstunden sowohl auf Zuliefererseite als auch von der Werft verwendet werden und dann soll der Termin mit einer leichten Verschiebung für einen Bauabschnitt oder für die Gesamtfertigstellung dann erreicht werden, dann ist das für mich ambitioniert realisierbar. Es war ganz klar, haben wir die Maßnahmen aufgeführt in unseren Gutachten, die die Werft uns benannt hat, Produktionssteigerung durch zwei Schichten oder Dreischichtbetrieb teilweise sogar, und verschiedene andere Dinge, die dazu führen sollten, dass dann der Zeithorizont eingehalten wird.“<sup>1244</sup>

Zur Ausgestaltung seiner Arbeit auf der Werft erklärte der Zeuge Mühlhausen: „Also, Herr Jensen zum Beispiel war auf Schritt und Tritt bei mir, wenn ich auf der Werft war. Der hat mich auch zu den Gesprächen zu den Projektleitern begleitet. Das ..., ich weiß es nicht, ob die Projektleiter vielleicht etwas freier gewesen wären, etwas anders geantwortet hätten, wenn da ein Vorgesetzter nicht dabei gesessen hätte. Das kann ich nicht beurteilen. Aber es war schon ein komischer Zustand. Da hätte ich, wenn ich, sage ich mal, vom Land oder von der Bank beauftragt worden wäre, hätte ich darauf Wert legen können, dass ich diese Gespräche mit den Projektleitern alleine durchführe und nicht jeweils immer mit der Werftführung im Schlepptau.“<sup>1245</sup> Zu seinen vorgelegten Gutachten habe er bis Mitte 2011 von der NORD/LB Rückfragen bekommen und Telefonkonferenzen geführt. Ab Mitte 2011 habe er seine Bedenken lediglich der Werft gegenüber geäußert.<sup>1246</sup>

Der Zeuge Domeyer hat zu seiner Arbeit auf der Werft ausgeführt: „Also, wir wurden immer sehr, oder meistens, sage ich mal, sehr freundlich angehört. ... Wir bekamen auch immer plausible Antworten. Aber die tatsächliche Umsetzung zugesagter Maßnahmen fand nicht immer statt. Da gab es auch Erklärungen zum Teil. Und ... zum Teil waren es Themen, die immer wieder eingefordert wurden, immer wieder thematisiert wurden, ... wo wir nicht erkennen konnten, dass sie ... konsequent umgesetzt wurden. Und das Frühwarnsystem oder ein Risikomanagement, jetzt nur mal als Schlagwort, hatten wir dringend angeregt. Es wurde auch eine gewisse Zeit versucht, mit Leben zu füllen und ist dann aber, ich sage mal, im Laufe des Alltags und der vielen Probleme oder Aufgaben der Werft, wohl offenbar irgendwann so ein bisschen wieder unter den Tisch gefallen.“<sup>1247</sup>

Weiter führte er aus: „Es durfte, so war unser Eindruck, häufig nicht sein, was man nicht

<sup>1241</sup> WP-030-16-06-2014, S. 113

<sup>1242</sup> WP-030-16-06-2014, S. 113

<sup>1243</sup> WP-030-16-06-2014, S. 114 f.

<sup>1244</sup> WP-030-16-06-2014, S. 116

<sup>1245</sup> WP-030-16-06-2014, S. 134 f.

<sup>1246</sup> WP-030-16-06-2014, S. 106 f.

<sup>1247</sup> WP-022-24-03-2014, S. 53

hören will. [...] Am ehesten war das der Eindruck. Es wurde nicht vollumfänglich so gehandelt, wie man sich das wünscht. Das ist so. Insbesondere aber wurde mit Störungen, glaube ich, nicht so umgegangen, wie man es hätte tun können. Sondern es gab eine gewisse Tendenz zu „Augen zu und durch“, war der persönliche Eindruck.“<sup>1248</sup>

### 1.3.3. Zusammenarbeit der Schiffsbausachverständigen mit der NORD/LB

Zu der Zusammenarbeit mit der NORD/LB erklärte der Zeuge Domeyer, habe man in einem sehr engen Austausch gestanden, vorrangig mit der zuständigen Frau Beyer aus der Abteilung von Herrn Viets. Man habe penetrant auf bestimmte latente Risiken hingewiesen und es hätten dann auch vonseiten der Bank gemeinsame Gespräche mit der Werft und einmal habe es ein gemeinsames Gespräch mit der Werft im Hause KPMG gegeben, wo auch die Bank dabei gewesen sei. Das dieses Gespräch stattgefunden habe, sei wohl als Resultat der getroffenen Beurteilungen zu sehen.<sup>1249</sup> Er erklärte: „Wir haben häufiger, zumindest der Bank gegenüber, das Gespräch gesucht. Und uns wurde versichert, dass das ja genau die Aufgabe von der KPMG sei, der Wirtschaftsprüfer, die ja auch personell sehr stark vor Ort vertreten waren. Und wir uns schon darauf verlassen können, dass unser Gutachten plus der KPMG-Berichte zu einem Gesamtbild führen, was die Gesamtsituation der Werft beurteilbar macht. Aber das wissen wir nicht. Wir, wir wissen, dass unsere Gutachten ab irgendeinem Zeitpunkt an Bank, Werft und KPMG gegangen sind, aber wir haben das, was dann weiter passiert ist, da haben wir nie etwas von gesehen.“<sup>1250</sup>

## 2. Kontrolle der Werft durch den Beirat der HSW

Dem Beirat der HSW wurde von der Geschäftsführung der Werft regelmäßig Bericht erstattet. In den Akten der Landesregierung befinden sich die Beiratsreports für die Monate Juni, Juli, Dezember 2010 und Januar bis Juli 2011.<sup>1251</sup>

### 2.1. Beirat als Kontrollgremium

Der Vorsitzende des Beirats, der Zeuge Kraus hat zur Kontrolle durch den Beirat folgende Ausführungen gemacht: „Gleichzeitig wurde ein umfassenderes Reporting- und Controllingssystem installiert. Auch ganz wichtig. Das hat man also nicht nur mal gegeben, sondern man hat sich sehr wohl darum ganz erheblich gekümmert und dazu würde ich Ihnen gern einen Überblick geben. Weil, das muss man dann, dann muss man nicht mehr viel erklären, wenn man einfach die Bedingungen im Kreditvertrag liest. Die sind, es gab zwei Pflichten. Es gibt a) ad hoc Pflichten und b) regelmäßige Pflichten. Vorlage von Liquiditätsplänen monatlich, also nicht jetzt mal ein halbes Jahr, nein, monatlich. Vorlage von Übersichten über Verbindlichkeiten, monatlich. Vorlage eines Sachverständigengutachtens am 17. des Monats bzw. darauf folgenden Werktags, muss das vorliegen. Das Sanierungsreporting, also über den Fortgang der Sanierung, am 25. jeden Monats auf den Folgemonat bezogen. Die Informationen der Bauplanungen und des

<sup>1248</sup> WP-022-24-03-2014, S. 66

<sup>1249</sup> WP-022-24-03-2014, S. 64

<sup>1250</sup> WP-022-24-03-2014, S. 76

<sup>1251</sup> WM 111, S. 73 ff.; WM 4, S. 509 ff.; WM 4, S. 586 f.; FM 13, S. 581 ff.; FM 13, S. 283 ff.; FM 14, S. 745 ff.; FM 14, S. 830 ff.; FM 14, S. 957 ff.; FM 14, S. 998 ff.; FM 14, S. 1121 ff.; WM 5, S. 66 ff.; FM 15, S. 178 PDF; FM 15, S. 1363 ff.

Baufortschritts schnellstens nach Monatsende. Fortschrittsberichte zu den Arbeiten Soll/Ist am 17. des Monats. Wer hat das zu tun? Ein Sachverständiger, ein Sachverständiger. Die Aktualisierung der Liste, ausgenommenen Materialien, am 15. des Monats an die Banken. Liquiditätspläne und Übersichten über Verbindlichkeiten, wöchentlich auf Verlangen an die Banken. Ich glaube, mehr kann man nicht tun, um das aus meiner Sicht zu sagen.“<sup>1252</sup>

Der Zeuge Kuhlenkampff, auch Mitglied des Beirats, erklärte zu dem Beiratsreporting: „Der Beirat war einbezogen in das Monatsreporting der KPMG. Das war ein Wunderwerk der Wirtschaftsprüferkunst. Die KPMG hatte ja ständig – anfänglich zehn, in Worten zehn – Mitarbeiter auf der Werft. Sie wurden dann langsam abgebaut und die hatten im Wesentlichen nur die Aufgabe, nur dieses Monatsreporting für die Banken zu erstellen, was pro Monat etwa 50 Seiten hatte.“<sup>1253</sup>

Und der Zeuge Reiners führte aus: „Im Berichtswesen von KPMG bzw. Beirat waren keine negativen Hinweise enthalten, allenfalls Hinweise im Sinne von ‚anspruchsvoll‘.“<sup>1254</sup>

Ebenfalls Mitglied des Beirates war der Zeuge Winter. Dieser hat über die Beiratssitzungen ausgesagt, er sei nie von der Auskunftsbereitschaft der Geschäftsführung enttäuscht worden: „Wir konnten alle Fragen stellen, es war auf alle Fragen eine Antwort da. Auch Antworten, die uns gelegentlich mal nicht gefallen haben aber sie waren wenigstens ehrlich und nachvollziehbar. Es ist nie irgendwo hinter dem Berg gehalten worden mit irgendwas.“<sup>1255</sup>

## 2.2. Beiratstätigkeit Rüdiger Möller

Zur Beiratstätigkeit des Zeugen Möller wird zunächst auf den zweiten Teil A. IV. 2.3. „Beiratstätigkeit Rüdiger Möller“ verwiesen.

Der Zeuge Möller erklärte zu dieser Tätigkeit, die Entscheidungen, die im Beirat zu treffen gewesen seien, hätten sich aus dem Treuhandvertrag abgeleitet. Er habe dort nur eine Stimme gehabt, wie die vier anderen Kollegen auch.<sup>1256</sup>

Zu seiner Beiratstätigkeit hat der Zeuge Möller erklärt, man habe den Status der Aufträge, die gerade abgearbeitet wurden, besprochen. Auch auf Probleme im Bauablauf sei hingewiesen worden und darauf, wie im operativen Geschäft diese Herausforderungen bewältigt werden sollten. In der nächsten Sitzung sei dann abgefragt worden, ob die Herausforderungen bewältigt werden konnten.<sup>1257</sup> Ferner seien auch Diskussionen über die Leistungsbereitschaft eines bedeutenden Zulieferers geführt worden und infolgedessen morgendliche Telefonkonferenzen der Beiratsmitglieder, in der dann der aktuelle Sachstand besprochen worden sei.<sup>1258</sup>

Als Beiratsmitglied hat der Zeuge Möller unterschiedliche Beiratreports entgegengenommen und diese Unterlagen dann an Vertreter der Landesregierung

<sup>1252</sup> WP-028-05-05-2014, S. 160/161

<sup>1253</sup> WP-042-03-11-2014, S. 84

<sup>1254</sup> WP-042-03-11-2014, S. 13/14

<sup>1255</sup> WP-036-29-09-2014, S. 123

<sup>1256</sup> WP-015-30-09-2013, S. 76 f.

<sup>1257</sup> WP-026-28-04-2014, S. 9

<sup>1258</sup> WP-026-28-04-2014, S. 24

weitergeleitet, die sich auch in den Akten der Landesregierung wiederfinden.<sup>1259</sup> Dazu sagte er aus: „Der Informationsfluss innerhalb der Landesregierung lief so, dass ich alle Unterlagen, die ich vom Beirat, von der Geschäftsführung bekam, von der Tagesordnung bis zu dem anschließenden Beschlussprotokoll, in der Landesregierung verteilte, konkret im Wirtschaftsministerium, im Finanzministerium und in der Staatskanzlei ... sodass wir innerhalb der Landesregierung alle auf dem gleichen Stand waren.“<sup>1260</sup>

Die Einschätzung des Zeugen Meyer zur Beiratstätigkeit war wie folgt: „Herr Möller hat ständig im Jour fixe über Beiratssitzungen informiert. Und das war uns auch unheimlich wichtig, dass seine Funktion im Beirat vor allen Dingen war, die Informationen zu sammeln, die für unsere Entscheidungen auf der Ebene der Landesregierung wichtig war und in der weiteren Begleitung des Unternehmens.“<sup>1261</sup>

Der Zeuge Möller hat erklärt, er habe die Themen in dem Jour fix besprochen, „wenn Sachen entschieden werden mussten, wie beispielsweise eine neue Besetzung des CFO“.<sup>1262</sup>

Die Beiratstätigkeit von Rüdiger Möller endete am 9. August 2012. Während Möller zu Beginn seiner Beiratstätigkeit noch Staatssekretär im Wirtschaftsministerium war, war er ab November 2011 Dienststellenleiter der Landesvertretung Mecklenburg-Vorpommern in Berlin. Vor diesem Hintergrund hat Möller mit E-Mail vom 7. Dezember 2011 die Minister Glawe und Caffier gebeten, sein Aufgabenspektrum, die Arbeitsstruktur, die Kompetenz, das Berichtswesen, die Zuordnung, Vertretungsregelungen und die Schnittstellenbeschreibungen für seine Tätigkeit im Zusammenhang mit den Werften genauer zu erläutern.<sup>1263</sup> Möller weist in dieser Mail auch darauf hin, dass seine Mitwirkung unter der Arbeitsbezeichnung „Werftenbeauftragter“ geführt werde, „[...] den es auch in der letzten Legislaturperiode nicht gab.“<sup>1264</sup> Auch die Landesregierung hat schriftlich gegenüber dem Ausschuss erklärt, dass es statusrechtlich nie das Amt eines „Werftenbeauftragten“ gegeben habe. Möller sei nur medial während seiner Amtszeit so bezeichnet worden.<sup>1265</sup>

Ausweislich des Protokolls des Koalitionsgesprächs vom 19. Januar 2012 war festgelegt worden, „dass Herr Möller für das Land das Mandat bei den P+S Werften beibehalten soll und im Übrigen im Rahmen seiner Funktion als Dienststellenleiter der Landesvertretung in Werftenangelegenheiten auf Bundesebene tätig werden kann. Darüber hinaus liegt die Zuständigkeit für Werftenangelegenheiten federführend beim WM.“ Der Ministerpräsident hatte ausweislich dieses Protokolls diese Tätigkeit von Möller als „mit der Arbeitsplatzbeschreibung eines Dienststellenleiters in der Landesvertretung beim Bund kompatibel“ eingeordnet.<sup>1266</sup> Eine genauere Aufgabenbeschreibung war an dieser Stelle nicht erfolgt.

Der Zeuge Möller hat zu seiner Tätigkeit ab November 2011 erklärt: „Also natürlich ist das ein Unterschied, ob man 200 Kilometer weg ist oder ob man im gleichen Haus arbeitet. Das ist klar. Allerdings wurde der Informationsfluss durch Telefonate, elektronischen Austausch

---

<sup>1259</sup> Vgl. FN 47

<sup>1260</sup> WP-015-20-09-2013, S. 77

<sup>1261</sup> WP-015-30-09-2013, S. 41

<sup>1262</sup> WP-015-39-09-2013, S. 81

<sup>1263</sup> StK 7, S. 303 PDF

<sup>1264</sup> StK 7, S. 303 PDF

<sup>1265</sup> A Drs. 6/11

<sup>1266</sup> StK 7, S. 113 PDF

und auch das eine oder andere persönliche Gespräch weiterhin sichergestellt.“<sup>1267</sup>

Am 9. August 2012 schied Möller nach eigener Aussage aus dem Beirat aus.<sup>1268</sup>

### 3. Kontrolle der Werft durch die Landesregierung

#### 3.1. Rolle der Landesregierung bei der Begleitung der Bürgschaft

Die Vertreter der Landesregierung haben zum Ausdruck gebracht, dass die Kontrolle der Kreditabwicklung eine Aufgabe der Banken gewesen sei, die Landesregierung als Bürge habe nur in der zweiten Reihe gestanden.

Der Zeuge Rudolph führte aus: „Die Kreditüberwachung erfolgte durch das Bankenkonsortium NORD/LB und KfW IPEX, so. Um genau die Dinge durchzuführen hat das Bankenkonsortium einen Gutachter bestimmt. Das ist ganz wichtig: Hat einen Gutachter bestimmt. Zunächst KPMG, dann später Roland Berger. Die Werft hat dann entsprechend den Gutachter beauftragt... Das Gleiche war dann beim Schiffsbausachverständigen. Die Banken haben entsprechend bestimmt und die Werft hat dann entsprechend beauftragt.“<sup>1269</sup> Weiter erklärte er: „Bis 2010 einschließlich gingen diese Unterlagen nur zur Bank, um dann später in 2011 in der Tat die Erweiterung zu erfahren, auch PwC vorgelegt zu werden. Wichtig ist, dass die Gutachten die Landesregierung nicht erreicht haben, [...] das Ende der Kette ist PwC. PwC hat dann die Inhalte der Unterlagen immer dann zur Plausibilisierung zu all dem, was eben an Fragestellungen, die wir hatten, zu beantworten war, dann verwendet [...].“<sup>1270</sup>

Der Zeuge Saur hat ausgesagt: „Dieses Controlling, die Dinge sind ja zusammengefließen in den Berichten der PwC für das Land, also für den Bürgen. Und da wurden dann je nach Bedarf auch Sachverständigengutachten ausgewertet, wurden auch Reportings ausgewertet, sodass wir gesagt haben: ‚Eigentlich ist es gar nicht zulässig, dass wir da ein eigenes Controlling aufsetzen, denn da würden wir quasi die Arbeit des Kreditgebers übernehmen.“<sup>1271</sup> Und weiter erklärte er, wenn man ein eigenes Controlling aufgesetzt hätte, hätte es ähnlich umfassend ausgestaltet sein müssen wie bei den Banken, und „wenn wir dann noch Fehler machen, dann würde der Kreditgeber am Ende sagen: ‚Moment, keine Ausfallhaftung, wieso? Ihr habt doch selber die Geschichte geprüft.“<sup>1272</sup> Anders sei es bei dem Headroom gewesen, da sei man selber Kreditgeber, möglicherweise sogar Gesellschafter, „und da ist das Mindeste, was wir brauchen, ein funktionierendes, eigenes Controlling.“<sup>1273</sup>

Der Zeuge Bäumer hat erklärt, die NORD/LB hätte dafür sorgen müssen, dass sie alle Informationen bekam. Dort seien die Spezialisten gewesen, „echte Bauzeitfinanzierer“, die sich wirklich sehr gut ausgekannt hätten. Dort seien die Informationen vom Schiffsbausachverständigen, was die technische Fertigkeit angegangen sei, eingegangen.

<sup>1267</sup> WP-026-28-04-2014, S. 14

<sup>1268</sup> WP-015-30-09.2013, S. 114

<sup>1269</sup> WP-050-19-01-2015, S. 16

<sup>1270</sup> WP-050-19-01-2015, S. 16

<sup>1271</sup> WP-040-27-10-2014, S. 53

<sup>1272</sup> WP-040-27-10-2014, S. 54

<sup>1273</sup> WP-040-27-10-2014, S. 54

Auch die Monatsreportings von KPMG, was die Finanzierung, Liquidität, Eigenkapital betraf, sei bei der NORD/LB zusammengelaufen. Weiter erklärte er: „Diese Monatsreportings haben wir nach meiner Meinung nie gesehen, haben wir nicht bekommen. [...] Dann laufen die Informationen bei der NORD/LB auf und die berichtet dann PwC. Und zwar nicht in einem Turnus, sondern immer, wenn eine Entscheidung ansteht.“<sup>1274</sup> Die NORD/LB habe den Fokus der ersten Auswertung der vorgelegten Berichte gehabt und diese dann PwC weitergeleitet.<sup>1275</sup>

Zur Kontrolle durch die Landesregierung hat der Zeuge Seidel vorgetragen: „Wir haben natürlich auch weiterhin, wenn Sie von der Kontrolle sprechen, das monatliche Reporting von der KPMG bekommen, das an den Bürgerschaftsausschuss ja ging. Und wir haben auch die PwC genutzt, zu eigene, um eigene Erkenntnisse zu gewinnen. Also alle Instrumentarien die uns zur Verfügung standen, haben wir natürlich eingesetzt, um diesen Prozess zu begleiten.“<sup>1276</sup>

Und die Zeugin Claußen hat zur Kontrolle der Bürgerschaft für den 326 Mio.-Kredit ausgesagt: „Es gab das regelmäßige Reporting von KPMG, es gab die Beurteilung der neuen Aufträge durch den Schiffbaugutachter [...] wir haben uns [...] auch sehr regelmäßig damit beschäftigt.“<sup>1277</sup>

Der Zeuge Meyer hat zur Kontrolle der Landesregierung die Einschätzung vertreten: „Wir kommen zum Controlling. [...] wobei natürlich diejenigen, die eine Bürgerschaft beantragen, die Banken, im Fall bei Hegemann durch das monatliche Reporting der KPMG, durch monatliche Berichte der Schiffsbausachverständigen und jährlich zu aktualisierende Drei-Jahres-Planungen, die entsprechenden Unterlagen eingefordert haben, vorgelegt haben, uns zur Verfügung gestellt haben als Land. Und auf dieser Basis fand dann die Risikoprüfung durch die PwC als Mandatar des Landes statt und die entsprechende Abstimmung der Fachressorts, Wirtschaftsministerium und Finanzministerium, mit dem Mandatar, der PwC.“<sup>1278</sup>

Die Zeugin Polzin hat die Auffassung geäußert, das Land habe bei der Kontrolle auf vielfachen Sachverstand bauen können, auf KPMG, die Banken mit Schiffbau-Know-How und auf PwC: „Wir hatten also hier doppelten Sachverstand an der Stelle und haben dennoch mit PwC das Ganze plausibilisieren lassen, um gerade in der Liquiditätsberechnung auf dem Laufenden zu sein und keine Fehlentscheidungen zu treffen.“<sup>1279</sup>

Nach Aussage des Zeugen Möller wurde dem Kabinett über den Status der Werften berichtet.<sup>1280</sup> Die Aufgabenverteilung sei so gewesen, dass im Wirtschaftsministerium die notwendigen Informationen für anstehende Entscheidungen der Landesregierung gesammelt worden seien. Das sei dann abgestimmt worden mit dem Finanzministerium. Wenn dann eine gemeinsame Handlungsweise erarbeitet war „sind wir in die Staatskanzlei gegangen

---

<sup>1274</sup> WP-055-03-02-2015, S. 86

<sup>1275</sup> WP-055-03-02-2015, S. 133

<sup>1276</sup> WP-015-30-09-2013, S. 147

<sup>1277</sup> WP-014-23-09-2013, S. 40

<sup>1278</sup> WP-015-30-09-2013, S. 17

<sup>1279</sup> WP-059-23-03-2015, S. 96

<sup>1280</sup> WP-015-30-09-2013, S. 77

und haben das vorgestellt, als Vorschlag zum Handeln.“<sup>1281</sup> Zu dieser Zusammenarbeit vertrat der Zeuge Möller die Einschätzung: „Ich hätte mir keine bessere Zusammenarbeit malen können [...] einfach aus meiner Sicht: Richtig klasse.“<sup>1282</sup>

### 3.2. Die Tätigkeit der PwC als Mandatar des Landes

#### 3.2.1. Aufgabe der PwC

Nach Aussage der Landesregierung war die PwC Mandatar des Landes bei Bürgerschaftsfragen.<sup>1283</sup> Der Zeuge Gerlach hat die Tätigkeit der PwC so umrissen: „Es sind im Kern eigentlich drei Bereiche: Das eine ist die Aufbereitung von Bürgerschaftsanträgen zur Beratung des Antrages und Entscheidung durch Land und Bund. Danach dann die Begleitung der Bürgerschaften [...] Daneben unterstützen wir das Land in weiteren Bereichen, die das EU Beihilferecht oder die Entwicklung des Landesbürgerschaftsprogramms insgesamt betreffen.“<sup>1284</sup> Dieses Aufgabenspektrum deckt sich mit den Festschreibungen in der Bürgschaftsrichtlinie des Landes unter Punkt 11.1.<sup>1285</sup>

Die PwC hat im Rahmen ihres Bürgschaftsmandatsverhältnisses für die Entscheidungsfindungsprozesse der Landesregierung diverse Gutachten, Prüfberichte, Arbeitspapiere und Entwürfe erstellt. In dem Aktenbestand der Landesregierung sind unter anderem: Votum zum Bürgerschaftsantrag des 326er-Kredites vom 28. Mai 2010<sup>1286</sup>, Zwischenstandsbericht des Restrukturierungsprozesses vom 2. November 2010<sup>1287</sup>, Darstellung der Unternehmensplanung bis 2013 vom 21. Januar 2010<sup>1288</sup>, Votum PwC zur Freigabe der Barhinterlegung vom 25. August 2011<sup>1289</sup>, Stellungnahme zur Avalauslegung QBE vom 29. August 2011<sup>1290</sup>. Im Januar 2012 erteilte die Landesregierung PwC den Auftrag zur konzeptionellen Struktur einer stabilen Finanzplanung<sup>1291</sup>. Und am 21. Mai 2012 legte PwC die Ausarbeitung „Restrukturierung und Rettungsbeihilfe für die P+S Werften“ vor.<sup>1292</sup>

Nach Aussage des Zeugen Gerlach habe man in den Ausarbeitungen immer deutlich gemacht, dass sehr hohe Risiken bestanden. Man habe aber nicht gesagt, dass es nicht funktionieren könne.<sup>1293</sup> Es sei die Aufgabenstellung gewesen, betriebswirtschaftliche Risiken herauszuarbeiten.<sup>1294</sup>

---

<sup>1281</sup> WP-015-30-09-2013, S. 90

<sup>1282</sup> WP-015-30-09-2013, S. 89

<sup>1283</sup> ADRs. 6/27

<sup>1284</sup> WP-005-18-02-2013, S. 7 f.

<sup>1285</sup> Bürgschaftsrichtlinien

<sup>1286</sup> WM 89, S. 166

<sup>1287</sup> WM 23, S. 605 PDF

<sup>1288</sup> FM 12, S. 43

<sup>1289</sup> FM 15, S. 1311

<sup>1290</sup> FM 15, S. 1437

<sup>1291</sup> FM 23, S. 1557 ff.

<sup>1292</sup> WM 52, S. 390; FM 23, S. 1611

<sup>1293</sup> WP-018-02-12-2013, S. 34

<sup>1294</sup> WP-018-02-12-2013, S. 34

### 3.2.2. Auswertung der Ausarbeitungen von PwC durch die Landesregierung

Die Landesregierung hat vorgetragen, Gutachter und Berater seien durchgängig zu dem Ergebnis gekommen, dass es sich bei der Umstrukturierung der Werften vom Container- zum Spezialschiffbauer, um einen anspruchsvollen aber umsetzbaren Prozess gehandelt habe, der mit Chancen für den Erhalt der Arbeitsplätze an den Werftstandorten aber auch mit Risiken, etwa im Hinblick auf die knappe Liquiditätsausstattung und das ambitionierte Schiffneubauprogramm, verbunden war. Die Einschätzung der Gutachter, der Prozess sei anspruchsvoll aber machbar, habe die Landesregierung geteilt.<sup>1295</sup>

Verschiede Zeugen haben zur Auswertung der PwC-Berichte Anmerkungen gemacht. So hat der Zeuge Wauschkuhn zu dem Gutachten der PwC zu der Bürgschaft für den 326 Mio. €Kredit erklärt: „Das endgültige Gutachten kam dann im April, auch mit an Deutlichkeit kaum zu überbietenden Hinweisen, wie knapp das alles ist und was für ein hohes Risiko damit verbunden ist.“<sup>1296</sup>

In den Akten der Landesregierung findet sich die Vorlage für den Wirtschaftsminister vom 26. April 2010 zur Verbürgung des 326 Mio. €Kredites mit der Anmerkung in der Fußnote: „PwC hat kein Votum abgegeben, sondern zusammenhängend lediglich auf das mit einer Bürgschaftsübernahme sehr hohe Risiko hingewiesen.“<sup>1297</sup>

Der Zeuge Meyer hat erklärt, man habe eine hohe Kontrolldichte durch Gutachten und deren Bewertung gehabt und sagte weiter: „Und auf dieser Basis fand dann die Risikoprüfung durch die PwC als Mandatar des Landes statt und die entsprechende Abstimmung der Fachressorts, Wirtschaftsministerium und Finanzministerium, mit dem Mandatar, der PwC.“<sup>1298</sup>

Der Zeuge Bäumer hat zum Vorgehen der Landesregierung im Zusammenhang mit den Berichten der PwC erklärt: „Und diese Berichte von PwC, unserem Mandatar, die erhalten wir dann und werten die dann weiter aus und besprechen die im Bürgschaftsausschuss und treffen dann Entscheidungen. So ungefähr ist es. Und dann muss man den Bund hier noch mit einbeziehen. Darüber gibt es dann noch eine IMA. Da sind dann Finanzministerium, Wirtschaftsministerium, Bund, Land jeweils vertreten, PwC Berlin, PwC Schwerin. Das ist es im Wesentlichen und da werden dann die Entscheidungen, die sich im 326 Mio.-Rahmen betreffen, getroffen.“<sup>1299</sup>

Der Zeuge Bäumer führte weiter aus, über die PwC sei auch die Einschätzung des Schiffsbausachverständigen an die Landesregierung herangetragen worden. Dabei habe die PwC den Schiffsbausachverständigen nicht überprüft, sondern sein Fazit aufgenommen und an die Landesregierung weitergeleitet. Und für die Landesregierung sei dann maßgeblich gewesen, dass der Schiffsbausachverständige das Vorhaben als „sehr ambitioniert“ und damit noch umsetzbar eingeordnet habe, alleine das sei für die Einschätzung der Landesregierung entscheidend gewesen.<sup>1300</sup> Und „ambitioniert“ heiße eben, dass etwas

---

<sup>1295</sup> A Drs. 6/27

<sup>1296</sup> WP-010-13-05-2013, S. 33

<sup>1297</sup> WM 84, S. 585

<sup>1298</sup> WP-015-30-09-2013, S. 17 f.

<sup>1299</sup> WP-055-02-03-2015, S. 105 f.

<sup>1300</sup> WP-055-02-03-2015, S. 130



grundsätzlich möglich sei, ohne ein Selbstgänger zu sein.<sup>1301</sup> Ausdrücklich sagte er: „Dieses ganze Intermezzo dazwischen, das interessiert nicht, am Ende interessiert, was der Schiffsbausachverständige sagt: ‚Sehr ambitioniert.‘ Das sagt er gegenüber Banken, gegenüber KPMG und die wiederum gegenüber uns. Das ist entscheidend. Wie er zu diesem Ergebnis gekommen ist, wie er gestartet ist, und aufgrund welcher Überlegungen und Diskussionen mit der Werft er doch wieder zu einem anderen Ergebnis gekommen ist, ist da nicht von Belang. Es ist entscheidend der letzte Satz: ‚Ich als Schiffsbausachverständiger, diplomierter, vereidigter Prüfer, bin der Ansicht, das ist sehr ambitioniert.‘ Das ist für uns entscheidend.“<sup>1302</sup>

### 3.3. Jour fixe Werften der Landesregierung

In der Staatskanzlei gab es den „Jour fixe“ zu den Werften. Dieses hatte der Chef der Staatskanzlei eingerichtet, um dort unter anderem über wichtige Probleme der Werften im Kreis von Vertretern aus Wirtschafts- und Finanzministerium zu beraten. Der Zeuge Meyer erklärte, die Jour fixe-Gruppe sei als Kontrollgremium in diesen Fällen zusammengetreten.<sup>1303</sup> Einen solchen Termin habe es zu keinem Thema gegeben. Insofern glaube er, „dass wir uns sehr um die Werften gekümmert haben.“<sup>1304</sup> Im Jour fixe habe Herr Möller ständig über Beiratssitzungen informiert.<sup>1305</sup> Der Zeuge Mediger hat die Einschätzung geäußert, die Institution Jour fixe sei sehr wichtig gewesen. Dort habe man sich ausgetauscht „über den jeweils aktuellen Stand der Werftenfinanzierung und alle Probleme, die damit zusammenhängen, wo wir Aufgaben verteilt haben, sodass jeder nicht nur am gleichen Strang zog, sondern auch in die gleiche Richtung.“<sup>1306</sup>

Die Jour fixe-Sitzungen fanden in der Zeit 2009 bis 2012 sehr regelmäßig statt. Es finden sich Protokolle von ca. 30 Sitzungen im Aktenbestand der Landesregierung.<sup>1307</sup>

Ausweislich der Protokolle wurden in diesem Gremium die Problemlagen der P+S Werften vorgestellt und beraten. Protokolliert ist z. B. über die Sitzung vom 30. Juni 2010 wie folgt: „WM-Sts Möller berichtet darüber, dass die Restrukturierungsmaßnahmen gut liefen; allerdings seien die aktuellen Angebote der Werft für Schiffbauaufträge zu niedrig gepreist; dies müsse angeglichen werden; auch sei die Liquiditätsslage nach wie vor beengt.“<sup>1308</sup>

Auch ein weiteres Beispiel aus den Protokollen dieser Sitzungen lässt erkennen, wie die Besprechungen verliefen. So wurde im Jour fixe vom 18. April 2012 ausweislich des Protokolls von Staatssekretär Rudolph und Abteilungsleiter Saur dargestellt, dass der Ablieferungstermin für die Scandlines-Fähren nicht gehalten werden könne, weil es Auseinandersetzungen zwischen der Werft und Kaefer gebe. Weitere vertiefende Hinweise auf Probleme mit der Fertigstellung der Fähren finden sich in diesem Zusammenhang nicht. Es findet sich die Aussage: „Insgesamt schätzten die Anwesenden ein, dass insbesondere die Geschäftsführung der Werft überfordert sei.“ Und in dem Protokoll des Jour fixe vom

<sup>1301</sup> WP-055-02-03-2015, S. 133

<sup>1302</sup> WP-055-02-03-2015, S. 130

<sup>1303</sup> WP-055-02-03-2015, S. 161

<sup>1304</sup> a.a.O. 167

<sup>1305</sup> WP-015-30-09-2013, S. 41

<sup>1306</sup> WP-014-23-09-2013, S. 66

<sup>1307</sup> Stk 3

<sup>1308</sup> Jour fixe vom 30. Juni 2010, Stk 3

14. Mai 2012 ist vermerkt: „CdS hinterfragt die Gründe für die derzeit massiv steigenden Probleme bei P+S. Einhellig vorherrschend ist die Meinung, dass diese im Management begründet seien, dieses ‚könne es augenscheinlich wohl nicht‘.“

### 3.4. Bürgschaftsausschuss

Die Landesregierung hat erklärt, dass im Bürgschaftsausschuss des Landes die Entscheidung über die Gewährung von Bürgschaften und die Kontrolle der Einhaltung der Bürgschaftsbedingungen erfolgt sei. Dieser Ausschuss setzte sich aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der zuständigen Ressorts zusammen.<sup>1309</sup>

Nach Aussage des Zeugen Möller gab es regelmäßige Bürgschaftsausschusssitzungen zu dem Thema „Begleitung des 326 Mio.-Bürgschaftsrahmens.“<sup>1310</sup> Wie diese Beratungen verlaufen sind, hat der Ausschuss nicht erörtert.

### 3.5. Arbeitsgruppe Werften

Im Wirtschaftsministerium hatte man eine Arbeitsgruppe Werften eingerichtet. Dazu der Zeuge Seidel: „Deswegen haben wir diese kleine Gruppe sozusagen installiert, was wir ja nun nicht für jeden Bereich machen konnten. Und diese Gruppe hat Herr Möller geleitet.“<sup>1311</sup> Der Ausschuss hat zur Arbeitsweise dieser Arbeitsgruppe keine Feststellungen getroffen.

## VII. Bardepotfreigaben

### 1. Grundlage für Bardepotfreigaben

Die P+S Werften haben am 31. Mai 2010 einen Aval- und Barkreditvertrag über 326 Mio. € abgeschlossen, der von Bund und Land verbürgt wurde (siehe auch unter 2 Teil A.VIII.1. Abschluss des neuen Aval- und Barkreditvertrags am 31. Mai 2010). In diesem Aval- und Barkreditvertrag wurde unter Punkt 16. Sicherheiten, Absatz 3 Bardeckung (S. 26 des Kreditvertrages) fixiert, dass die Auftraggeber zur Sicherung der Ansprüche der Banken aus diesem Vertrag ein Bardepot auf einem bei der NORD/LB namens der VWS bzw. Peene-Werft geführten und an die Banken verpfändeten Konto zu hinterlegen haben. Die Höhe solle pro bestehender Bürgschaft und neuer Bürgschaft exklusive Zinsen, sich auf einen Betrag von 10 Prozent der entsprechenden Bürgschaft belaufen.<sup>1312</sup> In den Bürgschaftsrichtlinien des Landes (Punkt 11) ist geregelt, dass die Verwaltung der Bürgschaft durch den Mandatar des Landes erfolgt und dass die Bürgschaftsrichtlinie sowie die Anlage 3 Anwendung findet.<sup>1313</sup> In der Anlage 3 „Allgemeine Bestimmungen für Bürgschaften des Landes Mecklenburg-Vorpommern“ steht unter Punkt 7, dass die bestellten Sicherheiten nicht ohne Einwilligung des Landes geändert oder freigegeben werden dürfen.<sup>1314</sup> Das bedeutet, dass der

<sup>1309</sup> ADRs. 6/11

<sup>1310</sup> WP-015-30-09-2013, S. 77

<sup>1311</sup> WP-015-30-09-2013, S. 151

<sup>1312</sup> FM 8, S. 3045 f., Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

<sup>1313</sup> AmtsBl. M-V 2008, S. 1097

<sup>1314</sup> AmtsBl. M-V 2008, S. 1097, Anlage 3

Konsortialführer, wenn er eine Sicherheit (wie unter Punkt 16 des Kreditvertrages aufgeführt) freigeben will, bei den Bürgen eine Einwilligung einholen muss. Daher stellte die NORD/LB, wenn sie eine Bardepotfreigabe oder eine Freigabe von kreditvertraglichen Covenants befürwortete, einen Antrag beim Mandatar des Landes und dieser wiederum erstellte einen Bericht für die Bürgen. Von den Bürgen musste dann im Rahmen des Bürgschaftsausschusses eine Entscheidung herbeigeführt werden.

Dazu führte der Zeuge Saur aus: „Die Bardepotverpfändung ist ein, eine Nebenbestimmung, wenn Sie so wollen, des Kreditvertrages gewesen. Das ist nicht die einzige Nebenbestimmung gewesen. Also, es hat eine Reihe von sogenannten Sicherheitslinien gegeben in diesem Kreditvertrag. Das ist, 10 Prozent sollten vorgehalten werden für den Fall, dass man ein Schiff in der Insolvenz zu Ende bauen muss.“<sup>1315</sup>

Und der Zeuge Dr. Mediger ergänzte folgendes: „Diese Bestimmung, die Sie zitiert haben, in dem Kreditvertrag, hat in der Tat die Aufgabe, den Weiterbau der Schiffe abzusichern für den Insolvenzfall. Das ist aber eine Abwägungsfrage, ob es nicht in der gegebenen konkreten Situation sinnvoller ist, den Insolvenzfall eben nicht eintreten zu lassen und stattdessen den Weiterbau in einer lebenden Werft vorzunehmen. Der Insolvenzfall hat ja ganz erhebliche Nachteile: Verträge können aufgelöst werden, Kundenbeziehungen werden zerstört. Der Schaden, der dadurch eintritt, ist in der Regel sehr viel höher als der, der dann eintritt, wenn es gelingt, die Insolvenz zu vermeiden. Und die 10-prozentige Barunterlegung hat eben uns die Möglichkeit gegeben an der Stelle, wo sie gebraucht wurde, noch mal innezuhalten und uns ein Bild darüber zu machen, eine Abwägung vorzunehmen: Ist es sinnvoll, jetzt auf dieser Vertragsbestimmung zu beharren und dafür zu sorgen, dass die Werft in die Insolvenz geht, obwohl da noch Barbeträge herumliegen. Oder ist es sinnvoll, die freizugeben und weiterzumachen. Diese Vertragsbestimmung hat uns die Möglichkeit gegeben, eine solche Abwägung zu treffen und wir sind damals zu dem Ergebnis gekommen – und ich hatte erläutert, warum – dass die Werft lebensfähig ist und dass es wenig Sinn machen würde, die Vertragsbestimmungen uneingeschränkt einzuhalten und sie dann zu dem Zeitpunkt in die Insolvenz gehen zu lassen. Und das sind Entscheidungen – sage ich noch mal – die Anpassung von Kreditverträgen oder die Anpassung von Bürgschaftsbedingungen, die immer wieder vorkommen. Dafür gibt es ein Bürgschaftsreferat, dafür gibt es das zuständige Finanz- und Wirtschaftsministerium, um das zu administrieren.“<sup>1316</sup>

Die Zeugen Polzin und Bäumer erklärten, dass die Freigabe des Bardepots eine Nachsteuerungsoption bzw. ein Instrument sei, welches genutzt werde, wenn Engpässe bei der Liquidität bestünden. Und dieses Vorgehen sei im Bürgschaftsmanagementverfahren üblich und sei mehrfach eingesetzt worden.<sup>1317</sup>

### 1.1. Verfahren der Landesregierung

Die Anträge auf Bardepotfreigaben, über die in den Jahren 2011 und 2012 entschieden wurde, bezogen sich auf Barunterlegungen von Avalen aus dem Avalkreditrahmen über 326 Mio. € Da die Bürgen dieses Kredites Bund und Land gemeinsam waren, wurde nach einer positiven Antragsentscheidung der Banken in den jeweiligen Bürgschaftsausschüssen des Bundes und des Landes eine eigene Position zum Antrag erarbeitet. Die Behandlung der einzelnen

<sup>1315</sup> WP-040-27-10-2014, S. 21

<sup>1316</sup> WP-034-08-09-2014, S. 77

<sup>1317</sup> WP-055-02-03-2015, S. 162, WP-059-23-03-2015, S. 94

Anträge erfolgte Anhand der erarbeiteten Sitzungsvorlagen von den Mandataren. Dann tagte der Interministerielle Ausschuss, um zu einer gemeinsamen Entscheidung von Bund und Land zu gelangen.

Der Zeuge Dr. Wiebers erklärte zum Vorgehen bei der Bank: „Die Freigabe von Sicherheiten erfordert in der Tat eine Prüfung und auch eine hausinterne Genehmigung. Das heißt, die ist dann auch zu dokumentieren.“<sup>1318</sup>

Der Zeuge Saur beschrieb das Verfahren einer Bargelddepotfreigabe wie folgt: „Eine Bargeldfreigabe setzt erst einmal den Antrag des Kreditgebers voraus. Denn eine Bargeldfreigabe ist ja eine Sicherheit, die zugunsten des Kreditgebers abgegeben worden ist. Also, der Kreditgeber muss erst einmal in einer Situation eine Entscheidung treffen zwischen zwei Alternativen: Gibt er ein Bardepot frei und ermöglicht der Werft damit die entsprechende Liquidität zu haben, um die Aufträge weiter abzuarbeiten. Oder gibt er sie nicht frei mit der Möglichkeit, dass dann die Werft möglicherweise kurzfristig zahlungsunfähig werden könnte. Die Entscheidung hat erst einmal der Kreditgeber zu treffen. Also, er muss einen Antrag stellen. Und die Bürgen haben diese Entscheidung, wenn es eine positive Entscheidung des Kreditgebers ist, die Bürgen haben diesem Antrag zuzustimmen.“<sup>1319</sup> Und der Zeuge Koch fügte ergänzend hinzu: „Dieser übergreifende Bürgschaftsausschuss oder Parallelbürgschaftsausschuss, der ist, wird unter dem ... tagt unter dem Vorsitz des Bundeswirtschaftsministeriums, da ist also ein Kollege aus dem Bundeswirtschaftsministerium der Vorsitzende. Und Mitglieder des Bürgschaftsausschusses sind dann natürlich auch Vertreter des Bundesfinanzministeriums und auf der selben Schiene läuft das hier im Land, dass dann meine damalige Kollegin Frau Claaßen aus dem Finanzministerium und ich an diesen Ausschusssitzungen teilgenommen haben und die Interessen des Landes vertreten haben.“<sup>1320</sup> Zu den Aufgaben des Mandatars in diesem Verfahren führte der Zeuge Koch wie folgt aus: „Es ist ja so, dass PwC als Mandatar des Landes Vorlagen für die Bürgschaftsausschusssitzungen fertigt und die dann Grundlage der Entscheidung im Bürgschaftsausschuss sind.“<sup>1321</sup>

Die Zeugin Claaßen führte aus, dass die Werften sehr stark abhängig von einem vertragsgemäßen Verhalten der Besteller gewesen seien. Zum Teil haben sich diese jedoch nicht so verhalten, denn z. B. seien zugesagte Zahlungen nicht geleistet worden. Da die Werft finanziell knapp ausgestattet gewesen sei und kein starker Eigentümer hinter der Werft gestanden habe, habe man auf Mittel wie die Freigabe des Bardepots zurückgegriffen, um diese Zahlungsausfälle zu kompensieren.<sup>1322</sup>

Des Weiteren erklärte der Zeuge Dr. Mediger, dass man sich Gedanken darüber gemacht habe, wie man schnell helfen kann, um Liquiditätsprobleme zu beheben. Er betonte, dass man damals immer davon ausgegangen sei, dass es sich um Liquiditätsschwierigkeiten handle und man darum auf ein Instrument, nämlich die Aussetzung der Barreserve, zurückgegriffen habe. Er fügte hinzu, dass es das schnellste und probateste Mittel der Hilfe bei Liquiditätsschwierigkeiten gewesen sei. Des Weiteren erklärte der Zeuge Dr. Mediger: „Im Kreditvertrag war verabredet worden, dass von den zu verbürgenden Avalen nur 90 Prozent an die Werft ausbezahlt werden und 10 Prozent als Barreserve bei den Banken

<sup>1318</sup> WP-044-21-11-2014, S. 81

<sup>1319</sup> WP-040-27-10-2014, S. 8

<sup>1320</sup> WP-036-29-09-2014, S. 9 f.

<sup>1321</sup> WP-036-29-09-2015, S. 10 f.

<sup>1322</sup> WP-040-27-10-2014, S. 105

liegen bleiben sollen, um dafür zu sorgen, dass man im Ernstfall auch Mittel hat, um Schiffe zu Ende zu bauen.“<sup>1323</sup>

Während die Zeugin Polzin dazu hinzufügte: „Themen wie Freigabe von Barunterlegung, das haben wir mehrfach gemacht. Dazu muss man vielleicht einmal erklären, welchen Sinn die überhaupt hatten. Das war ja Geld der Banken ... – nein, sorry – es war Geld der Unternehmen, die sie schon aus Rückzahlungen bekommen hatten. Es galt, diese Summe als zusätzliche Sicherheit für eine Insolvenz zu sperren. Dennoch haben wir mehrfach entschieden, befristet diese Barunterlegung freizugeben. Das war eine Entscheidung, die wir wiederum gemeinsam mit dem Bund und zwar mit dem BMWi, BMF, mit dem Wirtschaftsministerium und wir als Finanzministerium gemeinsam getroffen haben, denn es war der Antrag der Banken, dieses befristet zu tun.“<sup>1324</sup> Und um das Verfahren bei der Freigabe des Bardepots näher zu erläutern, sagte die Zeugin folgendes aus: „In Paragraph 14 Haushaltsgesetz steht, dass erforderliche Grundsatzentscheidungen immer von der Hausspitze zu treffen sind. Das sind zum Beispiel Bürgschaftsentscheidungen. [...] Alles was um die Betreuung, um die Aufrechterhaltung, um die Durchführung dieser Bürgschaften sich dreht, ist Sache der Arbeitsebene. Auch das findet sich in der GGO, diesmal in Paragraph 7 Absatz 1, dass ein Referatsleiter alle Entscheidungskompetenz und auch -pflicht hat, im Zusammenhang mit diesen einmal grundsätzlich getroffenen Entscheidungen handeln zu dürfen. Das sage ich auf der einen Seite, dass wir das gedurft hätten.“<sup>1325</sup> Und die Zeugin äußerte sich des Weiteren zu den Kompetenzen der Mitarbeiter im Zusammenhang mit Bardepotfreigaben: „Wenn Sie danach fragen, ich welchen Werthöhen bestimmte Mitarbeiter Entscheidungen alleine treffen, so ist unterhalb der GGO in jedem Haus dazu eine eigene Regelung zu treffen. Mitunter gibt es gar keine Wertgrenzen. [...] Und um diese Bürgschaft dann ordnungsgemäß zu begleiten und zu gestalten, hat der Referatsleiter – und natürlich alle die darüber sind sowieso – die Befugnis, eigenständig zu entscheiden. Nur, ich erinnere noch mal daran, damit das nicht hinten runterrutscht: Wir führen hier eine theoretische Diskussion. Ich wusste über diese Entscheidung Bescheid, auch wenn das nicht schriftlich vorlag. Ich bin darüber mündlich informiert worden und ich habe es für richtig gehalten. Und das, denke ich, ist doch nun von beiden Seiten an dieser Frage, abschließend geklärt, hoffe ich.“<sup>1326</sup>

## 1.2. Verfahren im Interministeriellen Bürgschaftsausschuss

Um das Verfahren im Interministeriellen Bürgschaftsausschuss zu erläutern, führte der Zeuge Dr. Hirsch zuerst aus, wie sich dieser Ausschuss zusammensetzt: „Dieser Interministerielle Bürgschaftsausschuss, dem ich vorsah in meiner Funktion als Leiter des Referates Inlandsbürgschaften ... setzte sich immer zusammen, je nachdem aus welchem Bundesland der, ein Antrag zu beraten war, aus den Vertretern des Wirtschafts- und Finanzressorts des jeweiligen Bundeslandes und aus dem Finanzministerium des Bundes, als auch natürlich aus, mit meiner Person besetzt, der ich den Vorsitz in diesem Ausschuss hatte.“<sup>1327</sup> Dr. Hirsch erklärte weiter: „Zunächst mal ganz originär die Kollegen Referatsleiter des Wirtschafts- und Finanzressorts des Landes. [...] Das war jedenfalls Herr Koch aus dem Wirtschaftsministerium, dann zum Schluss vielleicht auch Herr Dopp noch,

<sup>1323</sup> WP-034-08-09-2014, S. 40

<sup>1324</sup> WP-059-23-03-2015, S. 93 f.

<sup>1325</sup> WP-059-23-03-2015, S. 117 f.

<sup>1326</sup> WP-059-23-03-2015, S. 159 f.

<sup>1327</sup> WP-038-06-10-2014, S. 98

und Frau Claaßen aus dem Finanzministerium. Das waren die beiden Vertreter im Ausschuss seitens des Landes. Im Ausschuss aufgetreten sind dann meiner Erinnerung nach fallweise aber nicht immer, Herr Staatssekretär Möller und ich meine auch zeitweise ein Abteilungsleiter aus dem Finanzministerium.“<sup>1328</sup>

Des Weiteren beschrieb der Zeuge Dr. Hirsch die Arbeitsweise des Interministeriellen Ausschusses folgendermaßen: „Und die Arbeit war dadurch geprägt, dass wir für einen jeweiligen Bürgschaftsantrag vom Mandatar des Bundes, der sich bedient hat der fachlichen Kompetenz, das war die PwC, [...] in Werftenfragen fachlichen Kompetenz der Niederlassung in Schwerin, der PwC in Schwerin. Und ... die also zugearbeitet hat, die hier im Lande, meines Wissens Mandatar des Landes ist. Und wir hatten Unterlagen, immer bezogen auf die Bürgschaftsausschusssitzungen, die einheitlich waren, meiner Kenntnis nach. Wir haben einheitliche Unterlagen bekommen seitens der PwC und auf der Basis dieser Unterlagen beraten. Und im Rahmen dieser Beratungen waren meine Kollegen aus dem Land kompetente engagierte Vertreter des Landes, die aber sehr wohl immer sich des Handlungsspielraums bewusst waren, denen das Haushaltsrecht, und meines Wissens ist das Haushaltsrecht in Bund und Land fast wortgleich, die sich immer bewusst waren, in welchem Rahmen sie handelten.“<sup>1329</sup> Dieses Vorgehen ist genauso in den Richtlinien zur Übernahme von Bürgschaften des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Bürgschaftsrichtlinien) geregelt, und zwar unter Punkt 7 „Antragsverfahren“: „Anträge auf Übernahme einer Landesbürgschaft sind beim Mandatar des Landes, der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Werderstraße 74b, 19055 Schwerin, einzureichen.“ Und unter Punkt 10.1. Bürgschaftsübernahme steht: „Die Bürgschaftsübernahme erfolgt auf der Grundlage einer Entscheidung des Bürgschaftsausschusses, der sich aus einer Vertretung des Finanzministeriums und des jeweils zuständigen Fachministeriums zusammensetzt.“<sup>1330</sup>

In der Zeit von Juni 2010 bis August 2012 wurden mehrfach vonseiten der P+S Werften Anträge auf Freigabe der Barunterlegungen aus dem Bar- und Avalkreditvertrag über 326 Mio. € bei den Banken gestellt.

## 2. Bardepot für Avale deren Laufzeit über 2011 hinausgingen

Im Kreditvertrag wurde unter Punkt 8. „Avalierungs- und Auszahlungsvoraussetzungen“, Absatz 2 (f) festgelegt, dass „sofern die Laufzeit der jeweiligen neuen Bürgschaft über den 31. Dezember 2011 hinausgeht, bedarf die Herauslegung der neuen Bürgschaft der Zustimmung der Bürgen. Die Zustimmung der Bürgen ist nicht erforderlich, wenn der Auftraggeber für die Laufzeit der neuen Bürgschaft eine Vollbeschäftigung aus insgesamt mit positiven Ergebnisbeiträgen abschließenden Schiffbauaufträgen gegenüber den Bürgen und Banken nachweisen.“<sup>1331</sup> Dies beschrieb auch der Zeuge Saur in seiner Aussage: „Es gibt einen Rahmen von 326 Mio., den kann die Werft mit Schiffsprojekten ausschöpfen. Man hat aber dann vonseiten der Bürgen festgelegt, ab wann der Bürgschaftsausschuss zu befassen ist. [...] Das kam auf die Laufzeit der Avale an, wenn die Laufzeit der Avale für die einzelnen Schiffsprojekte über einen bestimmten Termin hinausging. Das war, glaub ich, Ende 2011, hat man das damals festgelegt. Dann müssen die Ausschüsse befasst

<sup>1328</sup> WP-038-06-10-2014, S. 98

<sup>1329</sup> WP-038-06-10-2014, S. 99

<sup>1330</sup> Verwaltungsvorschrift des Finanzministerium, vom 4. Dezember 2008 – IV Bürg, AmtsBl. M-V 2008, S. 1097

<sup>1331</sup> FM 8, S. 3033, Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010

werden, weil man einfach im Grunde auf Sicht fahren wollte. [...] Aber der 326-Rahmen ist jedenfalls bis dahin soweit gelaufen, dass man gesagt hat, soweit er steht, soweit nicht angepasst wird, muss das Land auch nicht über jeden Einzelfall entscheiden, sondern nur wenn, wie gesagt, die Laufzeit der Avale über einen bestimmten Zeitraum hinausgeht.“<sup>1332</sup>

## 2.1. Bardepothinterlegung als risikobegrenzende Auflage für bestimmte Avale

Auf Grund der eben beschriebenen Regelung stellte die NORD/LB erstmals am 7. Oktober 2010 einen Antrag bei PwC auf Zustimmung der Bürgen zur Herauslegung neuer Avale unter der bund- landesverbürgten Bauzeitfinanzierung und ergänzte ihren Antrag am 1. November 2010 um weitere Avale. PwC fertigte daraufhin einen Bericht zum 2. November 2010 an, der an Bund und Land herausgegeben wurde.<sup>1333</sup> Insgesamt erklärte PwC in diesem Bericht, dass die Liquiditätsausstattung der Werft kritisch sei und auf die verzögerte Einwerbung von Neubaufträgen und den damit geringeren An- und Zwischenzahlungen zurückzuführen sei. Dies würde dazu führen, dass die freie Liquidität nur durch An- und Zwischenzahlungen für neue Aufträge oder alternativ durch eine externe Zuführung projektunabhängiger Barmittel erhöht werden könne.<sup>1334</sup> In der abschließenden Bewertung wurde unter anderem empfohlen: „Um den P+S Werften die Realisierung der kurzfristig erwarteten Aufträge Bau-Nr. 499 bis 501 und 504 zu ermöglichen, sollte der Avalübernahme unter der risikobegrenzenden Auflage zugestimmt werden, dass die Anzahlungen zunächst auf ein Bardepot hinterlegt werden. [...] Eine endgültige Freigabe des im Zusammenhang mit den Bau-Nrn. 499 bis 501 sowie 504 zu bildenden Bardepots kann auf Basis der avisierten und noch zu analysierenden Dreijahresplanung voraussichtlich im Dezember 2010 oder Anfang Januar 2011 entschieden werden.“<sup>1335</sup> Am 8. November 2010, nach einer Erörterung des Sachverhalts im Bürgerschaftsausschuss, erstellte Herr Koch eine Leitungsvorlage zum PwC-Gutachten vom 2. November 2010 mit folgendem Vorschlag: „Die Freigabe der Zustimmungserklärung des BE im interministeriellen Bürgerschaftsausschuss durch Herrn Minister zur Stellung der erforderlichen Avale für die Bau-Nrn. 499 bis 501 sowie 504 durch die NORD/LB unter der Auflage, die im Zusammenhang mit den Avalen erlangten An- bzw. Zwischenzahlungen in einem Bardepot so lange zu hinterlegen, bis P+S nachweislich die Mittel für auftragsbezogene eigene Bestellungen benötigt und dies nach Auswertung der ausstehenden Analyse der Dreijahresplanung vertretbar ist.“<sup>1336</sup> Am 10. November 2010 wurde dazu eine Leitungsvorlage, mit dem Votum: „Es wird um Kenntnisnahme gebeten“, von Frau Claaßen erstellt mit dem Hinweis, dass die Entscheidung auf Arbeitsebene getroffen werden könne.<sup>1337</sup> Am 11. November 2010 fand eine Besprechung mit den Vertretern des

<sup>1332</sup> WP-008-22-04-2013, S. 136 f.

<sup>1333</sup> WM 20, S. 171 ff., P+S Werften GmbH Wolgast, Antrag der NORD/LB vom 7. Oktober 2010 auf Zustimmung zur Herauslage von Avalen, deren Laufzeit das Jahr 2011 übersteigt sowie Zwischenstand des Restrukturierungsprozesses der Hegemann-Werften-Gruppe per Oktober 2010 vom 2. November 2010

<sup>1334</sup> WM 20, S. 171, P+S Werften GmbH Wolgast, Antrag der NORD/LB vom 7. Oktober 2010 auf Zustimmung zur Herauslage von Avalen, deren Laufzeit das Jahr 2011 übersteigt sowie Zwischenstand des Restrukturierungsprozesses der Hegemann-Werften-Gruppe per Oktober 2010 vom 2. November 2010

<sup>1335</sup> WM 20, S. 171, P+S Werften GmbH Wolgast, Antrag der NORD/LB vom 7. Oktober 2010 auf Zustimmung zur Herauslage von Avalen, deren Laufzeit das Jahr 2011 übersteigt sowie Zwischenstand des Restrukturierungsprozesses der Hegemann-Werften-Gruppe per Oktober 2010 vom 2. November 2010

<sup>1336</sup> WM 20, S. 217, Vermerk M. Koch, 8. November 2011, Betreff: P+S Werften GmbH Wolgast, Antrag der NORD/LB vom 7. Oktober 2010 an die Bürgen auf Zustimmung zur Stellung von Avalen, deren Laufzeit das Jahr 2011 übersteigt.

<sup>1337</sup> FM 10, S. 3798 ff., Leitungsvorlage vom 10. November 2011, Betreff: P+S Werften: bürgerschaftsseitige

Bundesressorts statt und man einigte sich auf das zuvor beschriebene Vorgehen.<sup>1338</sup> Daraufhin teilte am 12. November PwC der NORD/LB die Entscheidung der Bürgen mit. Diese fiel dann genauso aus, wie sie in der Leitungsvorlage (s.o.) von Herrn Koch vorgeschlagen wurde.<sup>1339</sup> Die Avale konnten herausgelegt werden unter der Bedingung, dass die Werft nun für die Avale der Bau-Nrn. 499 bis 501 und 504 insgesamt 100 Prozent der Anzahlungen auf einem Bardepot hinterlegten.

## 2.2. Gründe für die Freigabe des Bardepots der 90-prozentigen Hinterlegung

Nach Vorlage und Auswertung der Dreijahresplanung sollte geprüft werden, ob eine 90-prozentige Freigabe des im Zusammenhang mit den Bau-Nrn. 499 bis 501 sowie 504 zu bildenden Bardepots erfolgen sollte. Die P+S Werften legten ihre Dreijahresplanung am 2. November 2010 vor.<sup>1340</sup> Am 18. November wurde eine von KPMG sensitivierte Unternehmensplanung der P+S Werften veröffentlicht<sup>1341</sup> und am 24. November 2010 den Banken und dem Land vorgestellt.<sup>1342</sup> Es wurde deutlich, dass gegenüber der ursprünglichen Planung vom 3. Mai 2010, die dem Antrag zur Rückverbürgung zugrunde lag, aus der aktualisierten Planung ein höherer Finanzierungsbedarf resultierte.<sup>1343</sup> In der Plausibilisierung der Dreijahresplanung von KPMG wurde eine temporäre Finanzierungslücke von bis zu 110 Mio. € aufgedeckt, welche laut des Berichts auf eine veränderte Struktur der Auftragseingänge zurückzuführen war. Des Weiteren wurde dokumentiert, dass selbst ein unbegrenzter Avalrahmen diese Finanzierungslücke nicht vollständig decken würde.<sup>1344</sup> Am 28. Dezember 2010 legte KPMG zu dieser Planung eine Korrektur, mit Planungsstand 1. November 2010, vor sowie weitere Präsentationen zur Unternehmensplanung zum 14. Dezember und 16. Dezember 2010, auf welche PwC im Bericht zur Dreijahresplanung vom 12. Januar 2011 abstellte.<sup>1345</sup> Diese Sensitivierung von KPMG, vom 28. Dezember 2010 und auch die Präsentationen vom 14. und 16. Dezember 2010 konnten im Aktenbestand der Landesregierung nicht aufgefunden werden.

Der Zeuge Dr. Mediger äußerte sich zu dieser Dreijahresplanung folgendermaßen: „Weil damals die erste Evaluierung und Überprüfung der Umsetzung des Sanierungskonzepts stattgefunden hat. Die Frage: Wo steht die Werft? Was hat sich realisieren lassen von den Erwartungen, die wir damals mit dem Sanierungskonzept verbunden haben? Oktober,

---

Zustimmung zur Herauslegung von Avalen sowie Zwischenstand Restrukturierung

<sup>1338</sup> FM 10, S. 3769 f., Schreiben von PwC an die Bürgen, 12. November 2010, Betreff: Antrag auf Zustimmung zur Herauslegung von Avalen

<sup>1339</sup> WM 20, S. 104, E-Mail von PwC Frau Hermann, Herrn Koch, an NORD/LB, Frau Beyer, 12. November 2010, Betreff: Bundes-Landesbürgschaften zugunsten der P+S Werften GmbH Wolgast hier: Antrag auf das Herauslegen von Avalen.

<sup>1340</sup> WM 20, S. 529, Bericht PwC vom 12. Januar 2011, Freigabe von Anzahlungen sowie Darstellung des Sanierungsstandes und Vorstellung der Unternehmensplanung der P+S Werften für die Jahre 2011 bis 2013

<sup>1341</sup> WM 103, S. 80 ff., P+S Werften GmbH, Plausibilisierung der Unternehmensplanung 2011 bis 2013, 18. November 2010

<sup>1342</sup> FM 10, S. 3836 ff., P+S Werften GmbH, Präsentation zur Unternehmensplanung 2011 bis 2013, 24. November 2010

<sup>1343</sup> WM 20, S. 345 f. Brief der P+S Werften, Herr Dr. Brammertz und Herr Dehlke vom 22. Dezember 2010 an die PwC Berlin, Herr Koch, Betreff: Antrag auf Bundesbürgschaft/Wirtschaftsfonds

<sup>1344</sup> WM 103, S. 173, P+S Werften GmbH, Plausibilisierung der Unternehmensplanung 2011 bis 2013, 18. November 2010

<sup>1345</sup> WM 20, S. 528 f., Bericht PwC vom 12. Januar 2011, Freigabe von Anzahlungen sowie Darstellung des Sanierungsstandes und Vorstellung der Unternehmensplanung der P+S Werften für die Jahre 2011 bis 2013



November 2010 waren noch gekennzeichnet durch eine insgesamt positive Bewertung durch KPMG, durch PwC, die Vertreter der Landesregierung und auch des Bundes. Es war den P+S Werften gelungen, in größerem Umfang Aufträge einzuwerben.“<sup>1346</sup>

Am 12. Januar 2011 wurde von PwC den Bürgen, Bund und Land, ein Bericht zur Dreijahresplanung vorgelegt.<sup>1347</sup> Zu diesem PwC-Bericht stellte der Abg. Johannes Saalfeld dem Zeugen Dr. Axhausen folgende Frage: „Zwei Monate nach der Plausibilisierung der Unternehmensplanung durch KPMG hat PwC das Gutachten von KPMG einer Schlüssigkeitsprüfung unterzogen. Das ist vom 12. Januar 2011. Wie KPMG auch, sieht PwC aufgrund der Neubauprojekte ab November 2011 einen zusätzlichen Avalkreditbedarf der Werften, den PwC allerdings auf 161 Mio. statt 110 Mio. taxiert. Das steht dort auf Seite 15. Können Sie uns erklären, [...] wie diese Abweichungen von immerhin 50 Mio. € zustande kamen und welche Auswirkungen das hätte haben können, wenn es so gewesen wäre?“<sup>1348</sup> Daraufhin antwortete der Zeuge Dr. Axhausen: „Kenne ich nicht. Kann ich Ihnen nicht sagen, wie das zustande kommt. Kann ich dementsprechend auch keine weitere Antwort drauf geben.“<sup>1349</sup> Des Weiteren befindet sich im Aktenbestand eine Unterlage, die an die Bürgen weitergeleitet wurde und die vermutlich auch vom 12. Januar 2011 ist aber nicht exakt zugeordnet werden. In diesem Dokument wird erklärt: „Im Fall einer Nicht-Freigabe der Anzahlungen wäre die Zahlungsunfähigkeit der P+S Werften im Januar 2011 zu erwarten.“<sup>1350</sup> Und weiter: „In der IMA-Sitzung am 17. Januar 2011 muss daher eine positive Entscheidung zur Freigabe der Anzahlungen DFDS erfolgen. Das Land wird am 17. Januar 2011 ein positives Votum verkünden.“<sup>1351</sup>

Am 17. Januar 2011 wurde dann über die Freigabe der Barunterlegungen im IMA beraten, was auch aus einem handschriftlichen Vermerk vom 17. Januar 2011, IMA i.S. P+S, zu entnehmen ist.<sup>1352</sup> Zum Beispiel ist diesem Vermerk zu entnehmen: „Bund ist intransparent, welche Aufträge von der 326 Mio. €Linie umfasst waren! P Dummyaufträge aus der alten Entscheidung“ oder die Notiz „Werftangabe zum Kreditbedarf 120 Mio. € → 250 Mio. € Wie ist die 326 Mio. €Linie ermittelt worden?“ Oder „Freigabe der Barunterlegung, obwohl eine weitere Bank noch nicht gefunden ist? Keine geschlossene Gesamtfinanzierung? Ergänzungspapier von PwC bis Mittwoch?“<sup>1353</sup> Anlässlich dieser Sitzung wurde von den Ausschussmitgliedern ergänzend zum Bericht der PwC vom 12. Januar 2011 um eine weitergehende Darstellung zum Stand des Restrukturierungsprozesses, eine Darstellung des Auftragsbestandes zum Zeitpunkt Sanierungskonzept und Zeitpunkt Dreijahresplanung und eine schiffsbezogene Herleitung des gegenüber dem Sanierungskonzept gestiegenen Finanzierungsbedarfs gebeten.<sup>1354</sup> Am 19. Januar 2011 wurde dieses Ergänzungsgutachten von PwC an die Ausschussmitglieder weitergeleitet und

<sup>1346</sup> WP-034-08-09-2014, S. 33

<sup>1347</sup> WM 20, S. 535 ff., Schreiben von PwC Berlin an alle Bürgen, Betreff: Antrag auf Freigabe der bislang zu 100 Prozent hinterlegten Anzahlungen/Auswertung der Dreijahresplanung der P+S Werften GmbH

<sup>1348</sup> WP-024-31-03-2014, S. 44

<sup>1349</sup> WP-024-31-03-2014, S. 44

<sup>1350</sup> WM 92, S. 130

<sup>1351</sup> WM 92, S. 131, E-Mail von PwC Berlin vom 12. Januar 2011 an die Bürgen, Betreff: Antrag auf Freigabe der bislang zu 100 Prozent hinterlegten Anzahlungen/Auswertung der Dreijahresplanung der P+S Werften GmbH

<sup>1352</sup> WM 92, S. 67 ff., Handschriftliche Notiz vom 17. Januar 2011

<sup>1353</sup> WM 92, S. 68 f., Handschriftliche Notiz vom 17. Januar 2011

<sup>1354</sup> WM 23, S. 363 PDF, Ergänzende Sachverhaltsdarstellung zum Bericht vom 12. Januar 2011 vom 19. Januar 2011

am 20. Januar 2011 fand eine Telefonkonferenz der Mitglieder des IMA statt, in welcher erneut über den Antrag auf Freigabe der Festgelder beraten wurde.<sup>1355</sup> Die Vertreter des Bundes und des Landes hielten eine Freigabe der Barunterlegungen der Anzahlungsavale für Bau-Nrn. 500 und 501 für vertretbar und ein Betrag i.H.v. 22. Mio. € wurde freigestellt. Des Weiteren wurde auch über die 90-prozentigen Freigabe der Anzahlungen für die Bau-Nrn. 504, 515, 516, 518 bis 520 entschieden, da kurzfristig mit einem Antrag vonseiten der Bank gerechnet wurde.<sup>1356</sup>

Am 20. Januar informierte PwC die P+S Werften mündlich über die Entscheidung der Bürgen.<sup>1357</sup> Die Finanzministerin Heike Polzin wurde mit Leitungsvorlage von Herrn Engel vom 21. Januar 2011 mit dem Betreff: „Bürgenseitige Zustimmung zur Freigabe von Barmitteln über ca. 22 Mio. € aus zunächst bar hinterlegten Anzahlungsavalen und Freigaben weiterer Anzahlungen“<sup>1358</sup> über die Freigabe der 90-prozentigen Barunterlegung informiert.<sup>1359</sup> Am 3. Februar informierte dann PwC die NORD/LB über die Genehmigung zur Herauslegung weiterer Avale sowie der Freigabe der diesbezüglichen Anzahlungen i.H.v. 90 Prozent.<sup>1360</sup>

Zusätzlich wurde im Rahmen der Entscheidung des IMA vom 20. Januar 2011 die Vorlage eines Finanzierungskonzeptes gefordert und die Werften aufgefordert über ihre Bemühungen zeitnah zu berichten.<sup>1361</sup> Schon nach der Präsentation der Dreijahresplanung am 24. November 2010 haben die Werften vorgeschlagen, eine AG Finanzierung ins Leben zu rufen, um nach möglichen Lösungen für das Problem „Finanzierungsbedarf“ zu suchen. Die AG Finanzierung hatte folgendes Ziel: „[...] zum einen die Kondition bei den Banken zu reduzieren, eine Kreditlinienausweitung zu bedeuten, für die möglicherweise weitere Hereinnahme von Aufträgen, die in der Planung nicht drin waren [...]“, wie der Zeuge Dehlke erklärte<sup>1362</sup> (siehe auch unter 2. Teil B. IV. Arbeitsgruppe Finanzierungen).

Der Zeuge Möller erklärte dazu: „Ich hatte ja schon mitgeteilt, dass der Finanzierungsbedarf ... wuchs durch das wachsende Orderbook und ... dann, glaube ich, hat Herr Kraus die Initiative ergriffen und gesagt: Wir können nicht erklären, dass wir ... dass wir von der Geschäftsführung verstärkte Akquise, Akquisitäten brauchen und dann die Finanzierung vollständig ... im Nirvana lassen. Sodass er vorschlug, so eine Arbeitsgruppe zu gründen, um mal zu ergründen, welche weiteren Finanzierungsmöglichkeiten es geben könnte, da schon sichtbar war, dass die Banken zumindest kurzfristig ihren Rahmen nicht erhöhen würden. [...] Und so entstand dann diese Arbeitsgruppe mit Herrn Kraus, Herrn Kulenkampff, glaube ich, noch Herrn Seagon – war Herr Dehlke da doch schon da? – Herrn

<sup>1355</sup> FM 12, S. 234, Protokoll zur Beratung der interministeriellen Sitzung des Bundes unter Beteiligung des Landes Mecklenburg-Vorpommern am 17. Januar 2011 und Telefonkonferenz am 20. Januar 2011

<sup>1356</sup> FM 12, S. 235 f., Protokoll zur Beratung der interministeriellen Sitzung des Bundes unter Beteiligung des Landes Mecklenburg-Vorpommern am 17. Januar 2011 und Telefonkonferenz am 20. Januar 2011; WM 20, S. 488, E-Mail Herr Koch an Herrn Möller vom 20. Januar 2011, Betreff: TELKO des IMA i.S. P+S von 10:00 Uhr

<sup>1357</sup> LFI 5, S. 2277, kurzfristige Liquiditätsvorschau, wesentliche kurzfristige Ereignisse, von KPMG

<sup>1358</sup> FM 12, S. 178 ff., Leitungsvorlage vom FM vom 21. Januar 2011

<sup>1359</sup> FM 12, S. 181, Leitungsvorlage vom FM vom 21. Januar 2011

<sup>1360</sup> WM 19, S. 130 f., E-Mail PwC an NORD/LB vom 3. Februar 2011, Betreff: Antrag auf Herauslegung von Avalen

<sup>1361</sup> FM 12, S. 235, Protokoll zur Beratung der interministeriellen Sitzung des Bundes unter Beteiligung des Landes Mecklenburg-Vorpommern am 17. Januar 2011 und Telefonkonferenz am 20. Januar 2011

<sup>1362</sup> WP-024-31-03-2014, S. 62 f.

Dehlke und mir, glaube ich.“<sup>1363</sup> Am 9. Dezember 2010 wurde die Arbeitsgruppe Finanzierung eingerichtet und ein erstes internes Treffen fand in Berlin statt (siehe auch im 2. Teil B. IV. Arbeitsgruppe Finanzierungen). Bei diesem Treffen war eines der Kernthemen die Beantragung einer neuen Bürgschaft von nun inzwischen schon 200 Mio. € sowie ein Kontokorrentkredit i.H.v. 50 Mio. €<sup>1364</sup> (siehe auch unter 2. Teil B II.2. Auslaufen des Deutschlandfonds – Bürgschaftsanträge der P+S Werften für zusätzlichen Bauzeitfinanzierungsrahmen).

### 3. Erste Besprechung einer 10-prozentigen Bardepotfreigabe im IMA

Durch die Freigabe der 90-prozentigen Barunterlegungen am 20. Januar 2011 wurden die Liquiditätsprobleme der P+S Werften kurzfristig gelöst. Weitere Möglichkeiten zur Sicherstellung der Liquidität mussten in den folgenden Monaten erörtert werden und Lösungen herausgearbeitet werden.

#### 3.1. Freigabe der 10-prozentigen Barunterlegung als Option

Eine inzwischen im Umfang von 200 Mio. € erforderliche weitere Projektfinanzierungslinie wurde von den P+S Werften nicht so schnell gefunden. Daher wurde im Rahmen eines Treffens der Arbeitsgemeinschaft Finanzierung in Hannover am 3. Februar 2011 erstmalig entschieden, dass Herr Dehlke zur Abdeckung einer im Februar entstehenden temporären Unterdeckung i.H.v. 20 Mio. € einen Antrag bei der NORD/LB über die Freigabe der 10-prozentigen Barunterlegung zu stellen habe.<sup>1365</sup> Es ist dem Aktenbestand nicht zu entnehmen, ob dieser Antrag gestellt wurde.

#### 3.2. Einbindung des IMA zum Thema Bardepotfreigabe als Lösung

Im Interministeriellen Ausschuss wurde nach dem hier vorliegenden Aktenbestand erstmalig im April 2011 das Thema „Freigabe der 10-prozentigen Barunterlegung“ besprochen. Dies ist dem Protokoll der Sitzung vom 20. April 2011 und der Telefonkonferenz vom 11. Mai 2011 des Interministeriellen Ausschusses zu entnehmen. Es wurde festgelegt, dass „[...] über eine temporäre Vorhaltung der Mindestliquidität und Freigabe der 10-prozentigen Barunterlegung erst zu gegebener Zeit sachangemessen geprüft und entschieden werden soll.“<sup>1366</sup>

Der Zeuge Reiners erklärte zu der damaligen Situation folgendes: „Der Restrukturierungserfolg wurde als übererfüllt dargestellt und trotzdem zeichneten sich erste Liquiditätsprobleme ab und zwar auf der Einnahmenseite. Die Risiken lagen in der planerischen Unterstellung von Geldeingängen aus Neubauprojekten in einer Größenordnung von 93 Mio. € also für Schiffe, die sich noch nicht in Bau befanden bzw. für solche, mit deren Bau gerade erst begonnen werden sollte. Die Ausgabenseite war weitestgehend fix für Material und Löhne et cetera für die Schiffe, die sich in der Produktion befanden. Bereits damals sollten einzelne Vereinbarungen des Kreditvertrages angepasst werden beispielsweise die Freigabe des Bardepots, Verlängerung der

<sup>1363</sup> WP-026-28-04-2014, S. 41 f.

<sup>1364</sup> WM 19, S. 114, P+S Werften GmbH AG Finanzierung, 9. Dezember 2010

<sup>1365</sup> WM 103, S. 278, Protokoll der Arbeitsgruppe Finanzierungen vom 3. Februar 2011

<sup>1366</sup> ADRs. 6/103, S. 11 PDF

Zahlungsziele mit den Lieferanten, um entsprechende Liquiditätsspielräume zu schaffen. Hieran wurde deutlich, dass es sich bei der sogenannten, bei dem sogenannten Projektfinanzierungsrahmen über 326 Mio. € gar nicht um einen Finanzierungsrahmen für das Projekt handelte, sondern um ein allgemeines Unternehmensfinanzierungsinstrument. [...] Eine ausschließlich projektbezogene Mittelverwendung war nicht durchzuhalten. Dies ist wiederum Folge der unzureichenden Unternehmensfinanzierung.<sup>1367</sup>

Die Zeugin Polzin stellte die Situation anders dar: „2010 und das Ganze ging bis Mitte 2011, möchte ich mal in diesem Prozess beschreiben, als sehr positive Entwicklung. Denn durch den Gutachter KPMG, durch den Schiffsbausachverständigen und plausibilisiert durch unseren Mandatar PwC nahmen wir zur Kenntnis, dass das Sanierungsprogramm im Grunde gut erfüllt wurde. Die Kompetenz im Spezialschiffbau wuchs, das sah man vor allem daran, dass die Werft ... gute Aufträge, auch mit guter Finanzierungsstruktur einwerben konnte. Und wir haben – auch für jemanden, der nicht zu Euphorieausbrüchen neigt, wie ich – das Gefühl gehabt: ‚Das hat gute Chancen, das wird sich gut entwickeln‘.<sup>1368</sup>

#### 4. Bardepotfreigabe im Juli 2011

Nachdem der Vertrag mit Terry Highlands über ein Offshore Construction Vessel am 10. Januar 2011 rechtsgültig unterschrieben wurde,<sup>1369</sup> wurde die erste Rate für die Bau-Nr. 504 in der Kalenderwoche 5, 2011 und die zweite. Rate in der Kalenderwoche 9, 2011 fällig und erwartet.<sup>1370</sup> In der Liquiditätsvorschau vom 18. Februar 2011, wurde erläutert, dass es aufgrund nicht vollständig vorliegender Dokumente seitens der Banken und der Reeder zu Verschiebungen bei den Anzahlungsraten komme.<sup>1371</sup> Am 1. April 2011 lagen die notwendigen Dokumente des Reeders immer noch nicht vor und dieser wurde in Kalenderwoche 13 des Jahres 2011 in Verzug gesetzt. Es wurde erklärt, dass diese Situation keine nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Liquiditätsslage der P+S Werften GmbH habe.<sup>1372</sup>

Am 13. Mai 2011 wurde erstmalig auf das Risiko einer Liquiditätsunterdeckung im Juli 2011 hingewiesen und zwar sofern die Anzahlungen für die Bau-Nr. 504 im Juni nicht eingehen würden.<sup>1373</sup> Am 10. Juni 2011, in der Beiratstelefonkonferenz, wurde von Herrn Dehlke unter dem Punkt Liquidität auf verspätete Zahlungseingänge bei NB 504 und NB 568 hingewiesen. Dem Protokoll ist des Weiteren zu entnehmen, dass Herr Dehlke kurzfristig bei der NORD/LB eine Freigabe der 10-prozentigen Barhinterlegungen beantragen sollte.<sup>1374</sup> Aus der Liquiditätsplanung vom 8. Juli 2011 geht hervor, dass die erste Rate über 11 Mio. € für die Bau-Nr. 504, Terry Highlands, immer noch nicht geflossen war.<sup>1375</sup> Die P+S Werften GmbH hatte, nach erfolgten Gesprächen mit der NORD/LB, im Juni 2011 einen Antrag bei der NORD/LB auf Freigabe der Barunterlegungen i.H.v.

---

<sup>1367</sup> WP-042-03-11-2014, S. 9

<sup>1368</sup> WP-059-23-03-2015, S. 89

<sup>1369</sup> WM 12, S. 453

<sup>1370</sup> LFI 5, S. 2279, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 21. Januar 2011

<sup>1371</sup> LFI 5, S. 2256, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 18. Februar 2011

<sup>1372</sup> LFI 5, S. 2223, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 1. April 2011

<sup>1373</sup> LFI 5, S. 2185, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 13. Mai 2011

<sup>1374</sup> ADRs. 6/103, S. 14 PDF

<sup>1375</sup> LFI 33, S. 55, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 8. Juli 2011, von P+S Werften und KPMG

12,1 Mio. € gestellt und erhielt am 1. Juli eine bedingte Zusage der Bank.<sup>1376</sup>

Die Zeugin Claaßen äußerte sich dazu wie folgt: „Nach meiner Erinnerung gab es zwei Freigaben des Bardepots. Die erste ... glaube ich, im Juni ... oder Juli des Jahres 2011. ... Und die war, die wurde dann relativ kurzfristig zurückgeführt [...].“<sup>1377</sup> Und der Zeuge Meyer fügte hinzu: „Sommer 2011, als wir feststellen mussten im Jour fixe, dass die Liquiditätsprobleme der P+S Werften durch nicht planbare Ereignisse sich sozusagen verschlechtert hatten. Wir hatten zum einen einen Zahlungsverzug, eine Zahlungsverzögerung des Unternehmens Coastline, also Terry Highlands, im Juli 2011. Da ging es um eine Rate von 33 Mio. €, die sozusagen ausblieb in der Bezahlung. [...] beides in der Kombination eben zu akuten Liquiditätsproblemen bei P+S führte. Dieses haben wir damals gelöst durch das übliche Verfahren im Bürgschaftsmanagement. Das heißt, im Juli wie auch später im August kam es dann jeweils zu einer Verpfändungsfreigabe im Bardepot, temporär, um diese Liquiditätsengpässe, so will ich sie mal bezeichnen, dann auch entsprechend abzufedern.“<sup>1378</sup>

Die Zeugin Polzin stellte die Situation wie folgt dar: „Ab 2011 – und zwar in der Mitte, bis dahin waren alle Gutachten auf Grün geschaltet – gab es die ersten Probleme. Wenn ich das Bild einer Straße mir vorstelle, würde ich das als Schlagloch bezeichnen. Und zwar ging es im Grunde los mit einzelnen Vorkommnissen auf der Werft, die am Anfang nicht mal ein Verschulden der Werft waren. Beispielsweise dieser Motorschaden an einem schwedischen Küstenschiff. Da hatten Zulieferer den Motor geliefert. Es gab eine Havarie. Das führte natürlich dazu, dass Ablieferungstermine verschoben wurden und wie das ist, in einem sehr dichten Ablauf, schon ein gewisser Dominoeffekt einsetzte, der aber zunächst überhaupt noch nicht das Gefühl erweckte, dass hier eine große Gefahr wäre. Uns war nur klar, wir mussten das Thema Liquidität, das ja dauerhaft ein Problem der Werften war, und wenn ich ergänzen darf, nicht nur der Werften, sondern hier im Osten hatte ja kein einziger Betrieb eine solche Kapitaldecke, dass gewisse Zahlungsverzögerungen oder Schwierigkeiten einfach überbrückt werden konnten. Das ist, denke ich, bei den Werften ein noch viel größeres Problem, bei den großen Auftragsvolumina. ... Dieses Küstenschiff, das kurz vor der Ablieferung stand, nun also mit dem Motor nicht weiterkam, war quasi ein Stolperstein und davon gab es in der Folge einige, beispielsweise, dass aufgrund neuer gesetzlicher dänischer Bestimmungen die Brandschutzauflagen bei den Scandlines-Fähren schon stärker waren. Das zog weitere Arbeiten nach sich, die ursprünglich nicht im Plan waren.“<sup>1379</sup>

#### 4.1. Gründe für die Freigabe

Am 30. Juni 2011 stellte Herr Kars, NORD/LB, bei PwC einen Antrag auf Zustimmung zur temporären Freigabe des 10-prozentigen Bardepots i.H.v. ca. 14 Mio. €<sup>1380</sup> Der Hintergrund des Antrags der NORD/LB war, dass sich abzeichnete, dass der Eingang der ersten beiden Anzahlungsraten für die Bau-Nr. 504, Offshore Construction Vessel, Terry Highlands, i.H.v. 22 Mio. € sich auf die KW 31 verschieben werde. Eine daraus resultierende Liquiditätsunterdeckung sollte mit der Freigabe der 10-prozentigen

<sup>1376</sup> LFI 33, S. 55, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 8. Juli 2011, von P+S Werften und KPMG

<sup>1377</sup> WP-040-27-10-2014, S. 103

<sup>1378</sup> WP-055-02-03-2015, S. 161

<sup>1379</sup> WP-059-23-03-2015, S. 89

<sup>1380</sup> ADrs. 6/103, S. 17 PDF

Barunterlegung kurzfristig und temporär ausgeglichen werden.<sup>1381</sup>

PwC informierte am 5. Juli 2011 die Bürgen, dass sie im Zusammenhang mit der anstehenden Entscheidung über die Freigabe der Barunterlegung die NORD/LB gebeten habe, eine Einschätzung zum Eingang der Anzahlungsraten für die Bau-Nr. 504 abzugeben.<sup>1382</sup> Im Votum der PwC wurde erklärt, dass, um die Illiquidität der P+S Werften zu verhindern, eine bis zum 29. Juli 2011 befristete Freigabe der Barunterlegung vertretbar sei. Die Werft habe sich unverzüglich um die Anerkennung der Abtretung der Rechte aus dem Bauvertrag durch den Besteller zu kümmern.<sup>1383</sup> Der freizugebende Teilbetrag belief sich auf 12,1 Mio. €<sup>1384</sup>

#### 4.2. Verfahren und Ablauf bei der Freigabe im Juli 2011

Nachdem in der Telefonkonferenz des Beirats vom 10. Juni 2011 Herr Dehlke beauftragt wurde einen Antrag auf Freigabe der Bardepots zu stellen,<sup>1385</sup> führte er am 17. Juni 2011 ein Gespräch mit der NORD/LB und in diesem Gespräch wurde unter anderem über die Antragstellung der P+S Werften bezüglich der Freigabe der 10-prozentigen Hinterlegungen gesprochen.<sup>1386</sup>

Ende Juni 2011 stellte die P+S Werften GmbH bei der NORD/LB einen Antrag auf temporäre Freigabe der Barunterlegungen und daraufhin wurde von der NORD/LB am 30. Juni 2011 ein entsprechender Antrag beim Mandatar des Bundes für einen befristeten Zeitraum von 4 Wochen gestellt.<sup>1387</sup>

PwC Berlin leitete diesen Antrag am 4. Juli 2011 an die Bürgen, Bund und Land, weiter.<sup>1388</sup> In diesem Schreiben nahm der Mandatar Stellung zu dem Antrag der NORD/LB. Am 5. Juli lud PwC Berlin dann zu einer Telefonkonferenz ein, um das Thema „Freigabe der 10-prozentigen Barunterlegung“ zu beraten.<sup>1389</sup> Daraufhin fand am 6. Juli 2011 eine Telefonkonferenz statt, in der der Sachverhalt beraten wurde. Ein Protokoll dieser Beratung ist dem Aktenbestand der Landesregierung nicht zu entnehmen.

Anschließend, ebenfalls am 6. Juli 2011, schrieb PwC Berlin die NORD/LB an und erklärte, dass es keine Einwände der Bürgen gegen die befristete Freigabe des Bardepots i.H.v. 12,1 Mio. € gebe. Außerdem wurde erklärt, dass es sich um eine Ausnahme handle und die Bürgen folgende Forderung haben: „Die Bürgen fordern Sie daher auf, frühzeitig Lösungsansätze zu erarbeiten, die in vergleichbaren Situationen eine Sicherung der Liquidität ohne eine gesonderte Beteiligung der Bürgen ermöglichen werden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf Abschnitt H 11. 15) des Votums vom 27./28. Mai 2010 zum Bürgschaftsantrag.“<sup>1390</sup>

---

<sup>1381</sup> A Drs. 6/103, S. 27

<sup>1382</sup> A Drs. 6/103, S. 25

<sup>1383</sup> A Drs. 6/103, S. 23

<sup>1384</sup> A Drs. 6/103, S. 27

<sup>1385</sup> A Drs. 6/103, S. 14

<sup>1386</sup> A Drs. 6/103, S. 15

<sup>1387</sup> A Drs. 6/103, S. 17

<sup>1388</sup> A Drs. 6/103, S. 21

<sup>1389</sup> A Drs. 6/103, S. 26

<sup>1390</sup> A Drs. 6/103, S. 27

Der Zeuge Meyer führte aus, dass dieses Vorgehen normales Bürgschaftsmanagement sei: „In diesem konkreten Fall, wenn ein Unternehmen, hier P+S, einen Antrag stellt an den Mandatar des Landes PwC, aufgrund eines begründeten Sachzusammenhangs – das ist zweimal geschehen im Sommer 2011, einmal ausbleibende Zahlungen Terry Highlands im Juli, glaube ich, [...] – kann man beantragen, temporär bestimmte Bardepots freizugeben. Das gehört zum normalen Bürgschaftsmanagement. Diese Anträge hat es gegeben von P+S an den Mandatar PwC. Die PwC holt sich dann die Erlaubnis von den zuständigen Referatsleitern im Finanzministerium, im Wirtschaftsministerium. Das gehört zu dem Zusammenspiel, das die an der Tagesordnung pflegen.“<sup>1391</sup>

Leitungsvorlagen, wie sie bei der Bardepotfreigabe im Januar 2011 angefertigt wurden, konnten hierzu nicht dem Aktenbestand der Landesregierung entnommen werden.

#### 4.3. Rückführung

Die P+S Werften haben, nach eigenen Angaben, die temporäre Freigabe der Festgelder i.H.v. 12,1 Mio. € fristgerecht zurückgezahlt.<sup>1392</sup> Aus der Liquiditätsvorschau vom 5. August 2011 geht hervor, dass Ende Juli 2011 die Rückzahlung der temporären Freigabe an die NORD/LB erfolgte.<sup>1393</sup>

Dies bestätigte auch der Zeuge Dr. Mediger in seiner Aussage: „Wie ich sagte, es hat schon mal so eine temporäre Freigabe vorher gegeben, die aber, glaube ich, nur einen Monat dauerte, dann floss das Geld wieder zurück.“<sup>1394</sup>

### 5. Bardepotfreigabe im August 2011

Kurz nach der Rückzahlung der ersten 10-prozentigen Bardepotunterlegung, gab es erneut Probleme mit der Liquidität. In der Beiratssitzung vom 8. August 2011 erläuterte Herr Schulze von KPMG die aktuell sehr ernste Liquiditätssituation. Denn aufgrund der ungeplanten Zahlungsausfälle bei der Bau-Nr. 568 (Küstenwachboot) und Zahlungsverzögerungen bei Terry Highlands sei die Liquiditätssituation sehr ernst und es müsse dringend ein Antrag auf Bardepotfreigabe bis Ende 2011 gestellt werden.<sup>1395</sup> Ähnlich äußerte sich auch der Zeuge Dr. Mediger: „Anlass zur Handlungsnotwendigkeit war die Havarie dieses Schiffes der Swedish Coast Guard Anfang August 2011, der Ausfall der Schlusszahlung von 8 Mio. € und der Bedarf für die Reparatur. Zusammen mit den weiteren Faktoren, Verzögerung der Raten bei Terry Highlands. Und das führte dazu, dass man sich Gedanken darüber gemacht hat, wie man schnell helfen kann, um diese Liquiditätsprobleme zu beheben. [...] kurzfristig, nämlich die Aussetzung der Barreserve.“<sup>1396</sup>

Der Zeuge Saur erklärte: „Es hat ja, wenn ich mich jetzt recht erinnere, schon vorher eine Pfandfreigabe gegeben in dem Jahr 2011. Und die besondere Situation war eben die Havarie dieses, dieses Küstenwachtschiffes, was hinzugekommen ist. Die, sage ich mal, ein außerordentliches Ereignis gewesen ist, mit dem niemand gerechnet hat und die dann dazu

<sup>1391</sup> WP-055-02-03-2015, S. 186

<sup>1392</sup> A Drs. 6/103, S. 32

<sup>1393</sup> LFI 33, S. 81, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 5. August 2011

<sup>1394</sup> WP-034-08-09-2014, S. 56

<sup>1395</sup> A Drs. 6/103, S. 30 PDF

<sup>1396</sup> WP-034-08-09-2014, S. 40

geführt hat, dass man relativ schnell über eine nochmalige, dann glaube ich aber auch zeitlich befristete, Freigabe entscheiden musste. Und das ist im Bürgerschaftsausschuss erfolgt, die Entscheidung. Wenn ich mich recht erinnere, hat es eine Telefonkonferenz gegeben, wo dann letztendlich in Abwägung dieser Gesichtspunkte, dann eine positive Entscheidung getroffen wurde.“<sup>1397</sup> Des Weiteren gab der Zeuge Saur zu Protokoll: „Und dieses Bardepot war ein, ein Punkt an dieser Stelle und alles waren kreditvertragliche Regelungen, über die der Kreditvergeber erst mal selber entscheiden würde. Deswegen ist das aus unserer Sicht, diese Bardepotfreigabe, auch, zumal sie auch nur zeitlich befristet gewesen ist, ist jetzt keine neue Grundsatzentscheidung gewesen über einen neuen Bürgschaftsrahmen oder über eine, eine grundsätzliche Abweichung der Finanzierung. Sondern das war in diesem Kreditrahmen erlaubt, die Banken haben das so entschieden und wir als Land mussten uns entscheiden: Machen wir mit oder machen wir nicht mit? Und die Alternative – Es war damals aus meiner Sicht alternativlos, [...] weil man diese Havarie einfach nicht in der Planung drin hatte. Und man konnte an der Stelle nur handeln, kurzfristig, wenn man das Depot freigibt.“<sup>1398</sup>

Und die Zeugin Claassen fügte noch hinzu: „Bei der zweiten Freigabe des Bardepots war ich selber nicht anwesend, das muss im August gewesen sein. [...] Da kann ich jetzt zu den genauen Entscheidungsabläufen nichts sagen. Ich kann aber inhaltlich das so einordnen, dass aufgrund verschiedener Entwicklungen sich der Liquiditätsbedarf der Werft sich angespannt hatte und diese Bardepotfreigabe, die dann erfolgte, ja bezüglich der aufgelaufenen Bardepotmittel und der weiteren Mittel, die dann noch aus Anzahlungen normalerweise da hinzugekommen wären, das wirtschaftlich notwendig war, um der Werft eben aus dieser Liquiditätsklemme herauszuhelfen. Also, ihr die Mittel, die ihr nach dem Darlehen ja eigentlich auch zur Verfügung standen, für die sie ja auch die Kosten getragen hat, dann zur Verfügung zu stellen. Und, obwohl ich selber an der Entscheidung persönlich nicht beteiligt war, habe ich die natürlich nachher wahrgenommen.“<sup>1399</sup>

Der Zeuge Dr. Mediger betonte, dass das Zurückgreifen auf das Bardepot das schnellste und probateste Mittel bei Liquiditätsschwierigkeiten gewesen sei und man dies dann im August auch gemacht habe.<sup>1400</sup>

## 5.1. Gründe für die Freigabe

Die Gründe für die Freigabe des Bardepots im August 2011 fasste der Zeuge Dr. Mediger folgendermaßen zusammen: „Die Werft hatte am 5. August die Havarie, am 10. August hat sie einen begründeten Antrag an die NORD/LB gestellt. Die NORD/LB hat am 17. August an PwC geschrieben, hat gesagt: Wir haben diesen Antrag vorliegen, so und so sieht er aus, wir prüfen den noch, wahrscheinlich werden wir ihn genehmigen, unsere Gremien haben noch nicht abschließend entschieden – Bitte, PwC, befasst dich auch schon mal damit. PwC hat dann geprüft, hat diesen Bericht am 23. August an die Landesregierung, an die beiden zuständigen Ressorts geschickt. Und dann fand eine Telefonkonferenz statt, meines Wissens am 24., wo alle Beteiligten, also auch der Bund dann, dem zugestimmt haben. Weil die Banken alleine – obwohl sie in der Tat die Herren des Verfahrens sind, da haben Sie recht – die Banken alleine dürfen das nicht, die brauchen die Zustimmung der Bürgen für so einen Schritt. Und diese Zustimmung hat PwC dann mit Schreiben vom 25. August der

<sup>1397</sup> WP-040-27-10-2014, S. 8

<sup>1398</sup> WP-040-27-10-2014, S. 22

<sup>1399</sup> WP-040-27-10-2014, S. 103 f.

<sup>1400</sup> WP-034-08-09-2014, S. 40



NORD/LB mitgeteilt, die dann daraufhin das Geld gegenüber der Werft freigegeben hat. Es handelte sich um eine temporäre Freigabe bis zum Ende des Jahres 2011. [...] Hier sollte es bis Ende 2011 gehen. Das ist dann aber wider damaliges Erwarten nicht zurückgeflossen, wie ich schon sagte, weil dann das Problem Harren auftauchte. Dadurch hat sich das verschärft und dann musste es weiter verlängert werden, die Aussetzung der Bardepots.“<sup>1401</sup>

Der Zeuge Meyer erläuterte das man im Jour fixe festgestellt habe, dass sich die Liquiditätssituation der P+S Werften durch nicht planbare Ereignisse verschlechtert habe. Die Kombination zweier Ereignisse, nämlich der Zahlungsverzögerung von Terry Highlands im Juli 2011, wo eine Rate i.H.v. 33 Mio. € ausgeblieben sei und einem Motorplatzer beim Swedish Coast Guard-Schiff, hätten zusammen zu akuten Liquiditätsproblemen bei den P+S Werften im August geführt. Die Landesregierung habe diese Liquiditätsprobleme durch das übliche Verfahren im Bürgschaftsmanagement gelöst. Man habe sich für eine temporäre Verpfändungsfreigabe im Bardepot entschieden und diese Entscheidung von Finanzministerium und Wirtschaftsministerium habe man im Wesentlichen auf der Arbeitsebene getroffen.<sup>1402</sup>

Die angespannte Liquiditätssituation war für den Zeugen Wellmann der maßgebliche Grund für die Freigabe des Bardepots, wie er ausführte: „Die Liquidität war auf, auf gelb-rot. Das heißt, nur die Liquidität. Dass praktisch, die, die Aufträge hatten sie ja noch, ja. [...] die Liquidität war, war angespannt, sehr angespannt. Hätten wir diese Barreserve nicht freigegeben, dann hätte sie, sage ich mal, ernsthafte Probleme bekommen.“<sup>1403</sup>

Der Zeuge Jandke führte dazu aus: „Das war auch ein Spezialschiff für einen Besteller, Terry Highland. Die Anzahlung kam nicht Anfang 2011, wie mal vorgesehen war, sondern sie kam erst im August 2011. Das heißt, für eine mittelständische Werft mit engem Finanzierungsspielraum waren das schon Belastungen, die irgendwie dargestellt werden mussten. Am Ende sind sie gelöst worden, indem Kredit-Covenants, die im Kreditvertrag mit der NORD/LB und mit der KfW vereinbart waren, nämlich, dass Avale zu zehn Prozent bar zu unterliegen sind, einfach ausgesetzt wurde. Die entsprechende Liquidität ist dann ins Unternehmen geflossen. Man konnte wieder allmählich Lieferanten bedienen. Insofern ... hatte man, ja, es noch mal geschafft, die Liquidität zu retten. Das war dann August 2011.“<sup>1404</sup>

Die Zeugin Polzin äußerte sich zu den Gründen der Freigabe folgendermaßen: „Wo die P+S Werften zu dem Zeitpunkt September 2011 gestanden haben – wäre es uns nicht in den Sinn gekommen, dass wir es mit einem Unternehmen zu tun haben, das insolvent ist. Denn da war die Prognose ganz klar bestätigt: Sie sind auf der ansteigenden Straße und hatten letztlich ein kleines Problem. Das habe ich vorhin festgemacht an dem Motorschaden des Schwedischen Küstenschiffes. Es könnte also keinesfalls überhaupt darum gehen, eine drohende Insolvenz wegen des Wahltermins zu überbrücken. Das ist so abstrus, das wäre uns überhaupt nicht in den Kopf gekommen, diese Art kausalen Zusammenhänge da zu thematisieren. Es ging lediglich darum, einen Liquiditätsengpass mit unseren Instrumentarien zu überbrücken.“

---

<sup>1401</sup> WP-034-08-09-2014, S. 56

<sup>1402</sup> WP-055-02-03-2015, S. 161

<sup>1403</sup> WP-038-06-10-2014, S. 93

<sup>1404</sup> WP-028-05-05-2014, S. 76

## 5.2. Verfahren und Ablauf bei der Freigabe im August 2011

Um das Verfahren bei der Freigabe des Bardepots näher zu erläutern sagte die Zeugin Polzin folgendes aus: „In Paragraf 14 Haushaltsgesetz steht, dass erforderliche Grundsatzentscheidungen immer von der Hausspitze zu treffen sind. Das sind zum Beispiel Bürgschaftsentscheidungen. [...] Alles was um die Betreuung, um die Aufrechterhaltung, um die Durchführung dieser Bürgschaften sich dreht, ist Sache der Arbeitsebene. Auch das findet sich in der GGO, diesmal in Paragraf 7 Absatz 1, dass ein Referatsleiter alle Entscheidungskompetenz und auch –pflicht hat, im Zusammenhang mit diesen einmal grundsätzlich getroffenen Entscheidungen handeln zu dürfen. Das sage ich auf der einen Seite, dass wir das gedurft hätten. Frau Claaßen wäre das in der Regel ja gewesen, die das hätte entscheiden können und dürfen und müssen. In diesem Falle war es wegen Urlaubsvertretung Herr Bäumer. Und der konnte und durfte und musste das ganz genauso. Nur, jetzt kommt noch eins dazu, es ist ja noch nicht mal so, dass sie das ohne Information der Ministerin getan haben. Denn diese Diskussion ist schon am 23. August aufgekommen im Jour fixe, das findet man auch in den Protokollen, dass diese Barfreiziehung passieren muss, sonst ist die Liquidität so knapp, dass alleine deshalb eine Insolvenz drohen könnte. Und ich bitte Sie, sich mit mir mal vorzustellen, es scheitert jetzt an dieser Geschichte, weil wir an unseren Sicherheiten festhalten und dann hätten wir aber diese Sicherheiten gehabt, um in der Insolvenz die Schiffe zu Ende zu bauen. Allein fiskalisch muss man sich mal vorstellen, was diese maximal 30 Mio. dann wohl bewirkt hätten. Also, das wäre eine volkswirtschaftlich völlig falsche Entscheidung gewesen, zu sagen, hieran lassen wir es jetzt scheitern. Ich rufe mal in Erinnerung: Die Banken haben es beantragt. Berlin sagte, BMWi: ‚Geht.‘ BMF sagt: ‚Na klar, grünes Licht.‘ Wirtschaftsministerium sagt: ‚Ja.‘ Und wir überlegen noch lange und halten das Ganze an? Dann hätten wir, ich denke mal, zu Recht hinterher die Vorwürfe gekriegt, woran die Werft gescheitert ist. Dieser Jour fixe, der war nach meinem Urlaub. Und ich erinnere mich noch daran, dass das Bürgschaftsreferat zu mir kam und mir gesagt hat, dies und dies ist jetzt zu entscheiden und wir haben übermorgen eine Telefonschaltkonferenz und da muss das dann klargehen. Und weil wir diesen Sachverhalt ja schon einmal gezogen haben, das war ja ein übliches Instrument, habe ich nur gesagt: ‚Klar.‘ Also ich sage mal, das ist doch gleich doppelt gleich irgendwo geklärt und noch mal: Der Wahltermin ist in diesem Zusammenhang an keiner Stelle, an keiner Stelle überhaupt mal thematisiert worden.“<sup>1405</sup>

Der Ablauf dieser Bardepotfreigabe im August 2011 stellt sich nach Aktenlage und Aussagen der Zeugen wie folgt dar: Die P+S Werften GmbH stellte am 10. August 2011 einen Antrag auf Freigabe der 10-prozentigen Barhinterlegung bis zum 31. Dezember 2011 an die NORD/LB.<sup>1406</sup>

Am 17. August 2011 hat die NORD/LB dann eine E-Mail an PwC als den Mandatar des Bundes und des Landes geschickt, in welcher erklärt wurde, dass ein Antrag auf Freigabe bzw. Aussetzung der 10-prozentigen Barhinterlegung bis zum 31. März 2012 vorliege. Die bankinterne Prüfung sei noch nicht abgeschlossen, aus Zeitgründen müsse aber dazu unmittelbar in die Diskussion mit den Bürgen eingetreten werden.<sup>1407</sup>

Am 20. August 2011 wurde diese Information in der Landesregierung von Herrn Möller

<sup>1405</sup> WP-059-23-03-2015, S. 117 f.

<sup>1406</sup> ADrs. 6/103, S. 32 und WM 98, S. 331 f.

<sup>1407</sup> ADrs. 6/103, S. 35 und WM 98, S. 314

weitergeleitet und mitgeteilt, dass sich Treuhänder und Bank inzwischen geeinigt hätten.<sup>1408</sup>

Am 23. August 2011 beantragte PwC bei Bund und Land aufgrund eines Antrages der NORD/LB vom 22. August 2011 die temporäre Freigabe der 10-prozentigen Barhinterlegung der erfolgten Anzahlungen i.H.v. 17,9 Mio. € sowie den Verzicht auf anteilige Barhinterlegung aller bis zum 31. März 2012 eingehenden Anzahlungen bis April 2012. Die Hintergründe des Antrages wurden im Dokument „Antrag auf Verpfändungsfreigabe“ zusammengefasst (siehe auch unter 2. Teil B. VII. 5.2.1. PwC-Gutachten vom 23. August 2011). Aufgrund der damaligen angespannten Liquiditätssituation wurde gleichzeitig zu einer Telefonkonferenz am 24. August 2011 eingeladen.<sup>1409</sup> PwC ging dabei davon aus, dass eine Entscheidung bis zum 25. August 2011 erfolgen musste.<sup>1410</sup>

Am 23. August 2011 schrieb PwC Berlin eine E-Mail an die Landesregierung und bat um eine Vorbesprechung am 24. August 2011, da der Bund dem Vernehmen nach einen Eigenbeitrag der Banken fordern wolle.<sup>1411</sup> Dem Aktenbestand der Landesregierung ist zu dieser Vorbesprechung nichts zu entnehmen.

Am 24. August 2011 wurde dann von PwC Berlin zu einer Telefonkonferenz für den 25. August um 10.30 Uhr eingeladen.<sup>1412</sup> Ein Protokoll dieser Telefonkonferenz ist dem Aktenbestand der Landesregierung nicht zu entnehmen (siehe auch unter 2. Teil B. VII. 5.2.2. Telefonkonferenz am 25. August 2011).

Das Ergebnis der Anfrage der NORD/LB vom 22. August 2011, auf Freigabe der 10-prozentigen Barunterlegung, wurde am 25. August 2011 schriftlich der NORD/LB vonseiten PwC Berlin mitgeteilt. Die Freigabe wurde von den Bürgen genehmigt und des Weiteren wurde die NORD/LB aufgefordert, alle Möglichkeiten auszuschöpfen um die Liquiditätssituation der Werften zu verbessern.<sup>1413</sup>

Der Zeuge Dr. Mediger fasst diese Abläufe in seiner Aussage wie folgt zusammen: „Es gibt im Vorfeld dieser Barunterlegungsfreigabe einmal dieses Schreiben der Werft vom 10. August an die NORD/LB, dann das Schreiben der NORD/LB vom 17. August an PwC und dann den Bericht von PwC vom 23. August mit einem Anschreiben, über das wir jetzt mehrfach gesprochen haben. In dem Anschreiben vom 23. August schlägt PwC wegen der Eilbedürftigkeit eine Telefonkonferenz am 24. August, glaube ich, vor. Und das Nächste, was man in den Akten findet, ist ein Schreiben von PwC vom 25. August, wo sie an die NORD/LB schreiben und mitteilen, dass die Bürgen – also Land und Bund – der Barfreigabe zugestimmt haben.“<sup>1414</sup>

Der Zeuge Saur äußerte sich zu diesem Verfahren folgendermaßen: „Also, Freigabeentscheidungen hat es mehrere gegeben. [...] Diesen Termin, den Sie jetzt ansprechen, den 23.: Da gibt es eine Einladung zu einer Telefonkonferenz, da ist ein Vermerk gemacht worden für diese Telefonkonferenz und es ist hinterher – das ist allerdings nicht in

<sup>1408</sup> ADrs. 6/103, S. 38 f. und FM 15, S. 1230

<sup>1409</sup> ADrs. 6/103, S. 40

<sup>1410</sup> FM 15, S. 1259

<sup>1411</sup> ADrs. 6/103, S. 42 und WM 98, S. 300

<sup>1412</sup> ADrs. 6/103, S. 44 und WM 98, S. 279

<sup>1413</sup> ADrs. 6/103, S. 47 und FM 15, S. 1331

<sup>1414</sup> WP-034-08-09-2014, S. 87 f.

den Akten, glaube ich – es hat einen Vermerk der PwC zu diesem Telefonat oder zu dieser Telefonkonferenz, zu dem Ergebnis gegeben. Und richtig ist, es war eine kurzfristige Entscheidung, die ist vom Ergebnis her aufgenommen worden. Jetzt ist die Frage, warum man sie nicht unter Leitungsvorbehalt gestellt hat. Das kann ich Ihnen nicht beantworten. Es kann auch durchaus sein, dass man dem Staatssekretär, dem Minister, dass Herr Koch [...] dass er sie vielleicht mündlich unterrichtet hat. Ich gebe Ihnen recht, ich finde zu dieser Entscheidung keine Vorlage des Ministeriums, da haben Sie recht. Es gibt eben wie gesagt die Vorlage von PwC und es gibt das Ergebnis der PwC als Vermerk.<sup>1415</sup>

Der Zeuge Bäumer erklärte zum weiteren Umgang mit den Aussagen von PwC zur Bargelddepotfreigabe: „In den Akten finden sich mehrere Stellen, wo Frau Claßen [...] ganz deutlich macht [...] wie solche Entscheidungen getroffen worden sind. Das ist mir beim Durchblättern, ist es mir aufgefallen, dass also Frau Claßen und ich exakt das gleiche Bild hatten. Selbstverständlich ist man im Bürgschaftsausschuss in der Lage, in dem Bürgschaftsverfahren, also im Rahmen des Bürgschaftsverfahrens, im Rahmen des genehmigten Verfahrens, solche Entscheidungen zu treffen. [...] Okay. Ich wollte nur ergänzen, dass es sich mehrfach in den Akten wiederfindet, wie die Sicht von Frau Claßen ist und das ist eben normales Bürgschaftsverfahren. Das kann man nachlesen.“<sup>1416</sup>

Zu diesem Vorgang wurde keine Leitungsvorlage und es wurden auch keine Protokolle der Beratungen und/oder Telefonkonferenzen in den Aktenbeständen der Landesregierung gefunden.

### 5.2.1. PwC-Gutachten vom 23. August 2011

Aufgrund eines Antrages der NORD/LB vom 22. August 2011 auf Zustimmung zur Freigabe der 10-prozentigen Barhinterlegung i.H.v. 17,9 Mio. € sowie Verzicht auf die anteilige Hinterlegung aller bis zum 31. März 2012 eingehenden Anzahlungen bis April 2012 fertigte der Mandatar eine Stellungnahme als Entwurf an.<sup>1417</sup> In diesem Dokument wurde erklärt, dass für die P+S Werften ohne die Freigabe der 10-prozentigen Barunterlegung die Zahlungsfähigkeit nicht mehr sicherzustellen sei. Durch die Freigabe des Bardepots könne hingegen die Liquidität für die nächsten Monate gewährleistet werden. Des Weiteren wurde unterstrichen, dass die Planung die Überführung weiterer Aufträge der Kategorien 2 und 3 in Verträge vorsehe. Die entsprechend fest einkalkulierte Liquidität durch, noch für das Jahr 2011, erwarteten Anzahlungen i.H.v. 25,4 Mio. € sei aber noch nicht gesichert.<sup>1418</sup> Im PwC-Gutachten heißt es auf Seite 11: „Die Planungsansätze halten wir zumindest auf der angenommenen Zeitschiene nicht mehr in jedem Fall für plausibel.“<sup>1419</sup> Auf eine weitere Auseinandersetzung mit den Planungsannahmen wurde ausdrücklich verzichtet unter Hinweis auf eine von der KPMG inzwischen angekündigte aktualisierte Planung.<sup>1420</sup> Ein Votum wurde von PwC in diesem Entwurf nicht abgegeben.<sup>1421</sup>

---

<sup>1415</sup> WP-040-27-10-2014, S. 72

<sup>1416</sup> WP-055-02-03-2015, S. 93

<sup>1417</sup> FM 15, S. 1255 ff.

<sup>1418</sup> FM 15, S. 1264 f.

<sup>1419</sup> FM 15, S. 1265

<sup>1420</sup> FM 15, S. 1267

<sup>1421</sup> ADrs. 6/103, S. 43 und FM 15, S. 1267

Dazu sagte der Zeuge Koch aus: „Es war jetzt so, dass die Situation aufgrund dieser – ja, das war die Darstellung der Geschäftsführung – völlig unerwarteten Havarie in dem Motorraum dieses Küstenwachbootes, so unerwartet war und, und die Liquiditätssituation sich dermaßen zuspitzte, dass PwC lediglich in der Kürze der Zeit einen Entwurf fertigen konnte.“<sup>1422</sup> Und er führte weiter aus: „Dass der Bürgerschaftsausschuss, also nicht nur die Landesvertreter, sondern auch die Bundesvertreter von ihrem PwC als Bundesmandatar lediglich einen Entwurf zur Verfügung gestellt bekommen haben und dann zwei Tage später zu einer Telefonkonferenz gebeten wurden oder man sich dazu verabredet hat, die dann am 25. tatsächlich stattgefunden hat. Und in dieser, das Ergebnis ist bekannt.“<sup>1423</sup> Zur Frage möglicher Ersatzsicherheiten führte der Zeuge Koch aus: „Nach meiner Erinnerung wäre es schwierig gewesen, Ersatzsicherheiten noch in dieser Situation hereinzubekommen. So weit ich mich erinnere, hatten wir alles abgegrast an Hegemann-Gesellschaften, Gesellschaftsanteilen, also da hat es einmal einen Rundumschlag gegeben, der nach meiner Erinnerung auch Herrn Hegemann persönlich ganz schön wehgetan hat.“<sup>1424</sup>

Des Weiteren erklärte der Zeuge Jandke: „Ich erinnere mich, das war ein Entwurf, das war nachher aber auch als, so als endgültiger Bericht eingeführt worden. Das war ja das Parallelverfahren Bund-Land, dafür galt das ja. Und wir haben da aufgeführt: ... Was ist positiv in der Entwicklung der Werften mit Produkten, mit neuen Kunden. Wir haben dann, glaube ich, eine Sensitivierung vorgenommen, mit, meine ich jetzt, mit, mit Verschiebungen von Einzahlungen, weil wir sagen: Die Situation ist eben ganz schwierig auf der Werft. Da haben wir gesagt: ‚Dieses Jahr ist die Werft finanziert. ... Um eine Finanzierung bis zum März‘ – ich glaube, das war der Zeitpunkt, wo eine Rückführung dieser zehn Prozent dann erst erfolgen sollte, wo dann wieder der Status Quo erreicht wäre – ‚zu erreichen, um das zu erreichen, müssen sie Kategorie 2 und 3 Schiffe in die Kategorie 1 überführen.‘ Ich glaube, das ist als Aussage erst einmal ausreichend, weil ich nicht weiß, welches Schiff sie dann kriegen, welches sie vielleicht nicht kriegen. Es spricht eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür, weil sie es in der Vergangenheit auch gemacht haben. Aber was nützt es dem Auftraggeber, wenn ich jetzt sage: Ich glaube, das schaffen sie. ... Da kann ich auch nur glauben. Das weiß ich nicht. Das ist eine Entscheidung die selbst ge... getroffen werden muss. Und es ist ja nicht so, dass eine Entscheidung im Bürgerschaftsverfahren auf schriftlicher Grundlage erfolgt, sondern immer als Ergebnis einer ausführlichen Erörterung im Ausschuss. ... Und die, meine ich, hat da über eine Telefonkonferenz zwischen Bund und Land stattgefunden.“<sup>1425</sup>

Die Zeugin Claaßen erklärte zu der Bargelddepotfreigabe im August 2011: „Also, ich kann zu dieser Entscheidung unmittelbar nichts sagen, weil ich da, wie gesagt, nicht da war.“<sup>1426</sup>

Des Weiteren antwortete die Zeugin Claaßen auf die Frage, warum es so wenig Akten und im Nachgang auch keine Vermerke zu der Entscheidung des Bürgerschaftsausschusses zur Bargelddepotfreigabe im August 2011 gegeben hat: „Ich war im Urlaub zu der Zeit. Und warum im Nachhinein das nicht weiter jetzt veraktet worden ist, das kann ich nicht sagen. Wahrscheinlich ... Also, ich kann mich gar nicht erinnern, dass ich jetzt zurückgekommen wäre und da das wahrgenommen hätte und gedacht hätte: Was ist da jetzt gewesen und

<sup>1422</sup> WP-036-29-09-2015, S. 10

<sup>1423</sup> WP-036-29-09-2015, S. 10 f.

<sup>1424</sup> WP-036-29-09-2015, S. 64

<sup>1425</sup> WP-038-06-10-2015, S. 47

<sup>1426</sup> WP-040-27-10-2014, S. 107 f.

wieso? Ich habe das irgendwie wahrgenommen, dass es diese Freigabe dieses Bardepots, also ich werde es wahrgenommen haben, sagen wir mal so. Ich kann mich da konkret nicht dran erinnern. Wahrscheinlich weil es mir auch nicht als jetzt, also es war nicht unbedingt positiv, aber auch nicht als so ungewöhnlich vorgekommen ist, dass ich da jetzt intensiv mich damit beschäftigt habe: Wer hat das gemacht? Oder wie man das halt macht, wenn man denkt: Was ist denn da gelaufen? Ja. So habe ich es irgendwie nicht wahrgenommen.“<sup>1427</sup>

Der Zeuge Dr. Mediger erklärte dazu: „Ich habe jetzt den Wortlaut ... im Einzelnen hier nicht bei mir, weil ich keine dicken Ordner mitschleppen wollte. Vielleicht können wir uns da nachher mal gemeinsam drüber beugen. Ich glaube schon, dass man, wenn man den Gesamttext dieses Briefes vom 23. liest, daraus eindeutig entnehmen kann, dass PwC diese Maßnahme befürwortet. Also, das muss man dann schon wirklich sehr missverstehen wollen, wenn man sagt, dass sie das nicht tun. Zumal, wenn ich daran erinnern darf, dass PwC schon mehrfach in früheren Ausarbeitungen aus dem April und Juni desselben Jahres, sich dafür ausgesprochen hatte, dann, wenn die Liquidität eng wird, auf die Barreserve zu verzichten. Das war für PwC, aus meiner Sicht, ein Selbstgänger.“<sup>1428</sup> Des Weiteren ging der Zeuge Dr. Mediger detailliert auf den Entwurf vom 23. August 2011 ein: „Die überarbeitete Liquiditätsplanung war ja die Zurücknahme von Erwartungen, die ... als zu unsicher erschienen. Und das war ja auch schon eine eigene, sag ich mal, Plausibilisierung oder Sensitivierung, die die Werft dann für sich vorgenommen hatte und der man eigentlich nur zustimmen konnte. Also, eine Sensitivierung wäre eher erforderlich gewesen, wenn man zusätzliche mit Risiko behaftete Einnahmen hätte einstellen wollen in die Rechnung, was aber ja gerade nicht passiert ist. Und der entscheidende Satz, auch auf Seite 7, ist eigentlich, dass durch die Neuberechnung die freie Liquidität nach Freigabe der Bardepots wiederhergestellt werden konnte, dass also die Liquiditätssituation in dieser neuen Liquiditätsrechnung am Ende im richtigen Bereich endete.“<sup>1429</sup>

### 5.2.2. Telefonkonferenz am 25. August 2011

Am 24. August 2011 wurden die Mitglieder des Bürgerschaftsausschusses zur Telefonkonferenz am 25. August 2011 per E-Mail von PwC eingeladen.<sup>1430</sup> Der Zeuge Koch gab zu dieser Telefonkonferenz folgendes zu Protokoll: „Nach meiner Erinnerung muss eine Entscheidung getroffen werden. Die Leitung dieser Telefonkonferenz, die oblag – das hatte ich ja vorhin schon anklingen lassen – oblag dem Bundeswirtschaftsministerium, das war Herr Dr. Drews. Ich sag mal kurz dazu: In Vorbereitung auf das Beweisthema zwei habe ich natürlich noch mal angerufen bei PwC Berlin, um noch mal zu gucken und zu horchen, wer genau dabei ist. Es ist also bei diesen Bürgerschaftsausschusssitzungen im Parallelbürgerschaftsverfahren so, dass das Land ein bisschen die Beifahrerposition hat. Also, die Leitung einer solchen Sitzung hat immer ein Vertreter des Bundeswirtschaftsministeriums. [...] PwC Berlin und die haben auch diese Telefonkonferenz organisiert und dann haben wir uns da eingewählt. Und aus meiner Nachfrage weiß ich eben, das, das war mir nicht mehr so klar, wer in persona da teilgenommen hat. Aber jetzt habe ich auch mittlerweile Kenntnis oder Erinnerung auch wer da teilgenommen hat. ... Ja, und Entscheidungen sind dann natürlich getroffen worden, das ist klar. Aber es ist, die Entscheidung, das hatte ich, habe ich glaube ich

<sup>1427</sup> WP-040-27-10-2014, S. 122

<sup>1428</sup> WP-034-08-09-2014, S. 61 f.

<sup>1429</sup> WP-034-08-09-2014, S. 60 f.

<sup>1430</sup> ADrs. 6/103, S. 44

in meinem Eingangsstatement schon einmal anklingen lassen, ist jetzt keine, sagen wir mal, im Sinne einer neuen Bürgschaftsentscheidung gewesen. Das ist also vom Prozedere her so, [...] sondern es ist so, dass ein Vertreter des Finanzministeriums generell unter Leitungsvorbehalt entscheidet und wenn ich da teilgenommen habe, zu, sagen wir mal 70 Prozent, unter Leitungsvorbehalt entschieden habe. Dann im Nachgang werden dann natürlich Leitungsvorlagen gefertigt, ... damit die Hausleitung eben auch die, das Votum dann mitträgt und man dann auch zu einer Entscheidung kommt, die auch an kompetenter Stelle getroffen worden ist. Aber hier war es so, aus der Not heraus. Also, man muss sich das mal so vorstellen: 2011, wir hatten einen ständigen Austausch zu den Problemen, also auch mit Herrn Staatssekretär Möller und auch mit Herrn Saur, meinem Abteilungsleiter. Es ist nicht so, dass wir auf Arbeitsebene da blauäugig hingegangen sind und dann gesagt haben: ‚Ja, wir stimmen mal zu.‘ Also, so ist es nicht gewesen.“<sup>1431</sup> Des Weiteren gab der Zeuge noch zu Protokoll: „Also, es ist dann in dieser Telefonkonferenz an der ich und, also Frau Claaßen und ich als Landesvertreter teilgenommen haben, seitens des Landes die Zustimmung erteilt worden, seitens des Bundes, der Bundesvertreter aber auch. Das darf man nicht vergessen, dass die Bundesvertreter ja 60 Prozent des Obligos zu vertreten haben. Wir haben da intensiv diskutiert, es ging hin und her. Also, die Lage war schon, war schon etwas prekär, das ist keine Frage. Ich meine, wir haben da intensiv drüber diskutiert. Aber die Lage war auf der anderen Seite so: Durch das verbesserte Rating, es gab zu der Zeit ein BB-Rating von Creditreform durch die hereingenommenen Aufträge seitens Harren & Partner, aber auch Terry Highlands, eine australische Reederei, die die Baunummer 504 bestellt hatte, ein Offshore Construction Vessel war das. [...] Und aus diesen Verträgen waren ja auch Anzahlungen zu erwarten, die aber so eben auch nicht gekommen sind. Die sich dann letztlich, bis in das ..., also die ausstehenden Anzahlungen tatsächlich erst dann in 2012 geflossen sind. Das kann man sich vorstellen, dass also, wenn man solche Millionenbeträge nicht hereinbekommt, dass das die Liquidität eines Unternehmens sehr belastet.“<sup>1432</sup>

Die Leiterin des Bürgschaftsausschusses des Landes Mecklenburg-Vorpommern, die Zeugin Claaßen, erklärte im Ausschuss, dass sie zu dieser Zeit im Urlaub gewesen sei.<sup>1433</sup>

Ein Vertreter des Bundes, der Zeuge Wellmann sagte zu dieser Telefonkonferenz folgendes aus: „Teilweise. Das heißt also ... Ich war, ich habe, habe in der entscheidenden Phase, sage ich mal, dann in der Telefonkonferenz mitgewirkt. ... Das, ich habe es versucht, nach... nachzuvollziehen. Ich war, glaube ich, da, da in Urlaub, persönlich. [...] Und habe aber, sage ich mal, das mit meinen Leuten vorher abgestimmt. Und insofern ... ist ... ja im Grunde genommen ... [...] Die gucken immer sozusagen aus der Retroperspektive. Das ist ein ganz anderer Gesichtspunkt, als wenn man sozusagen im laufenden Verfahren ist. Und ich glaube, das war sowohl für das Land als auch für das ... für, für den Bund, wo, sage ich, wo man, wo man ja schon voll im Feuer stand, im Grunde genommen nur die Situation, verliere ich jetzt das Geld oder habe ich noch sozusagen ... kann ich, kann ich noch das Ruder rum... rumreißen. Und das ist ja immer ... Man guckt ja sozusagen immer einen Schritt in die Zukunft. Und das ist was anderes als sozusagen jetzt die Retroperspektive, das Ist sozusagen zu beleuchten. Das heißt, die Entscheidungsparameter, die, die davorlagen, die sind sicherlich, sage ich mal, bezüglich der Frage 2, sind sicherlich, sage ich mal, eine, eine gewesen, wo man gesagt hatte, man muss möglichst es kurz halten. Diese, diese Freigabe sozusagen der, der Reserve, weil die Werft hatte ja hier in Mecklenburg-Vorpommern, diese Werft hatte ja etwas

<sup>1431</sup> WP-036-29-09-2014, S. 19 f.

<sup>1432</sup> WP-036-29-09-2015, S. 10 f.

<sup>1433</sup> WP-040-27-10-2014, S. 122

ganz, ein Alleinstellungsmerkmal. Alle anderen Werften haben Projektfinanzierungen. Das heißt, pro Schiff haben die eine separate Finanzierung. Und hier ist es ja so, dass durch den Wechsel des Investors im Grunde genommen die Liquidität immer sehr knapp war. Lag daran, dass die Anzahlungen vom, von den Aufträgen wurden gleich verwandt für das, für das jetzt zu Ende fertigen Schiffes benö... gebraucht. Das ist also praktisch ... Die Anzahlungen wurden im Grunde genommen, für andere Projekte eingesetzt und das haben andere, das haben alle anderen Werften anders gemacht. Die haben Projektfinanzierung pro Schiff finanziert und hier war es eben anders. Und das, das war eben: Wenn da, wenn da die Kette irgendwo reißt, entweder es gibt keine neuen Aufträge oder der Zahlungsstrom funktioniert nicht mehr. Und das war, war die Ursache, sage ich mal, in 2011. Das war sehr bedauerlich, dass das bei zwei Schiffen trotz Vereinbarung, die An... die Anzahlungen nicht geleistet worden sind. Das war einmal, glaube ich, Singapur, und das zweite war meines Erachtens irgendwie ein ... ja, ein Offshore-Schiff, [...] was Harren & Partner, glaube ich, schon mal hatte und, aber weil die beim Offshore noch nicht so weit waren, hatten die keine Beschäftigung. Deswegen wollten die das zweite Schiff möglichst gar nicht jetzt im Moment haben und deswegen haben die, diese Zahlungen, die vertraglichen Zahlungen nicht geleistet. Und das waren wesentliche Zahlungen, die, die natürlich die Werft dringend benötigte. Und dementsprechend waren ja ganz große Liquiditätslöcher ... Also, das war eine bedrohliche Situation für die, für die P+S Werften. Und in dem, in dem Zusammenhang war das eigentlich, wird gedacht, als eine Überbrückungshilfe, um nachher wieder die zehn Prozent, zu der Frage 2, wieder, wieder aufzufüllen. Das war die Geschäftsgrundlage.“<sup>1434</sup>

Und der Zeuge Dr. Hirsch erklärte zu dem an der Telefonkonferenz vom 25. August 2011 beteiligten Personenkreis: „Dazu kann ich keine Aussage machen und zwar aus einem schlichten einfachen Grund: Ich war vom 8. August 2011 bis zum 5. September 2011 in einer Kur.“<sup>1435</sup>

Zu dieser Telefonkonferenz am 25. August 2011 äußerte sich auch der Zeuge Bäumer und gab dazu an, wie die Entscheidung zur Bardepotfreigabe in dieser Telefonkonferenz erfolgte: „Und ich erinnere auch, dass durch diese Entscheidung in dieser IMA-Telefonkonferenz, also nicht mal ein Treffen, Telefonkonferenz am 25. August, dass da gesagt wurde: ‚Wenn wir das machen, dann reicht es bis Ende 2011, die Liquidität.‘ Das habe ich auch noch drauf. Aber ich weiß nicht genau, über welchen PwC-Bericht Sie da reden im Moment.“ Und der Zeuge führte dazu noch weiter aus: „Hier handelt es sich um, um das Bürgschaftsverfahren, also das, was wir dem Kabinett vorgestellt haben, was wir dem Landtag vorgestellt haben, uns in den 326 Mio.-Rahmen zu begeben. Das ist der Rahmen und darunter findet ein Bürgschaftsverfahren statt. [...] Also, für mich ist das eher eine Geschichte die wie diese Zwangsjacke wirkt, wo man jederzeit in der Lage ist, zu lockern. Und das macht man im üblichen Bürgschaftsverfahren. Dafür gibt es eben die Gremien, hier die IMA. Und ich würde mal so sagen, das ist auch beim Bund nicht anders gewesen. Also die ... Wir haben am 25. August eine Entscheidung getroffen. Jetzt war zufällig ich da, aber wenn Frau Claaßen da gewesen wäre, wäre das auch in Ordnung gewesen. Wir haben am 25.08. eine Entscheidung getroffen, der Bund, Bundeswirtschaftsministerium, Bundesfinanzministerium, Landeswirtschaftsministerium, Landesfinanzministerium und wir haben, keiner von uns hatte einen Leitungsvorbehalt. Also, ich habe das nicht in Erinnerung. Die Entscheidung wurde da getroffen. Und jetzt weiß ich auch, welches Schreiben Sie meinen, welches PwC-Schreiben. Da sehen Sie, wenn Sie das Schreiben vom 25. sehen von PwC, 25. August von PwC-Berlin,

<sup>1434</sup> WP-038-06-10-2014, S. 85 f.

<sup>1435</sup> WP-038-06-10-2015, S. 101



da fassen die ja noch mal wunderbar die, die Gesprächsinhalte zusammen und sagen dann noch mal, wie sich das mit Harren verhält. Da hat sich nämlich was getan, da gab es die Freigabe der KfW IPEX, also die Endfinanzierung stand. Man hatte eine geschlossene Finanzierung, man konnte davon ausgehen, dass Harren kommt. 25. August, das ist ... die Zusammenfassung, die erweiterte Zusammenfassung der, des, des Gespräches in der IMA.“<sup>1436</sup>

Der Zeuge Dr. Mediger erklärte zum Ergebnis dieser Telefonkonferenz: „In dieser Telefonkonferenz muss die Zustimmung erteilt worden sein sowohl vom Wirtschafts- als auch vom Finanzministerium, als auch von dem Bund. Ich kann kein, ich konnte kein Protokoll dieser Telefonkonferenz finden. Ich vermute, das liegt daran, dass die Telefonkonferenz von PwC in Berlin organisiert worden ist. Da haben wir nicht von allen Telefonkonferenzen auch Protokolle bekommen, sodass der einzige schriftliche Niederschlag, wo die Entscheidung dann dokumentiert ist, dieses Schreiben von PwC vom 25. ist, wo sie gesagt haben, die Bürgen haben der Barfreigabe zugestimmt.“<sup>1437</sup>

Genauso wie der Zeuge Dr. Mediger es in seiner Aussage formulierte, konnte im Aktenbestand der Landesregierung kein Protokoll zu dieser Telefonkonferenz gefunden werden. Auch auf schriftliche Bitte des Ausschusses um Benennung der Vertreter des Landes bei dieser Telefonkonferenz und Überlassung entsprechender Dokumente, erklärte das Wirtschaftsministerium mit Schreiben vom 23. Oktober 2014, dass das Land wohl durch Herrn Bäumer und Herrn Koch vertreten wurde.<sup>1438</sup> Allerdings heißt es in diesem Schreiben weiter: „Ein Beleg hierfür ergibt sich nicht aus eigenen Unterlagen der Landesregierung. Er könnte sich im einschlägigen Beratungsprotokoll von PwC Berlin finden.“<sup>1439</sup>

Daraufhin wurde dann am 20. November 2014 vom Ministerium für Wirtschaft Bau und Tourismus ein Telefonvermerk von PwC Berlin zur Telefonkonferenz am 25. August 2011 übermittelt. Als Teilnehmer wurden vom Bund Herr Dr. Drews und Herr Wellmann aufgeführt und vonseiten der Landesregierung Herr Koch und beim Teilnehmer des Finanzministeriums wurde ein Fragezeichen notiert. Weitere Teilnehmer der Telefonkonferenz waren Vertreter von PwC Schwerin und Berlin. Als Gründe für die aktuellen Liquiditätsprobleme wurden in diesem Telefonvermerk die folgenden angegeben: „Havarie des Coast Guard Vessels, verspäteter Ablieferung und verspäteter Eingang von Anzahlungen bzgl. der Harren & Partner-Schiffe.“<sup>1440</sup> Da die Harren & Partner-Aufträge zu diesem Zeitpunkt noch unter Finanzierungsvorbehalt (Kategorie 2 Aufträge) standen, ist diese Begründung unverständlich. Auch im Vermerk der PwC vom 23. August 2011 wurde bezüglich der Harren & Partner-Aufträge erklärt, dass erst im September 2011 mit Einzahlungen zu rechnen sei. Zitat aus dem PwC-Entwurf: „Es ist positiv festzuhalten, dass die Endfinanzierung der in Kategorie 2 geführten Harren & Partner-Aufträge mit den Bau-Nrn. 2105 und 2106 durch eine Exportgarantie des Bundes abgesichert werden sollen. Hierzu wird der Export-IMA des Bundes am Mittwoch, den 24. August 2011, entscheiden. Die werftenseitige Projektfinanzierung soll über die Kautionsversicherungslinien der QBE und VHV dargestellt werden. Die Werft rechnet daraufhin mit Einzahlungen in der 37. KW (Mitte

<sup>1436</sup> WP-055-02-03-2015, S. 96 f.

<sup>1437</sup> WP-034-08-09-2014, S. 87 f.

<sup>1438</sup> ADRs. 6/128, S. 3/4

<sup>1439</sup> ADRs. 6/128, S. 4

<sup>1440</sup> ADRs. 6/133, S. 3

September 2011).<sup>1441</sup> Erst am 29. August 2011 wurden die Harren & Partner-Aufträge für die Schiffe mit den Bau-Nrn. 2105 und 2106 effektiv.<sup>1442</sup> Des Weiteren konnte diesem Vermerk eine Entscheidung zur Bardepotfreigabe nicht entnommen werden.<sup>1443</sup>

Eine schriftliche Leitungsvorlage zum Ergebnis der Telefonkonferenz, auf welche der Zeuge Koch in seiner Aussage hinwies (s.o.),<sup>1444</sup> ist dem Aktenbestand der Landeregierung nicht zu entnehmen.

### 5.3. Forderung der Banken im August 2011/ Heads of Agreement

Im August 2011, wurde im Rahmen des Antrages der P+S Werften GmbH auf Freigabe der 10-prozentigen Barunterlegung vonseiten der Bank die Forderung nach einem bestimmten Heads of Agreement laut. Dazu sagte der Zeuge Kulenkampf im Ausschuss aus, dass die Hegemann Gruppe schon im Februar 2011 Gespräche anstieß, da deutlich wurde, dass ein nachhaltiger Sanierungserfolg nur mit der Akquisition von Eigenkapital zu erreichen sei.<sup>1445</sup> Diese Aktivitäten mündeten in den ersten Heads of Agreement wie der Zeuge Kulenkampf ausführte: „Das waren die ersten Heads of Agreement, die ich mühsam zusammengestrickt habe und denen Herr Seagon, als Treuhänder zugestimmt hat oder seine Gesellschaft, denen die Banken, Entschuldigung, denen das Land zunächst auch zugestimmt hatte, vertreten durch Herrn Möller und denen nolens volens auch Herr Hegemann zugestimmt hatte. Dieses ist in einem Vorvertrag fixiert und dann kam Herr Seagon und sagte: ‚Das Ganze kann nur funktionieren, wenn die finanzierenden Banken zusätzlich ihr Plazet geben. Ich darf das so auch nicht unterschreiben, ich will das auch nicht. Denn die Banken sind meine Hauptauftraggeber und mit denen möchte ich es nicht verderben.‘ [...] Und dann wurden also die Banken in dieses Vorhaben eingebunden. [...] Dann dauerte es relativ lange, und dann kam Herr Seagon zurück zu meinem größten Erstaunen mit einem Heads of Agreement, das völlig anders gestaltet war, indem der Gesamtvorgang nur von dem Treuhänder gestaltet wurde, der Arbeitskreis nichts anderes war als ein Gremium, was Informationen in Empfang nehmen durfte im vorgegebenen Rhythmus. Das heißt, der Verwertungsprozess lag ausschließlich bei Herrn Seagon, auftrags der Banken. Warum das Land da nicht zusätzlich damit begrüßt war, kann ich Ihnen nicht beantworten. Diese Frage wurde mehrmals gestellt. Aber das ist ein Innenverhältnis zwischen den Banken und dem Land. Das ist der Stand.“<sup>1446</sup>

Am 17. August 2011 forderte Herr Dr. Stadler die Detlef Hegemann GmbH & Co. KG in einer E-Mail zur kurzfristigen Vorlage des Head of Agreement auf, da dies die Vorbedingung der Banken für eine kurzfristige Liquiditätshilfe sei.<sup>1447</sup> Der Zeuge Kulenkampf führte dazu weiter aus: „Und Sie wissen, dass wir damals in nicht unbeträchtlicher Liquiditätsnot waren, sodass ich also ein erneutes Mal zu Herrn Hegemann gehen durfte und sage: ‚Lieber Herr Hegemann, ich weiß, dass ich geköpft hier rausgehe. Aber entweder wir unterschreiben das oder aber es könnte passieren, dass die Lichter ausgehen.‘ Und unter diesem Druck hat dann Herr Hegemann diesem zugestimmt.“<sup>1448</sup>

---

<sup>1441</sup> FM 15, S. 1262

<sup>1442</sup> LFI 5, S. 2126, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau vom 2. September 2011

<sup>1443</sup> ADRs. 6/133, S. 2 f.

<sup>1444</sup> WP-036-29-09-2014, S. 20

<sup>1445</sup> WP-010-13-05-2013, S. 82 f.

<sup>1446</sup> WP-042-03-11-2014, S. 89 f.

<sup>1447</sup> ADRs. 6/103, S. 48

<sup>1448</sup> WP-042-03-11-2014, S. 89 f.

Am 19. August schrieb die HSW Treuhand dann die NORD/LB und PwC Schwerin an und hielt fest, dass die NORD/LB die Freigabe des 10-prozentigen Bardepots unter anderem davon abhängig gemacht habe, dass die HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH als Treuhänderin und Mehrheitsgesellschafterin der P+S Werften GmbH in die Lage versetzt werde, zur Stärkung der Eigenkapitalbasis der P+S Werften GmbH, einen Investorenprozess durchzuführen. Da die Treuhänderin nunmehr von der Detlef Hegemann GmbH & Co. KG beauftragt worden sei, einen Investorenprozess einzuleiten, würden die Anforderungen für eine Bardepotfreigabe vonseiten der Hegemann-Gruppe erfüllt sein.<sup>1449</sup> Daraufhin stellte am 22. August 2011 die NORD/LB den Antrag auf Freigabe der 10-prozentigen Barunterlegung bei dem Mandatar PwC.<sup>1450</sup>

Am 25. August 2011 wurde von der Detlef Hegemann AG das unterzeichnete Head of Agreement über einen Investorenprozess für die P+S Werften GmbH an die HSW weitergeleitet. In diesem Dokument wurde nochmals dargestellt, dass die kurzfristige Vorlage des Head of Agreement eine Vorbedingung der Bank für die Zurverfügungstellung einer kurzfristigen zusätzlichen Liquiditätshilfe war.<sup>1451</sup> Der Zeuge Kulenkampff führte dazu in seiner Aussage nochmals folgendes an: „Aber ich hatte ja auch berichtet, dass es zu dem, wie wir uns das vorgestellt haben, nicht gekommen ist, dass die Banken ein anderes Head of Agreement wünschten mit alleiniger diesbezüglicher Bestimmung des Prozederes, der Auswahl eines Investors durch den Treuhänder – Klammer auf: Und dadurch durch die Banken, Klammer zu – sodass ich Ihnen dazu auch nichts sagen könnte. Natürlich haben wir so ein Modell, abschließend gesagt, nicht propagiert, bevor wir nicht den Markt ein bisschen eruiert haben. Und wie ich heute, selbstverständlich ohne Namensnennung, aber weiß und auch noch nach den Gesprächen weiß, es hätte einige gegeben, die schon maßgebliches Interesse gehabt hätten.“<sup>1452</sup> Nachdem am 25. August 2011 das Heads of Agreement und der Side Letters durch die Detlef Hegemann GmbH & Co. KG an die HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH weitergegeben wurde, genehmigte die HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH sämtliche für sie abgegebene Erklärungen notariell und informierten die NORD/LB darüber.<sup>1453</sup>

Die Zeugin Polzin hat den Zusammenhang, Bardepotfreigabe nur unter der Maßgabe der Einwilligung der Detlef Hegemann AG in eine Verkaufstreuhand, negiert. Sie erklärte im Ausschuss: „Also, ich möchte jetzt ganz dringend dafür sorgen, dass nicht morgen wieder eine Kausalität gemacht wird: Damit die Bank der Freigabe zustimmt, wurde das umgewandelt in eine Verkaufstreuhand. Diese Kausalität gibt es nicht. Und natürlich, wenn man eine doppelnutzige Treuhand in ihrer Form verändert, müssen beide damit einverstanden sein. Ich bin über diese Umwandlung informiert worden, sie wurde lange diskutiert. Und was ich Ihnen schon im Vorab, bevor Sie diese Frage gestellt haben, gesagt habe, ist, dass ich glaube, dass sich die Motivlage auf der Hegemannseite auch verändert hat zum Thema: Ich will in einer Sanierungstreuhand das irgendwann mal weiterführen oder aber ich will, dass es verkauft wird und mir zugutekommt. Anders kann ich mir überhaupt nicht erklären, dass das andere Doppel eingewilligt hat in diese Umwandlung. Ich war bei diesen Verhandlungen nicht dabei, um das noch vielleicht zu ergänzen.“<sup>1454</sup> Des Weiteren hat sie ihre Aussage noch

<sup>1449</sup> ADrs. 6/103, S. 36 f.

<sup>1450</sup> ADrs. 6/103, S. 40

<sup>1451</sup> ADrs. 6/103, S. 48

<sup>1452</sup> WP-042-03-11-2014, S. 99

<sup>1453</sup> ADrs. 6/103, S. 50 f.

<sup>1454</sup> WP-059-23-03-2015, S. 161 f.

ergänzt: „Also, wenn die Bank im Zusammenhang mit diesen Barunterlegungen sagt: Wir stimmen nur zu, wenn das ... von einer Sanierungstreuhand in eine Verkaufstreuhand umgewandelt wird, dann weiß ich dazu nichts Genaues. Ich würde es dann aber so einordnen, dass es jetzt nicht um diesen konkreten Akt ging, sondern man immer eine Gegenleistung ‚wenn, dann‘, das war auch so ein übliches Verhalten untereinander. Aber das Thema Verkaufstreuhand ist ja ... rein sachlich, sowieso schon viel weiter nach vorne gekommen, auch aus anderen Erwägungen. Insofern hat da nicht eine einzelne Bank gegen alle anderen eine Forderung durchgesetzt, die sie andernfalls nie erreicht hätte.“<sup>1455</sup>

## 6. Bardepotfreigabe und Freigabe weiterer Covenants im Dezember 2011

Nachdem am 29. August 2011 die Harren & Partner-Aufträge für die Schiffe mit den Bau-Nrn. 2105 und 2106 effektiv wurden, konnte eine erste Rate am 2. September 2011 verbucht werden.<sup>1456</sup> Die nächsten Raten wurden in der KW 47, 2011 i.H.v. 20,4 Mio. € und in KW 51, 2011 i.H.v. 30,6 Mio. € erwartet und entsprechend in der Liquiditätsplanung eingestellt.<sup>1457</sup> Am 2. Dezember 2011 teilte Herr Möller in einer E-Mail unter dem Punkt b) Liquidität mit:

- „a. Laut bisherigem Plan war Ruhe bis KW 13.
- b. Leider hat Harren den Termin zur Überweisung einer vertraglichen Rate am 21. November 2011 verpasst (20 Mio. €).
- c. Harren hat anerkannt, dass der Fehler bei ihnen liegt und versucht das Geld, dessen Eingang für Januar 2012 avisiert ist, vorzuziehen.
- d. Dies gestaltet sich schwierig (Geld kommt von Goldman Sachs).
- e. Deutsche Finanziers sind nicht bereit, durch Überbrückung diesen Fehler/Goldman Sachs auszubügeln.
- f. Ball ist im Feld von Harren, aber P+S benötigt das Geld. P+S kann den späteren (garantierten) Zahlungseingang mangels Mittel nicht überbrücken. Wie immer also.
- g. Lösung noch offen, aber wir sind dran.“<sup>1458</sup>

Durch das Ausbleiben der Zahlungen von Harren & Partner Ende November 2011 geriet das Unternehmen erneut in Schwierigkeiten und befand sich Ende 2011 in einer kritischen Liquiditätssituation.<sup>1459</sup> Nach Lösungen für dieses Problem wurde vonseiten der Werft auch mit Unterstützung des Beirates intensiv gesucht.<sup>1460</sup>

Der Zeuge Dehlke erklärte dazu folgendes: „Im Anlagenbau ist immer latent das Risiko, dass man eben durch den Wegfall eines Kunden, durch den verspäteten Eingang einer Anzahlung immer genau in diese Schwierigkeiten hereinkommen kann. Bei P+S Werften aufgrund der Situation, dass bekannt war, dass wir ein schwacher Kandidat waren, durch die ganzen Landeshilfen, die wir bekommen haben. Wir haben natürlich nach außen versucht zu erläutern, das Land Mecklenburg-Vorpommern steht ganz doll hinter uns und hilft uns, versucht zu drehen. Aber jeder da draußen wusste, die sind schwach auf der Brust. Und

<sup>1455</sup> WP-059-23-03-2015, S. 159 f.

<sup>1456</sup> LFI 33, S. 117, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau vom 16. September 2011

<sup>1457</sup> LFI 33, S. 196, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau vom 25. November 2011

<sup>1458</sup> FM 18, S. 2356, E-Mail vom 2. Dezember 2011

<sup>1459</sup> WM 96, S. 181, E-Mail vom 6. Dezember 2011, Herr Möller an Beteiligte des Landes M-V und PwC zur Kenntnis

<sup>1460</sup> WM 96, S. 175, Vermerk zum Jour fixe Werften vom 5. Dezember 2011

dann konnte man eben auf der Zahlungsseite versuchen, was hinauszuzögern, Nickligkeit zu erzeugen. Auf der Vertriebsseite konnten die Kunden normale Preisreduktionen hinverhandeln mit uns. Das waren die Schwierigkeiten, die wir zu verkraften hatten. Ganz konkret auf Ihre Frage: Es war permanent schwierig, ganz klar.”<sup>1461</sup>

### 6.1. Gründe für die Freigabe

Ende 2011 wurde deutlich, dass durch die ausgebliebenen Zahlungen von Harren eine temporäre Liquiditätsunterdeckung der P+S Werften im Dezember 2011 bestehen werde. Um das drohende Insolvenzscenario abzuwenden, wurde von der Landesregierung die Bardepotfreigabe und die Freigabe weiterer Covenants als vertretbar eingestuft.<sup>1462</sup>

So erklärte der Zeuge Wauschkuhn zur Bardepotfreigabe und Freigabe weiterer Covenants im Dezember 2011 folgendes: „Es gab z. B. eine kreditvertragliche Regelung, dass 10 Prozent des Avalvolumens bar zu hinterlegen ist. Das ist eine enorme Liquiditätsbelastung gewesen, für die Werft. Aber es hat dann im weiteren Verlauf, gab es da auch eine Freigabe. Also so, dass diese 10 Prozent gehoben werden konnten. Es gab ja als ein Bestandteil dieses Baufinanzierungsrahmens auch eine Barfinanzierung. Die war ursprünglich beschränkt auf 60 Prozent des Schiffs, des Wertes des jeweiligen Schiffbaus, für das diese Mittel eingesetzt werden sollten. Auch ein, auch bei dieser Regelung wurde, wurde Luft verschafft. [...] Also es gab schon, bei allen, denke ich, das Bewusstsein, dass das äußerst knapp ist, aber es gab auch so die Einstellung, dass man dann ... im Prozess eben nachsteuern muss.“<sup>1463</sup>

Die Bereitschaft zur Nachsteuerung unterstrich auch der Zeuge Dr. Mediger in seiner Aussage: „Und wir haben immer die Auffassung vertreten, und das auch dokumentiert, dass wir bereit waren, nachzusteuern, wenn es nötig war. [...] Wir haben dafür gesorgt, dass teilweise bei Liquiditätsschwierigkeiten die 10-prozentige Bareinlage genutzt werden konnte.“<sup>1464</sup> Und er ergänzte seine Aussage indem er erklärte, dass diese neue Liquiditätslücke durch Nichtzahlung von Bestellern verursacht wurde: „Dieses Thema wurde dann Ende 2011 und im Frühjahr 2012 noch sehr viel drängender, weil sich die Liquiditätssituation verschärft hatte durch einen, so nicht vorhersehbaren, Konflikt mit der Reederei Harren & Partner. Harren zahlte die erste Rate für das Schiff 2105, die im November 2011 fällig gewesen wäre, nicht. Und dann stellte sich heraus, dass ... die vertraglich vereinbarten Zahlungstermine von der Reederei nicht eingehalten werden konnten, weil sie ihre Finanzierung über die Firma Goldman Sachs organisiert hatte, die wiederum ein anders zeitlich gestaffeltes Finanzkonzept hatte, bei dem sie Kapital einwerben wollte, das dann erst im Frühjahr 2012 zur Verfügung gestellt sein konnte. Also eine ... zweite sehr gewichtige Liquiditätslücke, die durch Nichtzahlung von Bestellern verursacht wurde.“<sup>1465</sup>

Zu den Gründen der Bardepotfreigabe und Freigabe weiterer Covenants im Dezember 2011 äußerte sich der Zeuge Wellmann für den Bund wie folgt: „Wenn da, wenn da die Kette irgendwo reißt, entweder es gibt keine neuen Aufträge oder der Zahlungsstrom funktioniert nicht mehr. Und das war, war die Ursache, sage ich mal, in 2011. Das war sehr bedauerlich, dass das bei zwei Schiffen trotz Vereinbarung, die An... die Anzahlungen nicht geleistet

<sup>1461</sup> WP-024-31-03-2014, S. 80 f.

<sup>1462</sup> ADRs. 6/103, S. 52 f.

<sup>1463</sup> WP-010-13-05-2013, S. 28 f.

<sup>1464</sup> WP-014-23-09-2013, S. 65

<sup>1465</sup> WP-034-08-09-2014, S. 36 f.

worden sind. Das war einmal, glaube ich, Singapur, und das zweite war meines Erachtens irgendwie ein ... ja, ein Offshore-Schiff, was ... was, was Harren & Partner, glaube ich, schon mal hatte und, aber weil die beim Offshore noch nicht so weit waren, hatten die keine Beschäftigung. Deswegen wollten die das zweite Schiff möglichst gar nicht jetzt im Moment haben und deswegen haben die, diese Zahlungen, die vertraglichen Zahlungen nicht geleistet. Und das waren wesentliche Zahlungen, die, die natürlich die Werft dringend benötigte. Und dementsprechend waren ja ganz große Liquiditätslöcher ... Also, das war eine bedrohliche Situation für die, für die P+S Werften. Und in dem, in dem Zusammenhang war das eigentlich, wird gedacht, als eine Überbrückungshilfe, um nachher wieder die 10 Prozent, zu der Frage 2, wieder, wieder aufzufüllen.“<sup>1466</sup>

Und der Zeuge Jandke fügte noch hinzu: „Das war einmal Harren & Partner, wo die Anzahlungen nicht in dem Umfang kamen, wie es vertraglich vereinbart war. Das lag ganz einfach daran, dass Harren & Partner wahrscheinlich ... in der Refinanzierung nicht synchron war und Terry Highland auch Anzahlungen dann nicht tätigte. Das hat sich summiert in der Spitze auf ein Liquiditätsdefizit von 90 Mio. € oder über 90 Mio. € glaube ich, waren es sogar, die hier den Werften fehlten. Letztlich hat man auch diese Situation wieder über die ... über die Aufhebung von kreditvertraglichen Covenants – neben der 10-prozentigen Barunterlegung gab es noch eine Begrenzung der Finanzierung einzelner Schiffe auf 60 Prozent und es gab eine Barunterlegung, die gehalten wird, eine Liquiditätsreserve, die gehalten werden musste von 10 Mio. – hat man aufgegeben seitens der Banken. Das war ein Entgegenkommen. Damit konnte die Liquidität wiederhergestellt werden.“<sup>1467</sup>

Der Zeuge Meyer ergänzte dazu: „Das waren in der Regel Nachsteuerungsoptionen, die man offen gehalten hat. Dazu gehörte also nicht nur Freigabe Bardepot-Avalkreditvertrag, wie gerade beschrieben, sondern im späteren Verfahren auch die Eigenkapitalreserve von 40 Mio. € Das alles waren Mechanismen, die ich immer so empfunden habe, die natürlich jemand, der eine Bürgschaft gibt, als Instrumente nutzt, wenn Engpässe entstehen bei der Liquidität, um dann relativ schnell solche Dinge auch absichern zu können. Und ich glaube, das ist durchaus üblich, dass man dies in einem Bürgschaftsmanagementverfahren auch macht.“<sup>1468</sup>

Während der Zeuge Saur erklärte dass die Landesregierung nur den Banken bei dieser Freigabe zugestimmt habe: „Die Freigabe all dieser Einschränkung ist von den Banken selbst entschieden worden, ist beantragt worden. Die Bürgen mussten zustimmen. Wir hätten die Banken niemals verpflichten können, das zu tun. Sie haben es deswegen gemacht, weil sie einfach zu der damaligen Zeit eben noch mehr Chancen als Risiken gesehen haben und der Meinung waren, dass die Werft, wenn man ihr an dieser Stelle hilft, dass sie den Turnaround noch schaffen kann. Deswegen haben die Banken das selber so entschieden. [...] Aber entscheidend ist: Die Banken selber haben sich über ihre eigene Covenants hinweggesetzt, in einer Situation, wo aus Sicht der Banken es vertretbar war, dem Unternehmen noch mal zu helfen.“<sup>1469</sup>

Auch der Zeuge SELLERING äußerte sich dazu ähnlich: „Und das, was die Banken gemacht haben, wir haben ja nicht freigegeben, sondern zugestimmt der Freigabe. Und die Freigabe der Banken, die schon an eine positive Sichtweise geknüpft, weil die Banken gesehen haben,

---

<sup>1466</sup> WP-038-06-10-2014, S. 86 f.

<sup>1467</sup> WP-028-05-05-2014, S. 77

<sup>1468</sup> WP-055-02-03-2015, S. 162

<sup>1469</sup> WP-067-22-06-2015, S. 65

wir haben den Kautionsversicherer, wir haben die Möglichkeiten, dass wenn man die Schiffe fertig macht, dass das Geld reinkommt. Und deshalb lohnt es sich natürlich von der sehr weitgehenden Sicherung, die sich die Banken haben geben lassen, ein bisschen zu lockern. Und es war nicht nur die Bardepotfreigabe, es war die Geschichte da mit den 60 Prozent auf 100 und so weiter.“<sup>1470</sup>

## 6.2. Verfahren

Durch die sich abzeichnende Liquiditätsunterdeckung Ende 2011 wurde am 14. Dezember 2011 ein erster Lösungsansatz für das Problem an den Mandatar des Landes herangetragen. Daraufhin informierte PwC Schwerin, mit einer E-Mail vom 14. Dezember 2011, die Landesregierung über den Vorschlag der P+S Werften und bat darum den Sachverhalt kurzfristig zu erörtern, insbesondere um der NORD/LB eine Indikation für einen Antrag bei Bund und Land zur Aussetzung der kreditvertraglichen Regelungen für den 326 Mio. € Kreditrahmen zu geben. PwC wies darauf hin, dass, wenn der Vorschlag vom Land akzeptiert werde, die durch die Kautionsversicherungen zu stellenden und durch das Land zu verbürgenden Avale formal unbesichert seien.<sup>1471</sup>

Am 15. Dezember informierte Frau Claaßen Herrn Bäumer darüber, dass sie in Rücksprache mit dem Wirtschaftsministerium (Herrn Koch), angesichts des drohenden Insolvenzscenarios, eine Risikoerhöhung für vertretbar halten würde und fragte nach, ob er Bedenken habe. Herr Bäumer erklärte, einige Minuten nach Erhalt der E-Mail von Frau Claaßen, dass er keine Bedenken habe. Die Landesregierung schloss sich also dem von PwC in der E-Mail vom 14. Dezember 2011 dargestellten Lösungsansatz an und war der Ansicht, dass „eine gewisse höhere Risikoübernahme“ des Landes ein gutes Argument sei in Richtung Bund, dessen Zustimmung ja auch noch einzuholen ist.“<sup>1472</sup> Daraufhin beantragte die NORD/LB mit E-Mail am 16. Dezember 2011 die Zustimmung der Bürgen zu einer temporären Aussetzung von drei kreditvertraglichen Covenants.<sup>1473</sup>

Am 20. Dezember 2011 schrieb PwC Berlin die Bürgen an, Antrag auf Aussetzung kreditvertraglicher Covenants/Zustimmung zur Herauslage von Anzahlungsavalen, und ging zunächst auf die Anträge des Finanzierungskonsortiums zur temporären Aussetzung kreditvertraglicher Covenants und den wirtschaftlichen Hintergrund für diese Anträge ein, um danach die zu entscheidenden Avale darzustellen.<sup>1474</sup> PwC nahm in diesem Dokument eine Einschätzung vor und gab unter Punkt II. „Bewertung des Antrages“ eine Bewertung und ein Votum ab. Dabei wurde auf ein wesentliches Risiko hingewiesen, nämlich, dass der Besteller des Neubaus mit der Nummer 504 die nächste Anzahlungsrate i.H.v. 11 Mio. € aus Eigenkapital erbringen muss, da diese Leistung die Voraussetzung für die aus der Finanzierung der KfW IPEX stammenden nächsten beiden Kaufpreistraten i.H.v. 22 Mio. € seien. Das positive Votum wurde in diesem Antrag wie folgt formuliert: „Unter Berücksichtigung des unter Abschnitt A beschriebenen Konzeptes zur Liquiditätssicherung, des aktuellen Auftragsbuches und der damit einhergehenden Auslastung der P+S Werften sowie der Prämisse, dass die Anzahlungen für Bau-Nr. 504 wie geplant im Januar 2012 i.H.v. 33 Mio. € eingehen, befürworten wir die Herauslegung der Avale. Wir dürfen Sie

<sup>1470</sup> WP-061-13-04-2015, S. 175

<sup>1471</sup> ADrs. 6/103, S. 53

<sup>1472</sup> ADrs. 6/103, S. 52 und S. 54

<sup>1473</sup> ADrs. 6/103, S. 55

<sup>1474</sup> ADrs. 6/103, S. 55

höflich um Mitteilung bitten, ob Sie unseren Voten hinsichtlich der zeitlich befristeten Aussetzung der drei kreditvertraglichen Regelungen

1. Aussetzung der 60 Prozent-Grenze für Barziehungen, befristet bis zur Ablieferung von Bau-Nr. 502 (Plan März 2012) und Bau-Nr. 503 (Plan April 2012), maximal jedoch bis zum 30. Juni 2012
2. Verlängerung der befristeten Aussetzung der 10-prozentigen Barunterlegung von Anzahlungsavalen über den 30. März 2012 hinaus bis zum 30. Juni 2012
3. Aussetzung der ab 1. Januar 2012 vorzuhaltenden Mindestliquidität bis zum 30. Juni 2012, wobei die Aussetzung im Verhältnis zu den P+S Werten bis Ende KW 03/2012 befristet werden soll. [...]

zustimmen.“<sup>1475</sup>

Am 20. Dezember 2011 wurde die Landesregierung von PwC Berlin per E-Mail informiert, dass der Bund diesem Antrag nur mit einer wesentlichen Einschränkung zugestimmt habe.<sup>1476</sup> Diese E-Mail konnte dem Aktenbestand der Landesregierung nicht entnommen werden. Am 21. Dezember 2011 wurde ein Schreiben von PwC Berlin an die Landesregierung gesandt, in welchem auf das Schreiben vom 20. Dezember 2011 Bezug genommen wurde und die Maßnahmen genannt wurden unter denen der Bund den Anträgen zustimmt. Und zwar bezüglich der drei kreditvertraglichen Regelungen stimmte der Bund nur unter den folgenden Maßgaben zu:

- „1. Aussetzung der 60 Prozent-Grenze für Barziehungen, befristet bis zur Ablieferung von Bau-Nr. 502 (Plan März 2012) und Bau-Nr. 503 (Plan April 2012), maximal jedoch bis zum 30. Juni 2012, mit der Maßgabe, dass für die Barziehungen über die 60 Prozent-Grenze hinaus der Haftungsanteil des Landes Mecklenburg-Vorpommern an der Bundes/Landesbürgschaft von 40 Prozent auf 50 Prozent steigt.
2. Verlängerung der befristeten Aussetzung der 10-prozentigen Barunterlegung von Anzahlungsavalen über den 30. März 2012 hinaus bis zum 30. Juni 2012.
3. Aussetzung der ab 1. Januar 2012 vorzuhaltenden Mindestliquidität bis zum 30. Juni 2012, wobei die Aussetzung im Verhältnis zu den P+S Werten bis Ende KW 03/2012 befristet werden soll. Sollte die Mindestliquidität nach der KW 03/2012 nicht erreicht werden, so sind die Bürgen hierüber rechtzeitig zu informieren.“<sup>1477</sup>

Um eine entsprechende schriftliche Mitteilung, ob die Maßgaben des Bundes mitgetragen werden, wurde in diesem Zusammenhang gebeten.<sup>1478</sup>

Mit E-Mail vom 20. Dezember 2011, 19.40 Uhr, schrieb Frau Claßen Herrn Dr. Mediger an

---

<sup>1475</sup> FM 19, S. 2648 f., Antrag auf Aussetzung kreditvertraglicher Covenants/Zustimmung zur Herauslage von Avalen

<sup>1476</sup> ADRs. 6/103, S. 59

<sup>1477</sup> ADRs. 6/103, S. 61

<sup>1478</sup> ADRs. 6/103, S. 62



und informierte über noch kurzfristig vom Land zu treffende Entscheidungen in diesem Jahr. Sie informierte, dass der Bund dem Antrag nur mit einer wesentlichen Einschränkung zugestimmt habe: „Der Bund hat mit folgender Einschränkung zugestimmt. Für den Betrag der zusätzlichen Barziehung unter der 326 Mio. €-Linie wird die Risikoverteilung zwischen Bund und Land statt 60:40 auf 50:50 geändert. Das bedeutet für das Land ein zusätzliches Risiko von ca. 3,9 Mio. € im Dezember, und ca. 3,5 Mio. € im Januar 2012, das bis April auf ca. 1,6 Mio. € herunterläuft.“ Am Ende der E-Mail schrieb Frau Claaßen: „Beide Sachverhalte würde ich demzufolge wie dargelegt positiv entscheiden. Ich bitte um Zustimmung.“<sup>1479</sup> Knapp 2 Stunden später antwortete Herr Dr. Mediger auf die E-Mail von Frau Claaßen mit: „Einverstanden. Gruß, Mediger.“<sup>1480</sup>

Am 21. Dezember 2011 wurde PwC Berlin vom Land per E-Mail angeschrieben und das Einverständnis des Landes Mecklenburg-Vorpommern mitgeteilt: „Teile ich Ihnen für das Land M-V das Einverständnis zur Entscheidung des Bundes inkl. Der temporären Anpassung der Haftungsverteilung auf 50 Prozent:50 Prozent für die Barziehungen über die 60 Prozent-Grenze hinaus mit.“ Daraufhin informierte PwC Berlin noch am 21. Dezember 2011 die NORD/LB über die Entscheidung der Bürgen.<sup>1481</sup> Die Maßnahmen wurden umgehend umgesetzt und so gab es in der Liquiditätsplanung der P+S Werften am 23. Dezember 2011 keine Liquiditätsunterdeckungen mehr und zwar bis einschließlich Kalenderwoche 14 in 2012.<sup>1482</sup>

Aus dem Bankenreporting von Roland Berger Mai 2012 konnte entnommen werden, dass am 23. Dezember 2011 ein Addendum 2 zum Kreditvertrag vom 10. Mai 2010 verfasst wurde. In diesem wurde unter anderem festgehalten, dass bis zum 22. Januar 2012 auf eine Mindestliquidität von 10 Mio. € sowie bis 30. Juni 2012 auf die 10-prozentige Barhinterlegung verzichtet und die maximale Bauzeitfinanzierung bei den Scandlines-Fähren auf 100 Prozent erhöht werde.<sup>1483</sup> Das Addendum 2 des Kreditvertrages vom 10. Mai 2010 konnte dem Aktenbestand der Landesregierung nicht entnommen werden.

Der Zeuge Wellmann äußerte sich dazu folgendermaßen: „die Fachleute, [...] also praktisch die Banken, die haben ja reichhaltige Erfahrungen auch im, in der, in der Werftfinanzierung gehabt und auch, sage ich mal, die ... die Landes... die Landeserfahrung und auch sozusagen die Landes-PwC hatte, hatte da auch, sage ich mal, dann ... ihre Expertise reingebracht. Und, und insofern, wir mussten erst mal überhaupt kritisch hinterfragen, wie sieht das wirklich, sage ich mal, so ernsthaft aus. Weil für uns ist natürlich, wir müssen es gleich abklopfen, wollen nicht, sage ich mal, hier ... leichtfertig irgendetwas freigeben, sondern wir haben da, sage ich mal, sehr intensiv nachgefragt, um überhaupt festzustellen: Wie ist das? Ist das überhaupt plausibel? Ist das wirklich so, so ernsthaft? Und es wurde, wurde uns glaubhaft versichert. Und deswegen hatten wir es uns auch nicht leicht gemacht, sage ich mal, hier diese doch ... wichtige Sicherheit hier, hier freizugeben. Und deswegen hatten wir auch eine Vereinbarung und, dass die, sobald die Gelder fließen, die auch wieder, sage ich mal, aufgefüllt wird. Das war, war, war uns ganz wichtig. Nur dass das dann natürlich aus anderen Gründen, die, die, sage ich mal, keiner zu vertreten hatte. [...] das brachte sozusagen immer, immer Stresssituationen, wo die Liquidität knapp, knapp geworden ist. Und das ist, insofern hatten wir im Grunde genommen, wie das so schön

<sup>1479</sup> ADrs. 6/103, S. 59 f.

<sup>1480</sup> ADrs. 6/103, S. 59

<sup>1481</sup> ADrs. 6/103, S. 66

<sup>1482</sup> LFI 33, S. 350, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau vom 23. Dezember 2011

<sup>1483</sup> ADrs. 6/103, S. 68

heißt, leider keine andere Wahl, als, sage ich mal, letztendlich das Überleben der Werft noch zu sichern. Weil bisher, zu dem Zeitpunkt, wie gesagt, hier ist jetzt die Retrospektive, zu dem Zeitpunkt, als, sage ich mal, die, die Fakten, sage ich mal, vorgelegt worden sind, gab es noch Hoffnung, [...] dass die Zahlungen geleistet werden sollten, das, das stand ja fest. Das war ja vertraglich zugesichert und es wurde auch, sage ich mal, konnte sich nur um ... um, um paar Monate handeln und insofern war es, sage ich mal auch, auf drei Monate terminiert, um, sage ich mal, dann, sobald die Zahlungen kommen, dieses, sage ich mal, dann zurückzuführen. Und ... im Verlauf hat sich das dann leider, sage ich mal, anders entwickelt. Und zum Zeitpunkt der Entscheidung sah es halt eben noch, sage ich mal, war noch Licht im Tunnel.“<sup>1484</sup>

Der Zeuge Jandke beschrieb den Ablauf der Bardepotfreigabe und weiterer Covenants folgendermaßen: „Dezember 2011, Januar 2012, so Weihnachten, Silvester, Jahreswende, letztlich etwa 90 Mio. ausstehende Forderungen, die nicht beglichen wurden. Und das heißt einfach Liquidität, die nicht zur Verfügung stand. Und damit wurde es klar, die Werften werden auf Dauer nicht in der Lage sein, nur mit den bestehenden Finanzierungsfazilitäten zu Rande zu kommen. Es wird nicht klappen. Aber kurzfristig konnte man das Problem noch einmal abfangen, indem man dann im Dezember auf die, das eine Covenants war ja schon temporär drauf verzichtet worden, nämlich die Barunterlegung und auch die anderen Covenants, die wurden erst einmal ausgesetzt. Das heißt, die Mindestliquidität, die gehalten werden musste und die Beschränkung der Barfinanzierung dann auf 60 Prozent eines jeweiligen Schiffes. Das war notwendig, weil, die Anzahlungen für kommende Schiffe nicht in dem Maße bereitstanden, um jetzt Schiffe, die heute gebaut werden sollten, zu finanzieren.“<sup>1485</sup>

Auch der Zeuge Saur äußerte sich zum Ablauf dieses Verfahrens im Dezember 2011: „Also ich erinnere mich jedenfalls noch, ich glaube es ist alles in einem Zug freigegeben worden. Der Grund war damals diese hohen, hohen Raten, die ausgeblieben sind, also, sowohl diese 33 Mio. von diesem Herrn Highland, wie auch die 50 Mio. von Harren. Das waren ja somit über 80 Mio., die ausgeblieben sind und so einen Verlust konnte man, oder so eine Verschiebung, die konnte man überhaupt nur auffangen, wenn man nicht die, nicht nur 10 Prozent freigibt, sondern eben auch die anderen Restriktionen, die es damals geben, gegeben hat. Ich kann mich jetzt nicht mehr erinnern, ob es vielleicht dazu mehrere gestufte Entscheidungen gegeben hat. Ich glaube, es hat eine Entscheidung gegeben, wo man das jedenfalls befristet, ich glaube bis Mitte 2012, alles freigegeben hat, weil es rechnerisch anders gar nicht mehr hingegangen wäre.“<sup>1486</sup> Und er ergänzte auf die Frage, wer denn diese Entscheidung, Freigabe des Bardepots und weiterer Covenants, getroffen habe und warum es dazu keine konkreten Akten gebe: „Also, bei dieser Freigabe, das ist eine Entscheidung gewesen, die mussten die beiden Banken treffen. Und da mussten Landesbürgen zustimmen und Bundesbürgen mussten zustimmen. ... Also, das ist jetzt zu lange her, um Ihnen das jetzt noch mal genau im Einzelnen darzustellen, wer da welche Entscheidung getroffen hat. Es war eine Entscheidung im Bürgerschaftsausschuss notwendig. ... Da saßen [...] Frau Claaßen, Herr Koch, ich aber größtenteils auch. In der Regel wurden diese Bürgerschaftsausschüsse wurden unter Leitungsvorbehalt gestellt. Dann wurde die, wurden die jeweiligen Hausleitungen informiert, mit der Bitte zuzustimmen. Ich glaube bei dieser Freigabe, ich kann es Ihnen nicht genau sagen, ich glaube, da hat es auch diesen Leitungsvorbehalt gegeben. Und die

<sup>1484</sup> WP-038-06-10-2014, S. 89 f.

<sup>1485</sup> WP-038-06-10-2014, S. 14

<sup>1486</sup> WP-040-27-10-2014, S. 26

Bundesseite musste natürlich auch zustimmen. Die Bundesbürgen mussten diesen Dingen auch zustimmen. Also es war ein laufendes Bürgschaftsverfahren. Und auch, dass man solche kreditvertraglichen Covenants zeitlich befristet aussetzt, ist nichts gewesen, ja, was, was es so noch nie gegeben hätte, was eine völlig grundsätzlich neue Entscheidung bedeutet hätte. Es ging einfach darum, der Werft die Zeit zu kaufen, dass sie eben doch in der Lage ist, die Schiffe weiterzubauen und eben auch diese Verschiebungen der Anzahlungen auszugleichen. Und da blieb im Grunde nur der Bürgschaft... Entschuldigung, der Kreditrahmen übrig. Und ich sage auch, das ist auch konsequent, weil es hier ja um die Bauzeitfinanzierung letztlich ging. Wenn also Raten nicht rechtzeitig kommen, dann müssen Bauzeitfinanzierungen angepasst werden und dafür war dieser Kreditrahmen da. Und eben notfalls mussten entsprechende Bestimmungen dann eben angepasst werden, damit man dann diesen veränderten Umständen noch Rechnung tragen konnte.<sup>1487</sup>

Und der Zeuge Saur fügte noch hinzu: „Es hat ja zur Aussetzung weiterer Covenants auch gegeben. Und die Frage war, ob diese Entscheidung, in welchem Verfahren diese Entscheidung getroffen worden ist. Und da meine ich, dass in diesem Fall, das ist später erfolgt. Es war, glaube ich, schon Ende des Jahres 2011, dass diese Entscheidung über die Aussetzung weiterer kreditvertraglicher Beschränkungen, dass diese Entscheidung nicht mehr allein im Bürgschaftsausschuss ohne Leitungsvorbehalt gefallen ist.“<sup>1488</sup> Des Weiteren ergänzte der Zeuge die Aussage: „Und zu den anderen Entscheidungen, zu der Entscheidung, wo auch die anderen Covenants freigegeben worden sind, nach dem Aktenkenntnisstand, den ich hatte, gab es dazu eine Vorlage der PwC und es gab auch eine Entscheidung von Bund und Land dazu.“<sup>1489</sup>

Eine Leitungsvorlage, ein schriftlicher Vermerk und/oder ein Protokoll über die Entscheidungsfindung im Bürgschaftsausschuss des Landes ist dem Aktenbestand der Landesregierung nicht zu entnehmen.

### 6.3. Rückführung bzw. Aufhebung der Freigabe weiterer Covenants

Im Aktenbestand der Landesregierung konnte zur Rückführung bzw. zur Aufhebung der Freigabe weiterer Covenants konkret nichts gefunden werden. Einzig dem Bankenreporting des Monats Mai 2012, von Roland Berger, ist zu entnehmen, dass es wohl nicht zur Rückführung der 10-prozentigen Barhinterlegung gekommen ist und dass die Freigabe der weiteren Covenants nicht aufgehoben wurde. Denn in diesem Reporting steht unter dem Punkt „Vorbemerkung“, dass am 1. Juni 2012 von P+S im Rahmen des Addendums 3 eine Verlängerung des Verzichts auf die Mindestliquidität i.H.v. 10 Mio. € bis 30. September 2012 beantragt wurde. Und des Weiteren wurde am 1. Juli 2012 bei den Banken beantragt, weiterhin bis 30. Juni 2014 die Beleihungsgrenze des Barkreditrahmens auf 100 Prozent zu erhöhen sowie auf die Barhinterlegungen von Bürgschaften zu verzichten und auf die Anforderung einer Mindestliquidität und eines Mindesteigenkapitals bis 31. Dezember 2012 zu verzichten.<sup>1490</sup>

Dazu erklärte der Zeuge Werner, dass sie einen Bruch der Covenants im Jahr 2012 festgestellt haben: „Im Jahr 2012, exakt am 15. April, haben wir dann den ersten vorläufigen

<sup>1487</sup> WP-040-27-10-2014, S. 26 f.

<sup>1488</sup> WP-040-27-10-2014, S. 30

<sup>1489</sup> WP-040-27-10-2014, S. 72

<sup>1490</sup> ADRs. 6/103, S. 68

Jahresabschluss 2011 der P+S Werften bekommen. Das war insofern auffällig, als wir sehr deutlich sehen konnten, dass die Covenants, die in dem anderen Finanzierungskonsortium insbesondere bezüglich des Eigenkapitals festgesetzt waren, voraussichtlich gebrochen werden. Wir haben daraufhin mit der Werft Kontakt aufgenommen, die sich dann wieder mit der NORD/LB in Verbindung gesetzt hat. Die NORD/LB hat sich dann am 18. April geäußert und hat aber kundgetan, dass dieser Bruch dieser Covenants als Einzelnes nicht dazu führen wird, dass sie entsprechend ihr Engagement da in irgendeiner Form einschränken oder beenden. Dementsprechend haben wir danach auch noch weitere Bürgschaften ausgestellt.“<sup>1491</sup> Und er ergänzte seine Aussage: „Exakt am ... 15. April 2012 wurde uns der vorläufige Abschluss 2011 zur Verfügung gestellt. Aus diesem vorläufigen Abschluss war erkennbar, dass die Eigenkapitalquote unter die 40 Mio. läuft, die eine der Covenants-Bedingungen des ursprünglichen Kreditfinanzierungsvertrags der NORD/LB war, Konsortium NORD/LB. Daraufhin haben wir Kontakt aufgenommen mit der Werft und haben von der NORD/LB am ... 18. diesen Monats, also drei Tage später, eine Erklärung bekommen: Im Jahres..., im Jahresabschluss, nach ihren Unterlagen, werden sie eingehalten. ‚Sie haben uns avisiert, dass sie den Equity-Covenant per 30. März nicht einhalten werden. Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass wir ihn auf der Basis des Quartalsabschlusses zu stellenden Wahlvertrag nach Vorlage des Quartalsabschlusses und weiterer notwendiger Unterlagen wohlwollend prüfen werden. Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen zur Verfügung.‘ Mit anderen Worten: Sie haben ..., die NORD/LB hat zur Kenntnis genommen, dass quartalsweise diese Covenants gerissen werden, sie aber keine weiteren Maßnahmen daraus ableiten. Damit war für uns das Finanzierungskonzept nicht infrage gestellt.“<sup>1492</sup>

Und der Zeuge Wellmann erklärte bei seiner Aussage, das die Werft nicht mehr in der Lage war, die Barunterlegungen zu leisten: „Das heißt, die Liquidität war immer sozusagen die Achillesverse der Werft. Die 326 Mio. waren bis zum Anschlag sozusagen im Unternehmen drin. Und, und die Einnahmeseite, die brach weg. Und das war, das war im Grunde genommen, ja eigentlich hatten wir gedacht: Wenn, wenn sozusagen diese Schiffe, diese Schiffe dann am Markt operieren und, und das Geld fließt, dann haben wir wieder den Urzustand. Aber dadurch, dass, dass das Programm, weil die Subunternehmen nicht mehr gezahlt werden konnten, gab es sozusagen einen Folgeeffekt und damit war die Werft nicht mehr in der Lage diese, diese, diese 10 Prozent Bareinlage nicht mehr zu leisten.“<sup>1493</sup>

Konkret wurde diese Frage nicht direkt im Untersuchungsausschuss erörtert und im Aktenbestand der Landesregierung konnte dazu nichts gefunden werden.

## **7. Aussetzung weiterer Covenants und Ziehung aus Bauzeitlinie im Mai 2012**

Mit Schreiben vom 22. Mai 2012 informierte PwC Berlin die Bürgen über den von der NORD/LB am 9. Mai 2012 gestellten Antrag auf Zustimmung zur Aussetzung der Einhaltung eines Mindesteigenkapitals i.H.v. 40 Mio. € und der Vorhaltung einer Mindestliquidität i.H.v. 10 Mio. €. Darüber hinaus wurden die Bürgen gebeten die kreditvertragliche Regelung, nach der offene Forderungen binnen 45 Tagen zu begleichen sind, zu streichen und um ihre Zustimmung zu den Verschiebungen der Ablieferungstermine der Scandlines-Fähren und der Ziehung der Bauzeitfinanzierung aus dem bundes- und landesverbürgten 326 Mio. € Rahmen

<sup>1491</sup> WP-030-16-06-2014, S. 9

<sup>1492</sup> WP-030-16-06-2014, S. 47

<sup>1493</sup> WP-038-06-10-2014, S. 87

i.H.v. 16 Mio. €<sup>1494</sup>

In dieser E-Mail gibt PwC folgendes Votum ab: „Insgesamt erscheint daher unter dem haushaltsrechtlichen Gesichtspunkt der Schadensminimierung eine Zustimmung der Bürgen zu den Aussetzungen der Covenants bis zum 30. September 2012 und der zustimmenden Kenntnisnahme der Ziehung aus der Bauzeitfinanzierung i.H.v. 16 Mio. € sobald das Schiff mit der Bau-Nr. 565 abgeliefert wurde, für vertretbar, wobei eine Kenntnisnahme der Ziehung der 16 Mio. € eine Verlängerung der 100-prozentigen Ziehung bis zum 30. September 2012 bzw. nach unserer Empfehlung bis zur Ablieferung der zweiten Scandline-Fähre impliziert.“<sup>1495</sup>

### VIII. Avalrahmen der Kautionsversicherer über 115 Mio. €

Aufgrund der neu akquirierten Neubaufträge für Spezialschiffe reichte der knapp bemessene Aval- und Barkreditrahmen für eine Bauzeitfinanzierung nicht mehr aus. Allen beteiligten Finanziers war bewusst, dass dieser Avalrahmen für das vorhandene Orderbook nicht ausreichend war. Der Zeuge Wiebers stellte dies wie folgt dar: „Was ich durchaus sagen kann, auch bezüglich des 326 Mio.-Kredits, dass dieser aufgrund seiner bereits sehr großen Größe äußerst knapp kalkuliert war. Es gab keinen, das war allen Beteiligten klar, es gab keinen Liquiditätspuffer und das war – glaube ich – die eine, der besonderen Herausforderungen. Man hatte ein komplexes Auftragsbuch und man hatte eine äußerst knapp kalkulierte Liquidität.“<sup>1496</sup>

Auch die Zeugin Beyer bestätigte, dass der Aval- und Barkreditrahmen für die akquirierten Aufträge nicht ausreichte und diese Tatsache der NORD/LB bekannt war: „Die hatten, da gab es ja noch drei Aufträge, die im Raum standen. Zwei ... zwei Offshore-Schiffe von, von Harren und Terry Highland, egal. ... Diese Schiffe hätten so viel Liquidität bedurft, dass die nicht von der 326 Mio.-Linie in irgendeiner Form hätten gedeckt werden können. Und ich weiß, dass Herr Dehlke sehr zuversichtlich war, die Kautionsversicherer ... Er hatte mit drei, drei Parteien gesprochen und er hatte uns damals auch gesagt, dass er sehr, sehr zuversichtlich ist, dass die mit einsteigen.“<sup>1497</sup>

Der Zeuge Dehlke bestätigte diese Tatsache: „Die bestanden nämlich in der Phase April/Mai 11, dass wir dort auch in der Tat diese Offshore-Spezialschiffe von der Reederei Harren hätten reinholen können. Und dann war von der Planung her, ich glaube im April/Mai, konnte man sehen, der Rahmen würde nicht ausreichen. Haben wir offen kommuniziert. Wir haben dann ganz klar gesagt: Das sind Schiffe mit, mit einer vernünftigen Marktlage. Das heißt, der Preis war okay. Jetzt verhindert ihr, aufgrund dieser Korsettstangen, die wir da haben, die Hereinnahme dieser Aufträge. Hier würden wir sozusagen Deckungsbeiträge erwirtschaften können, könnten Fertigung auslasten. Wir brauchen hier eine Aufstockung des Rahmens entsprechend mit möglicherweise einer 80/20-Bürgschaft – nicht mehr 90/10, was wir vorher

<sup>1494</sup> WM 95, S. 367 f., E-Mail, 22. Mai 2012, PwC an die Bürgen, Betreff: Zustimmung zur Aussetzung von Covenants und Ziehung aus Bauzeitlinie

<sup>1495</sup> WM 95, S. 364, E-Mail, 22. Mai 2012, PwC an die Bürgen, Betreff: Zustimmung zur Aussetzung von Covenants und Ziehung aus Bauzeitlinie

<sup>1496</sup> WP-009-29-04-2013, S. 25

<sup>1497</sup> WP-040-24-10-2014, S. 92

hatten – und hilft uns hier, diese Aufträge reinzuholen.“<sup>1498</sup> Allerdings waren die beteiligten Banken nach Aussagen des Zeugen Dehlke nicht mehr bereit, ohne zusätzliche Finanzierer weitere Bauzeitfinanzierungen für diese anspruchsvollen Neubauprojekte zur Verfügung zu stellen. Er erklärte wörtlich: „Also, aus meiner Sicht, die NORD/LB und die KfW, das waren ja unsere quasi Hausbanken. An die sind wir ja herangetreten mit dem, mit dem, mit der Chance, diese Aufträge hereinzunehmen. Dort wurde jetzt nicht abgelehnt in dem Sinne, sondern es wurde gesagt: ‚Interessante Idee, wir würden auch gerne mitmachen. Aber wir machen nur mit, wenn ihr bitte weitere Partner bringt.‘ Ich hatte dann persönlich so das Gefühl, man würde uns jetzt losschicken nach dem Motto: Die finden eh keinen, und dann erledigt sich das Thema von selbst. Allein, ich bin dann erfolgreicher gewesen mit den beiden Kautionsversicherern, die dann kamen. Und dann mussten quasi die anderen mitmachen, weil das Versprechen im Raum stand.“<sup>1499</sup>

Der Zeuge Reiners hingegen bezog sich in seiner Aussage auf die Finanzierungslücken, die durch die Nichtberücksichtigung der Scandlinesfähren im Sanierungsgutachten entstanden waren. Nach seiner Ansicht seien die Avalrahmen der Kreditversicherer notwendig gewesen, um den zusätzlichen Bauzeitfinanzierungsbedarf für die Scandlinesfähren zu decken. Hierzu sagte er aus: „Das, in dieser Berechnung von KPMG am 1. Februar sind die Scandlines-Fähren nicht enthalten, weil sie rechnerisch nicht mehr unterzubringen waren. Der Auftrag ist trotzdem hereingenommen worden. Ich meine, das ist ja auch vielleicht notwendig, um Auslastungen et cetera, et cetera zu generieren. Die Liquidität war nicht vorhanden. Denn im Jahr 2011 mussten die Werften weitere Kredite aufnehmen, in einer Größenordnung von 115 Mio. € um ihre Finanzierung sicherzustellen. Die war ja ursprünglich nicht geplant, die zusätzliche Avallinie von 115 Mio. Die diente nur dazu, das Loch, was Scandlines geschlagen hat, wieder dicht zu bekommen, um, ja, die Finanzierung überhaupt zu erhalten.“<sup>1500</sup> Auf Nachfrage ergänzte der Zeuge seine Aussage: „Wir haben diese 100 und Millionen zusätzlich, die haben wir jetzt für Scandlines verbraucht und hatten nicht mehr die Chance, andere Schiffe zu bauen. Und um die anderen Schiffe dann doch bauen zu können, haben wir diesen zusätzlichen Avalrahmen benötigt. Das Finanzierungsvolumen war begrenzt. Wir haben sie jetzt mit Scandlines gefüllt und hatten deswegen das Loch an anderen Stellen. Und darum haben wir diesen 115 Mio.-Rahmen gebraucht, der praktisch das Loch schließen sollte, was Scandlines auf der einen Seite hätte gerissen.“<sup>1501</sup>

Es gelang den Werften zwei Kautionsversicherer, QBE Insurance (Europe) Limited und VHV Allgemeine Versicherung AG, zu den üblichen Bedingungen des Pure Cover-Programms, einer 80-prozentigen Bürgschaftsquote, für die Bauzeitfinanzierung der OCV Harren & Partner zu gewinnen.

## 1. Besonderheiten des Geschäftsmodells der Kautionsversicherer

Bereits in den Vorgesprächen mit der QBE, der VHV und der Bayern/LB am 24. März 2011 wurde deutlich, dass aufgrund der Besonderheiten des Geschäftsmodells der Kreditversicherer eine bankmäßige Überwachung und Verwaltung des Engagements nicht möglich sei. Allenfalls sei eine einzelprojektbezogene Risikoüberprüfung und eine Prüfung vor Auslage der Einzelavale möglich und zu leisten. Außerdem sei es den Kreditversicherern nicht möglich, eine Sicherheitenverwaltung durchzuführen, sodass die Schiffbauhypotheken der finanzierten

<sup>1498</sup> WP-024-31-03-2014, S. 75

<sup>1499</sup> WP-024-31-03-2014, S. 79

<sup>1500</sup> WP-042-03-11-2014, S. 41 f.

<sup>1501</sup> WP-042-03-11-2014, S. 42

Bauwerke direkt dem Bürgen, hier dem Land, zufallen sollte. Als weitere Besonderheit lehnten die Kautionsversicherer die Erteilung einer Ausfallbürgschaft ab. Aufgrund des Geschäftsmodells sollte insoweit vom 12-Monatszeitraum der Auszahlung der Bürgschaft im Fall des Ausfalls abgewichen werden<sup>1502</sup> (siehe auch 2. Teil B. VIII.1.6. Sicherungsvertrag und Sicherheitenpool).

### 1.1. Akquise des Avalrahmens als Bestätigung der erfolgreichen Entwicklung der Werften

Die QBE und die VHV stellten zusammen einen Avalrahmen i.H.v. 115 Mio. € zur Verfügung. Dabei entfielen 55 Mio. € auf die VHV und 65 Mio. € auf QBE. Diese Avalrahmen wurden durch das Land zu 80 Prozent verbürgt. Die Bürgschaftsanträge wurden durch die Kautionsversicherer am 1. Juni 2011 gestellt.<sup>1503</sup> Die Landesbürgschaft erfolgte, aufgrund der besonderen Anforderungen der Kautionsversicherer, unter Ausschluss der „Allgemeinen Bürgschaftsbestimmungen des Landes“.<sup>1504</sup> PwC hatte zuvor im Schreiben vom 8. April 2011 ein entsprechendes Votum abgegeben.<sup>1505</sup>

Die erfolgreiche Akquise der Kautionsversicherer als zusätzliche Finanziere werden von den Beteiligten durchweg als Ergebnis einer erfolgreichen Entwicklung der Werften beurteilt. Der Zeuge Bäumer sprach in diesem Zusammenhang von einer guten Entwicklung der Werft zu diesem Zeitpunkt, wörtlich sagte er: „Das heißt, man ging von einem double B-Rating aus, auch für so ein Unternehmen, was sich restrukturiert und saniert wird, ein gutes Zwischenergebnis. Die Kautionsversicherer kamen wieder. Also, es waren wieder Banken am Markt – oder hier Kautionsversicherer –, die gesagt haben: ‚Ja, da mit der Werft kann man arbeiten.‘ Also, alles was noch so zum Zeitpunkt des KPMG-Gutachtens im März noch ein bisschen neblig, also in Nebel gehüllt war, löste sich auf und entwickelte sich gut. Parallel begann eine Suche nach einem strategischen Partner, die doppelnutzige Treuhand wurde umgewandelt in eine Veräußerungstreuhand. Alles Punkte, die wirklich positiv stimmten zu dem Zeitpunkt.“<sup>1506</sup> Auch der Zeuge Möller sah die Gewinnung der Kautionsversicherer als Ergebnis einer positiven Entwicklung: „Und ich hoffe, Sie sehen mir nach, dass ich, dass ich dieses Bild, ergänzend darum, dass neben KfW IPEX und NORD/LB, die finanziert haben, zu Beginn, zu 90 Prozent, mit QBE und VHV zwei renommierte Unternehmen hinzugekommen sind, die nach dem Sanierungsfortlauf die Finanzierung ergänzt haben um immerhin 115 Mio. ... mit einem 80-prozentigen ... Bürgschaftsrahmen. Das heißt, dass das Unternehmen trotz aller Schwierigkeiten und trotz der, dieser engen Finanzausstattung, ... auf einem richtigen Weg war.“<sup>1507</sup>

Für die Kautionsversicherer selbst stellte sich die Interessenlage allerdings differenzierter dar. Während der Vertreter der QBE, der Zeuge Perez Garcia einen positiven Eindruck von der Situation der Werften hatte – er sagte wörtlich: „Wir haben auf Basis der uns vorgelegten Zahlen und auf Basis der Prognosen, die wir seinerzeit bekommen haben, durchaus den Eindruck gewinnen können, auch im Rahmen persönlicher Gespräche mit der Werft und der damaligen Finanzleitung, dass die Werft einen Turnaround geschafft hatte

<sup>1502</sup> PwC vom 8. April 2011, FM 13, S. 572 ff.

<sup>1503</sup> FM 14, S. 944 ff.

<sup>1504</sup> Bürgschaftserklärungen vom 23. August 2011, FM 15, 1241 ff.

<sup>1505</sup> Bürgschaftserklärungen vom 23. August 2011, FM 15, 1241 ff.

<sup>1506</sup> WP-055-02-03-2015, S. 80

<sup>1507</sup> WP-015-30-09-2013, S. 124

und zwar sowohl in technischer als auch in finanzieller Hinsicht. Der technische Turnaround sah dahingehend aus, dass sie sich „vom Containerschiffahrt – eigentlich wegbewegt haben zum Spezialschiffahrtsbau“<sup>1508</sup> – verwies der Zeuge Werner von der VHV auf die Gespräche, die mit Vertretern des Landes geführt worden sind: „Es hat in der Folge dann im Jahr 2011 einige Gespräche direkt mit Werftenvertretern gegeben, in der Folge dann mit dem Land. Man hat uns dargestellt die wirtschaftliche Lage, insbesondere die positive Auftragsentwicklung, hat aufgezeigt auch die Finanzierungslücke. Also, dass das Engagement ein Krisenengagement ist, war uns von Anfang an auch bewusst. [...] als von Anfang an uns in den ersten Gesprächen schon die Möglichkeit einer entsprechenden Landesbürgschaft – in den ersten Gesprächen von 90 Prozent analog dem Finanzierungsengagement der NORD/LB, dann in Folge sehr schnell klar 80 Prozent – angeboten wurde und das auch für uns entscheidend war, uns überhaupt weiter mit dem Thema zu beschäftigen [...]. Daraus entwickelte sich dann auch die Landesbürgschaft in der vorliegenden Form. Das war eine weitere Bedingung für uns, überhaupt an diesem Engagement teilzunehmen, [...]“<sup>1509</sup> Und weiter sagte er: „Wenn wir von Krisenengagement sprechen, in unserem Sprachgebrauch heißt das nicht insolvenzgefährdetes Engagement. Aber ein Engagement, bei dem Ihnen von vornherein im ersten Gespräch eine Sicherheitenquote von 80, 90 Prozent angeboten wird, ist kein normales Unternehmen.“<sup>1510</sup>

Auch die QBE habe zwar ein gewisses Risiko gesehen, dieses aber „für vertretbar“ gehalten. Allerdings sei die Sicherheitenstellung durch Landesbürgschaften für die QBE nicht ausschlaggebend für das Engagement gewesen, sei aber als „nur noch eine zusätzliche Sicherheit, so wie so ein doppeltes Netz“ gewesen.<sup>1511</sup>

Nach Angaben des Zeugen Dehlke seien für die Kautionsversicherer die attraktiven Konditionen des finanziellen Engagements ausschlaggebend gewesen. Er führte dazu aus: „Die, die Kautionsversicherer, die VHV war das und ein australischer Versicherer, sind nur reingegangen, weil sie gesagt haben: ‚Wir wollen ähnliche Sicherheiten haben, wie die NORD/LB und die KfW.‘ Allerdings war der ‚Deutschlandfond‘ – das war ja damals im Rahmen der Wirtschaftskrise ein ausgerufenes Programm – war ausgelaufen und man gab sich dann zufrieden mit 80/20 und ist nur eingestiegen, aufgrund dieser hervorragenden Konditionen aus Sicht der beiden Kautionsversicherer.“<sup>1512</sup> Auf Nachfrage zur Höhe der Konditionen ergänzte er: „Ich weiß nur, dass Sie ... im Wesentlichen genauso waren wie bei der NORD/LB. Um die drei Prozent. [...] Um drei Prozent Avalprovision. Und bei Kautionsversicherern ist es so, dass sie normalerweise durch die Laufzeit des Avals upfront bezahlen, während Sie bei Banken pro rata temporis bezahlen, ... also auf Jahr, auf jährlicher Basis.“<sup>1513</sup>

## 1.2. Details der Verträge mit den Kautionsversicherern

Die Avalverträge der Werft mit den Kautionsversicherern QBE und VHV waren, bis auf die Höhe des gewährten Avalrahmens und der maximalen Höhe eines Einzelavals, jeweils

<sup>1508</sup> WP-030-16-06-2014, S. 58

<sup>1509</sup> WP-030-16-06-2014, S. 12

<sup>1510</sup> WP-030-16-06-2014, S. 12

<sup>1511</sup> Perez Garcia, WP-030-16-06-2014, S. 60 f.

<sup>1512</sup> WP-024-31-03-2014, S. 75

<sup>1513</sup> WP-024-31-03-2014, S. 83



inhaltlich identisch.<sup>1514</sup> Die vertraglichen Regelungen sahen vor, dass die Versicherer der Werft Avale für Vorauszahlungen, Mängelgewährleistung und zur Vertragserfüllung sowie Forderungsabsicherungen gewährten. Barziehungen aus dem Avalrahmen waren nicht vorgesehen. Die dafür entstehenden Kosten in Form von Versicherungsprämien betragen 2,2 Prozent p.a., zu zahlen im Voraus für die komplette Laufzeit bei Avalen unter 30 Monaten Laufzeit bzw. jährlich im Voraus bei Avalen über 30 Monaten. Hinzu kamen Bereitstellungsgebühren für Avale, die nicht in Anspruch genommen wurden i.H.v. 0,6 Prozent p.a.<sup>1515</sup> Die damit vereinbarten Kosten des Avalrahmens waren damit erheblich geringer als die Kosten des bestehenden 326 Mio. €Aval- und Barkredits.

Die Avalbereitstellung erfolgte für Schiffbauprojekte, war aber ausweislich der Verträge nicht auf bestimmte Projekte begrenzt.<sup>1516</sup>

### 1.3. Kein Kredit-Controlling durch VHV und QBE

Übereinstimmend erklärten die Zeugen von den Kautionsversicherern, dass seitens der VHV und der QBE kein eigenes Controlling aufgebaut worden sei. So gehörten die Bauzeitfinanzierungen für die Kautionsversicherer nicht zu den Kerngeschäften, sodass das entsprechende Know-how in diesem Bereich bei den Versicherern nicht vorhanden gewesen sei. Die Kautionsversicherer verließen sich insoweit auf das Controlling der NORD/LB. Der Zeuge Perez Garcia erklärte: „Das heißt, unser, unser Eindruck war, dass sehr genau kontrolliert und gewusst wurde, welches Vermögen zu welchem Zeitpunkt bei der Werft, im, also derzeit in der Kasse ist. Und dementsprechend hatten wir auch einen sehr positiven Eindruck was, was die Grundsituation und das Management der Werft betraf zu dem Zeitpunkt.“<sup>1517</sup> Er erklärte weiter: Die finanzielle Entwicklung haben wir uns anhand von Quartalsabschlüssen und immer wieder, und Liquiditätsplanungen und vorläufigen Abschlüssen zum Jahresende hin und Planungen auch angeschaut. Es hat durchaus auch Negativabweichungen gegeben. [...] Also die Werft ist immer proaktiv auf uns zugekommen, hat uns über diese Abweichungen im Voraus informiert, das, was wir auch als sehr transparent und sehr positiv empfunden haben.“<sup>1518</sup> Allerdings schränkte er auch ein, dass aus dem übergebenen Zahlenwerk Rückschlüsse auf den leistungswirtschaftlichen Stand der Projekte für die QBE nicht möglich waren. Wörtlich erklärte der Zeuge Perez Garcia: „Also, die Zahlen, die wir bekommen haben, waren ja relativ ... aggregiert, möchte ich mal zusammen sagen. Also, wir haben drei Seiten bekommen. Das war eine Aktiva, eine Passiva, eine G und V und auf der Basis haben Sie quasi ein Foto bekommen zum 31. März, zum 30. Juni, zum 30. September et cetera pp. Diese, ob, ob diese zwei Sekunden angepasst worden sind und wenn ja, ob das dann tatsächlich in den Zahlen drin war, oder nicht, das können Sie auf dem Level, konnten Sie das nicht rauslesen.“<sup>1519</sup>

Ähnlich äußerte sich der Zeuge Werner, der darauf hinwies, dass die VHV nur die Zahlen der Werft und die Betrachtungen zu den konkret durch die VHV finanzierten Schiffsbauten, nicht aber Gutachten zu anderen Bauprojekten erhalten hat: „Wir haben uns auf die Zahlen

<sup>1514</sup> Versicherungsvertrag VHV vom 7. Juni 2011, FM 16, S. 1651 ff.; Avalkreditvertrag QBE vom 14. Juni 2011, FM 16, S. 1644 ff.

<sup>1515</sup> FM 16, S. 1644

<sup>1516</sup> FM 16, S. 1645

<sup>1517</sup> WP-030-16-06-2014, S. 59

<sup>1518</sup> WP-030-16-06-2014, S. 59 f.

<sup>1519</sup> WP-030-16-06-2014, S. 86

verlassen, auch zu den anderen Schiffen. Aber ganz konkret die, die Sachverständigengutachten zu den Fähren haben wir nicht vorliegen gehabt.“<sup>1520</sup> Darüber hinaus bestätigte er ebenfalls: „Die Zahlen haben wir auch geprüft. Die lagen auch vor. Aus denen ist aber nicht hervorgegangen, dass die Werften nicht, dass die Fähren nicht tauglich waren. [...] Davon sind wir schlicht und einfach als Finanzierer offensichtlich alle überrascht worden.“<sup>1521</sup> Und weiter führte er aus: „Fakt ist, wir hatten, wir hatten die Information nicht und unser Informationsstand entsprach nicht dem realen Informationsstand bzw. der Realität.“<sup>1522</sup>

#### 1.4. Senkung der Kreditkosten und Ausweitung des Engagements durch Kautionsversicherer

Nach übereinstimmenden Aussagen der Kautionsversicherer sei es Ziel der Kautionsversicherer und der Werft gewesen, die Finanzierungslinie mit kostengünstigeren Krediten zu erweitern, um die Inanspruchnahme des 326 Mio. €Aval- und Barkreditrahmens zu verringern und die Werft von den immensen Finanzierungskosten zu entlasten. Dazu erklärte der Zeuge Werner: „Das Thema war, dass die Werft eine extrem hohe finanzielle Belastung hatte, also Liquidität extrem eng war und von Anfang an auch der Antritt, neue Finanzierer zu gewinnen, ja letztlich aus der Tatsache resultierte, dass die Belastung über dieses erste Kreditengagement, Avalengagement unter Führung NORD/LB mit nicht gerade sehr attraktiven Konditionen belegt waren. Zusammen mit den Restrukturierungsaufwänden und Beratungsaufwänden, die die Werften zu tragen haben, hat das ja zusätzlich dazu beigetragen, dass die Liquiditätslage auf Sicht sehr, sehr eng war. Das war ja die Idee: Einen weiteren Finanziererkreis dazu zu holen, der auch mit anderen Konditionen nach Möglichkeit die Werft unterstützt und entsprechend über die Vorfinanzierung, über die Avale dann die notwendige Liquidität bringt.“<sup>1523</sup>

Der Zeuge Perez Garcia bestätigte dies in seiner Aussage: „Und es war eigentlich auch geplant, über die Zeit noch ein oder zwei Wettbewerber aus dem privaten Kautionsversicherungsmarkt hinzu zu gewinnen, die dann für weitere Entlastung gesorgt hätten. Das heißt, die Linie der NORD/LB wäre dementsprechend entlastet und die Linien der Wettbewerber würd..., hätten entsprechend, wären entsprechend belastet worden. Was dann aber im Gesamtgemenge dazu geführt hätte, dass sich die, die Zinsaufwände für die Werft drastisch reduziert hätten.“<sup>1524</sup> [...] Und wir hatten von einem anderen Wettbewerber eigentlich durchweg ein positives Signal bekommen, sich zumindest in so einer Größenordnung wie auch die VHV oder die QBE sich da in unmittelbarer Zukunft engagieren zu wollen.“<sup>1525</sup>

Übereinstimmend erklärten die Kautionsversicherer weiterhin, dass sie durchaus bereit gewesen wären, ihr Engagement bei der P+S auszuweiten und weitere Finanzierungen zur Verfügung zu stellen. So erklärte der Zeuge Werner: „In dem ursprünglichen Sanierungsgutachten von KPMG wird mal von einer Finanzierungslücke von 115 Mio. gesprochen und der Idee, das über weitere Finanzierer zu decken. Das haben QBE und VHV

<sup>1520</sup> WP-030-16-06-2014, S. 20

<sup>1521</sup> WP-030-16-06-2014, S. 21

<sup>1522</sup> WP-030-16-06-2014, S. 22

<sup>1523</sup> WP-030-16-06-2014, S. 13

<sup>1524</sup> WP-030-16-06-2014, S. 90

<sup>1525</sup> WP-030-16-06-2014, S. 94

gemacht und haben komischerweise exakt fast diesen Betrag zusammengebracht [...] Sie finden auch durchaus von uns noch ein Schreiben, das wir als VHV bereit gewesen wären, unsere Avallinie weiter auszuweiten unter entsprechenden Bedingungen.“<sup>1526</sup> Der Zeuge Perez Garcia äußerte sich ähnlich und erklärte im Zusammenhang mit der Amtsübernahme von Herrn Fuchs: „[...] und der Herr Fuchs hat sich jetzt nicht sehr, sehr viele Freunde gemacht bei den Finanzierern. Der hat z. B. mit der QBE kein einziges Mal gesprochen. Ich habe mit unserem Wettbewerber gesprochen und da hat er sich jetzt auch nicht persönlich vorgestellt. Weil normalerweise, wenn sie irgendwo reinkommen, macht es aus meiner Perspektive, aus meiner persönlichen Meinung Sinn, dass ich mich erst mal mit dem Finanzier unterhalte und sehe, wenn da Mittel fehlen, kann man sich da über zusätzliche Linien einigen.“<sup>1527</sup> Letztendlich wurden jedoch die Angebote zur Ausweitung der Kreditlinien durch die Werft nicht angenommen. „Wir haben versucht, mit ihm in Kontakt zu treten, haben es nie geschafft. Seinerseits wurde nie auch Kontakt mit uns aufgenommen und dahingehend wurde die Möglichkeit einer Erhöhung der Linie eigentlich nie wirklich, sie wurde nie verfolgt“, erklärte der Zeuge Perez Garcia weiter.<sup>1528</sup>

### 1.5. Kautionsversicherer von Insolvenz überrascht

Am 20. April 2012 beriet der Bürgschaftsausschuss des Landes über die letzte Herauslage von Avalen der VHV und QBE zur Absicherung einer Anzahlungsrate vor der Insolvenz der P+S Werften i.H.v. ca. 32,3 Mio. € Aufgrund der zwischenzeitlich eingetretenen negativen Planverschiebung von 23 Mio. € und der neuerlichen Verzögerung bei den Scandlines-Fähren stimmte der Bürgschaftsausschuss unter Berücksichtigung der bestehenden Insolvenzgefahr bei Ausbleiben der avalierten Anzahlung unter besonderem Hinweis auf den Leitungsvorbehalt der Finanz- und Wirtschaftsminister zu.<sup>1529</sup> Zuvor hatte PwC in seinem Votum vom 12. April 2012 unter Verweis auf die bis Juni 2012 gedeckte Liquidität der P+S Werften und die Aussicht auf ein bis dahin verringertes Bürgschaftsobligo des Landes trotz der negativen Planabweichungen die Avalherauslage für „haushaltsrechtlich noch vertretbar“ angesehen.<sup>1530</sup> In einem Vermerk des Wirtschaftsministeriums vom 23. April 2012 zur Vorlage an die Finanzministerin wies der Bearbeiter explizit darauf hin, dass durch die Verschiebung der Scandlines-Fähren die Ablieferung in einen „Zeitraum liegt, der jetzt nicht belastbar eingeschätzt werden kann.“<sup>1531</sup> Außerdem würden entsprechende Prognosen wegen der andauernden Planänderungen immer unsicherer.<sup>1532</sup>

Die spätere Insolvenz der Werften (siehe auch 2. Teil C.II. Insolvenz) kam für die Kautionsversicherer völlig überraschend. So habe die VHV im April 2012 erstmalig von der Abweichung der Covenants durch die Werft erfahren. Allerdings sei ihr versichert worden, dass dies kein Grund für die Beendigung der bestehenden Finanzierung sei. Darauf habe die VHV ihre Finanzierungen weiter fortgesetzt und weitere Bürgschaften ausgestellt. Der Zeuge Werner sagte dazu: „Im Jahr 2012, exakt am 15. April, haben wir dann den ersten vorläufigen Jahresabschluss 2011 der P+S Werften bekommen. Das war insofern auffällig, als wir sehr deutlich sehen konnten, dass die Covenants, die in dem anderen

<sup>1526</sup> WP-030-16-06-2014, S. 42

<sup>1527</sup> WP-030-16-06-2014, S. 63 f.

<sup>1528</sup> WP-030-16-06-2014, S. 64

<sup>1529</sup> Vermerk 574. Sitzung Bürgschaftsausschuss, FM 23, S. 1457 ff.

<sup>1530</sup> FM 23, S. 1309

<sup>1531</sup> FM 23, S. 1455

<sup>1532</sup> FM 23, S. 1456

Finanzierungskonsortium insbesondere bezüglich des Eigenkapitals festgesetzt waren, voraussichtlich gebrochen werden. Wir haben daraufhin mit der Werft Kontakt aufgenommen, die sich dann wieder mit der NORD/LB in Verbindung gesetzt hat. Die NORD/LB hat sich dann am 18. April geäußert und hat aber kundgetan, dass dieser Bruch dieser Covenants als Einzelnes nicht dazu führen wird, dass sie entsprechend ihr Engagement da in irgendeiner Form einschränken oder beenden. Dementsprechend haben wir danach auch noch weitere Bürgschaften ausgestellt.“<sup>1533</sup>

Der Zeuge Perez Garcia sagte: „Also, aus unserer Sicht kam die Insolvenz dann am Ende relativ überraschend, weil wir dieses Szenario eigentlich so nicht gesehen haben und wir auch der Meinung sind, dass die Werft nicht in die Insolvenz hätte gehen müssen.“<sup>1534</sup>

## 1.6. Sicherungsvertrag und Sicherheitenpool

Aufgrund der Besonderheiten des Geschäftsmodells der Kautionsversicherer, diese unterhielten beispielsweise keine eigene Sicherheitenverwaltung und keine eigene Kreditüberwachung, waren, um die Ansprüche des Landes zu sichern, abweichende Sicherheitenregelungen erforderlich. Diese waren in der Bürgschaftserklärung des Landes vom 23. August 2011 ausschließlich unter Ausschluss der Allgemeinen Bürgschaftsrichtlinien des Landes erfolgt,<sup>1535</sup> die die Sicherheitenstellung in Bürgschaftsangelegenheiten regelt.

Hinzu kam, dass aufgrund des ausgeschöpften 326 Mio. € Aval- und Barkreditrahmens Anzahlungen für die Harren-Schiffe, die durch den Avalrahmen der Kautionsversicherer begleitet wurden, für Projekte aus dem 326 Mio. € Rahmen verwendet werden mussten. Das hatte zur Folge, dass Mittel, die allein durch das Land verbürgt wurden, für Projekte verwendet wurden, die im Rahmen der Parallelbürgschaft auch den Bund betrafen und darüber hinaus zugunsten des Bankenkonsortiums NORD/LB/KfW IPEX besichert worden sind, was zu einer ungerechtfertigt gestärkten Besicherungsposition der Banken führte.<sup>1536</sup> Es war abzusehen, dass diese „Querverwendung“<sup>1537</sup> von Anzahlungen in der Zukunft, aufgrund der immer enger werdenden Bauzeitfinanzierung zunehmen würde. Allerdings verfügte die Werft dafür über keine zusätzlichen Sicherheiten. Um dieses Problem zu lösen, wurde ab dem 3. Quartal 2011 die Errichtung eines Sicherheitenpools in der Landesregierung diskutiert.

Für die Erarbeitung und juristische Begleitung der Sicherheitenregelung wurde PwC Legal beauftragt. In die Diskussion wurde neben der NORD/LB auch der Bund als Bürge der Parallelbürgschaft einbezogen, da die Vereinbarung eines Sicherheitenpools auch Auswirkungen auf die Parallelbürgschaft haben würde.

PwC legte den erarbeiteten Sicherheitenvertrag vor. Vorausgegangen waren intensive Diskussionen mit den P+S Werften über die Umsetzung unter Einbeziehung der NORD/LB.

Mit Schreiben vom 14. November mahnte PwC die Unterzeichnung des Vertrages durch die

---

<sup>1533</sup> Werner, WP-030-16-06-2014, S. 9

<sup>1534</sup> WP-030-16-06-2014, S. 62

<sup>1535</sup> Bürgschaftserklärung vom 23. August 2011, FM 15, S. 1241 ff.

<sup>1536</sup> Leitungsvorlage Finanzministerium vom 19. Oktober 2011, FM 17, S. 68 PDF

<sup>1537</sup> Leitungsvorlage Finanzministerium vom 19. Oktober 2011, FM 17, S. 68 PDF

Werft im Hinblick auf die anstehende Genehmigung einer Avalherauslage an.<sup>1538</sup> Zu diesem Zeitpunkt waren bereits Avale herausgelegt und verbürgt, ohne dass eine wirksame Besicherung zugunsten des Landes vorhanden war.<sup>1539</sup>

Am 15. November 2011 unterzeichneten zunächst die P+S Werften den Sicherheitenvertrag.

Mit Schreiben vom 17. November teilte PwC der Landesregierung mit, dass die KfW IPEX darauf hinweist, dass durch den vorliegenden Sicherheitenvertrag die Besicherungsposition der Bank hinsichtlich einiger bzgl. des LFI-Darlehens verpfändeter Grundstücke beschnitten werden würden.<sup>1540</sup> Allerdings ergibt sich aus dem Protokoll der 562. Sitzung des Bürgschaftsausschusses vom 18. November 2011, dass die KfW IPEX ihre Bedenken zurückgezogen habe.<sup>1541</sup>

Am 7. Dezember wurde der Sicherheitenvertrag auch durch die Finanzministerin und den Wirtschaftsminister unterzeichnet.<sup>1542</sup>

Der Sicherheitenvertrag war konkret bezogen auf die die Bau-Nrn. 2105 und 2106, die Bestandteil der Bauzeitfinanzierungslinie der Kautionsversicherer war. Bestandteile des Sicherungsvertrages waren:

- abstraktes Schuldversprechen der Werften gegenüber dem Land,
- erstrangige Schiffshypotheken der Bau-Nrn. 2105 und 2106,
- Sicherungsabtretungen von Rechten und Ansprüchen aus den Schiffbauverträgen, Versicherungsverträgen und den Verträgen mit den Zulieferern aus den o. g. Bauprojekten
- Sicherungsübereignungen an Material und Bausektionen der o. g. Bau-Nrn.,
- Verpfändung der Barguthaben auf den dazugehörigen Projektkonten,
- Mithaftung der Grundstücke, die als Sicherheit auch für das LFI-Gutachten dienten.

PwC wies bereits vor Unterzeichnung im Schreiben vom 13. Oktober 2011 darauf hin, dass zumindest anfänglich die mit dem Vertrag gestellten Sicherheiten kaum werthaltig seien, da die zu besicherten Schiffbauprojekte aufgrund des geringen Anbaustadiums zunächst kaum werthaltig sein werden. Außerdem dürften die Zahlungen auf die Projektkonten ohne Verwendungsnachweis freigegeben werden und deshalb „nicht zu verwertbaren materiellen Sicherheiten führen.“<sup>1543</sup>

Allerdings stellte der Sicherheitenvertrag lediglich eine Interimslösung dar,<sup>1544</sup> um Ansprüche des Landes entsprechend der zwischenzeitlich erteilten Bürgschaften gegenüber den Kautionsversicherern angemessen zu besichern, bis der endgültige Sicherheitenpoolvertrag zwischen den Finanziers und der Werft erarbeitet und abgeschlossen werden würde.

---

<sup>1538</sup> Schreiben PwC an P+S Werften, FM 17, S. 319 PDF

<sup>1539</sup> Ministervorlage vom 19. Oktober 2011, FM 17, S. 68 f.

<sup>1540</sup> E-Mail PwC vom 17. Januar 2011, FM 17, S. 373

<sup>1541</sup> FM 17, S. 389 PDF

<sup>1542</sup> Sicherheitenvertrag, LFI 19, S. 250

<sup>1543</sup> FM 16, S. 1775

<sup>1544</sup> E-Mail PwC vom 28. Oktober 2011, FM 15, S. 1963 f.

Die NORD/LB hatte für die Erarbeitung der Vertragsunterlagen eine Kanzlei beauftragt. Ein Entwurf dieses Sicherheitenpoolvertrags wurde durch die Kanzlei Watson, Farley & Williams am 16. Februar 2012 vorgelegt.<sup>1545</sup>

Eine Unterzeichnung des Sicherheitenpoolvertrages ist aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht erkennbar.

## IX. Verkauf Rolandwerft

Die Rolandwerft wurde im Wesentlichen als Betriebsstätte der Peene-Werft geführt und war im Werftenverbund der Hegemann-Gruppe nicht mehr als eigenständiges Unternehmen wahrnehmbar. Aufgrund ihrer schlechten wirtschaftlichen Situation stellte die Rolandwerft zudem eine Belastung für die Werftengruppe dar. Hierzu führte der Zeuge Vay aus: „Also, der, der Verkauf der, der Rolandwerft war eine zwingend notwendige Maßnahme. Ich weiß allerdings auch nicht mehr genau, wann die, der, der Verkauf dann erfolgt ist. Ich meine, dass wäre noch Ende 2010 gewesen. Das, also, Rolandwerft war an einem denkbar ungünstigen Standort. Die hatten Produktionskostennachteile. Die waren so, wurden genutzt als verlängerte Werkbank von P+S oder der Peene-Werft. Das hat sich als – ich sage mal – nicht sonderlich kosteneffizient herausgestellt. Also die, die Kaskos mussten dann von der Rolandwerft also auf Umwegen dann also nach entweder nach Peene oder nach Stralsund gebracht werden. Das war unsinnig. Das war deswegen also ein wichtiger und richtiger Schritt zu sagen, man trennt sich von der Rolandwerft und lastet die Werften, die beiden Werften im Werftenverbund dann also besser aus.“<sup>1546</sup> Auch bezogen auf das Eigenkapital schnitt die Werft in der Einzelbetrachtung am schlechtesten ab, wie der Zeuge Axhausen berichtet: „Das heißt, wir haben für das Eigenkapital bis dahin im Wesentlichen auf die Einzelwerften schauen müssen. Und die waren, bis auf die Rolandwerft, waren die positiv, wenn ich das richtig erinnere.“<sup>1547</sup> Der Zeuge Crede fasst es wie folgt zusammen: „Die Rolandwerft war nicht so gesund wie die anderen beiden Werften, darum wurde sie auch später dann an Lürssen verkauft.“<sup>1548</sup>

Der Verkauf der Berner Rolandwerft stellte mithin einen wesentlichen Baustein des Sanierungsplanes der Werftengruppe dar. Der Verkauf der Werft an die Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG wurde zudem für die P+S Werften zu günstigeren Konditionen gestaltet als zunächst im Sanierungskonzept eingeplant war. Dies war der Tatsache geschuldet, dass der Käufer zu einer Personalübernahme bereit war. Dazu führte der Zeuge Wauschkuhn aus: „Die Trennung von der Rolandwerft war ein ganz zentrales Element im Sanierungsgutachten auch, und es ist sogar gelungen, nach meiner Erinnerung zu deutlich günstigeren Konditionen als das ursprüngliche Sanierungskonzept vorsah. Das ist verkauft worden und es sind Mitarbeiter übernommen worden – man musste gar nicht so viel ausgeben für eine Transfergesellschaft, irgendwie so war das, als dieser Standort verkauft wurde in Berne – dass es doch zu einer Erleichterung führte und tatsächlich auch zu günstigeren Konditionen ablief, als es das Sanierungskonzept vorgesehen hatte.“<sup>1549</sup> Auch der Zeuge Vay betonte, dass die positive Fortführungsprognose u. a. an die Bedingung

<sup>1545</sup> WM 42, S. 514 ff.

<sup>1546</sup> WP-013-26-08-2013, S. 81

<sup>1547</sup> WP-008-22-04-2013, S. 42

<sup>1548</sup> WP-008-22-04-2013, S. 87

<sup>1549</sup> WP-010-13-05-2013, S. 47

geknüpft war, die Rolandwerft zu veräußern: „Diese positive Fortführungsprognose war seinerzeit also an Bedingungen geknüpft, also, dass die Werft also hier praktisch also fusioniert werden, beide Werften, also Peene-Werft und die Volkswerft Stralsund zu einem, zu der neuen P+S Werft dann zusammengebunden würden und letztendlich das auch die Rolandwerft, die zu diesem Werftenverbund gehörte, verkauft wurde. Das war eine der Bedingungen.“<sup>1550</sup>

Der Zeuge Saur beschrieb die Notwendigkeit, zu einer Strukturentscheidung zu kommen: „Die wird vielleicht etwas schwieriger sein als vorher, aber im Grunde die, das Eingeständnis, dass man wirklich zu Strukturentscheidungen kommen musste, dass man möglicherweise einen Standort schließen musste – das ist ja dann eine Auflage des Sanierungskonzeptes gewesen, den Standort Rolandwerft zu schließen.“<sup>1551</sup>

Der Verkauf der Werft wird von der Landesregierung als Indiz für einen positiven Verlauf der Restrukturierung gewertet. Dazu führt die Zeugin Claaßen aus: „Wir haben auch gesehen, dass der Restrukturierungsprozess angegangen worden war, dass auch die Gewähr bestand, dass er störungsfrei verlaufen konnte, durch die Treuhand. Die Rolandwerft war schon verkauft worden, oder kurz davor und auch zu Bedingungen, die etwas weniger Belastungen vorsahen, als das ursprünglich mal gesehen worden war.“<sup>1552</sup> Die Zeugin spricht später in ihrer Aussage in diesem Zusammenhang explizit von einem Restrukturierungserfolg: „Also, es hat ... es hat einen Verkauf der Rolandwerft gegeben. Das war ein Punkt, der uns also im Vorfeld lange beschäftigt hat und der auch ... ein Streitpunkt war, gerade im Verhältnis zum Herrn Hegemann. Weil einfach die Erkenntnis bestand, die Werft ist weder von ihren technischen Möglichkeiten ... so aufgestellt, dass da ein zukunftsfähiges Bauprogramm abgewickelt werden kann, weil die keine eigene Finanzierung mehr hatten und eben durch gewisse Haftungsübernahmen und Verflechtungen aber ein Risiko darstellten für die Peene-Werft und die Volkswerft. Also, das ist relativ, das ist ein Erfolg, ein Restrukturierungserfolg.“<sup>1553</sup>

Die Rolle der NORD/LB und den Beitrag der Treuhandgesellschaft beim Verkauf der Werft skizziert der Zeuge Idler: „[...] die NORD/LB ist auch so weit gegangen – auch das lege ich hiermit offen: Als es darum ging die Rolandwerft ... die, die ja gar nicht unser Bier war im Grunde genommen – zu unterstützen, haben wir gesehen, dass die Rolandwerft so nicht mehr existenzfähig ist und verkauft werden muss. Und die, die ... ich will jetzt die Namen hier nicht aufzählen, aber die beiden Werften, die letztendlich die Werft gekauft haben, die Rolandwerft, mit den beiden Werften haben wir gesprochen. Natürlich getrennt. Dass die sich nachher zusammengetan haben und haben die Werft, das Werftgelände und, und die Werft mit den Mitarbeitern übernommen haben, war ja umso besser. Aber ich sag mal so, wenn, wenn die Cornelius Treuhandgesellschaft dann da jubiliert hat und hat dann gesagt: ‚Uns ist da ein toller Verkauf gelungen.‘ Da habe ich nur gesagt: ‚Ja, Leute. Also, wenn, wenn ich Euch Käufer nenne und Euch auch mögliche Kaufpreise nenne, dann, dann macht das und okay. Und redet nicht drüber. Da muss man nicht jublieren.“<sup>1554</sup>

Der Zeuge Kraus ordnet in seiner Aussage den Verkauf in Hinblick auf die Verschmelzung

<sup>1550</sup> WP-013-26-08-2013, S. 63

<sup>1551</sup> WP-008-22-04-2013, S. 130

<sup>1552</sup> WP-014-23-09-2013, S. 13

<sup>1553</sup> WP-014-23-09-2013, S. 25

<sup>1554</sup> WP-013-26-08-2013, S. 25

zur P+S ein: „Das heißt, man hat einen Zwischenabschluss gemacht und hat dann anhand dieses Zwischenabschlusses die Verschmelzung vorgenommen. Die Verschmelzung erfolgte unter Hebung stiller Reserven im Anlagevermögen der Volkswerft und zwar i.H.v. 118 Mio. € zum 31. Oktober 2009 auf die Peene-Werft. Da muss man wissen, die Rolandwerft wurde planerisch zum April 2010 veräußert. Wir werden später sehen, sie ist dann Mitte des Jahres veräußert worden.“<sup>1555</sup>

Der Zeuge Jandke berichtet, dass sich der Verkauf der Rolandwerft positiv für den Werftenverbund auf das Geschäftsjahr 2010 ausgewirkt hat: „Das Geschäftsjahr 2010 ist eigentlich positiver beendet worden für die Werften als man es ursprünglich angenommen hatte. Also dass, im Vergleich zur Planung hat man sie, hat man es mit weniger Verlusten abgeschlossen. Es ist gelungen, die Rolandwerft günstiger zu verkaufen an Lürssen, als es ursprünglich mal vorgesehen war und man konnte bilanziell dann durch die Verschmelzung der Volkswerft auf die Peene-Werft auch erst mal bilanziell das Eigenkapital wiederherstellen.“<sup>1556</sup>

Allerdings stellt der Zeuge Jandke klar, dass die Peene-Werft und damit später die P+S Werften GmbH für die bis dahin aufgelaufenen Verbindlichkeiten der Rolandwerft aufkommen musste: „Und diese Finanzierungslasten, wo wir gesehen hatten, man hat auf der Rolandwerft. Und was die Rolandwerft damals noch langfristig finanziert hatte, hatte sie letztlich über Lieferanten finanziert. Und für die Lieferanten musste im Verkaufsprozess die Peene-Werft geradestehen, als, als Gesellschafter der Rolandwerft.“<sup>1557</sup> Der Zeuge beziffert die Höhe der Verbindlichkeiten zusammen mit der Peene-Werft bis 2008 wie folgt: „Und wir haben dann nachher gesehen, dass alleine die Rolandwerft und die Peene-Werft aus der Zeit 1998 bis 2008 round about 80 Mio. Lasten mit sich rumschleppen.“<sup>1558</sup>

## **X. Verkauf Deutsche Industrie-Werke GmbH (DIW)**

Die Deutsche Industrie-Werke GmbH (DIW), die zum ehemaligen Hegemann-Konzern gehörte, war im Mai 2011 eine Berliner Reparaturwerft für Binnenschiffe. Hauptmerkmale des Unternehmens waren zu diesem Zeitpunkt die Geschäftsverluste auf der einen Seite und ein Fehlen von notwendigen Investitionen zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit auf der anderen Seite. Dadurch war die DIW akut in Insolvenzgefahr geraten und stellte eine Belastung für die Werftengruppe dar. Insgesamt wird ein Sanierungsbedarf i.H.v. 6 Mio. € angenommen und das Marktumfeld der Reparaturwerft als schwierig eingeschätzt. Ein strategisches Interesse am Geschäftsfeld hat die P+S Werften GmbH nicht. Als belastend für einen Verkauf wird angesehen, dass die DIW lediglich ein Erbbaurecht am Standort mit einer Restlaufzeit von 24 Jahren besitzt. Ungünstige Zinsbedingungen und ein Verdacht auf Umweltlasten auf dem Gelände sowie eine ausgeschlossene nicht industrielle Nutzung im Erbpachtvertrag werden ebenfalls konstatiert. Die von den P+S Werften gehaltenen 100-prozentigen Anteile der DIW waren im Rahmen des 48 Mio. € Landesdarlehens als Sicherheit an das Land verpfändet worden. Die P+S Werften hatten am 18. April 2011 die Freigabe verschiedener Sicherheiten bezogen auf das LFI-Darlehen beantragt. Besondere

<sup>1555</sup> WP-028-05-05-2014, S. 135

<sup>1556</sup> WP-028-05-05-2014, S. 74 f.

<sup>1557</sup> WP-028-05-05-2014, S. 89

<sup>1558</sup> WP-028-05-05-2014, S. 79



Dringlichkeit bestand hierbei bei der Freigabe ihrer Anteile an der DIW. Aufgrund der genannten Rahmenbedingungen hat sich nur die Detlef Hegemann GmbH Co. KG als Interessent zur Übernahme der DIW gefunden. Dies allerdings nur für einen symbolischen Preis von 1 €<sup>1559</sup>

Der Zeuge Saur betont, dass die Sicherheiten für das LFI-Darlehen respektive Brückenfinanzierung aufgrund des Zeitdrucks nicht geprüft werden konnte: „Also, noch mal vielleicht zu dem Darlehen. Das Darlehen war ursprünglich als eine zeitlich befristete Brückenfinanzierung vorgesehen. Es sollte eigentlich relativ schnell abgelöst werden. Man hatte wenig Zeit. Die Insolvenz stand bevor. Und man hat sich eben in der Situation damit beholfen, dass man eben Sicherheiten hereingenommen hat, die man bekommen konnte, im wahrsten Sinne bekommen konnte. Das ist aus Zeitgründen nicht möglich gewesen, jede Sicherheit in Detail zu bewerten. Sondern man hat Herrn Hegemann gesagt: Also entweder kriegen wir die Geschäftsanteile von den Deutschen Industrie-Werken, entweder kriegen wir die Beteiligungsgesellschaft seines Unternehmens da rein in die gesamtschuldnerische Haftung, dann können wir über Sicherheiten sprechen.“<sup>1560</sup>

In seiner Stellungnahme für den Minister zum Antrag auf Pfändungsfreigabe der DIW durch die P+S Werften GmbH stellt Hanns-Christoph Saur die Nicht-Werthaltigkeit der DIW-Geschäftsanteile und die daraus folgenden Optionen dar: „Aus dem nun vorgelegten Wertgutachten (Anlage 4) und dem Bericht des Treuhänders der P+S Werften (Anlage 5) ergibt sich, dass diese Geschäftsanteile weder in einem Fortführungsszenario noch in einem Zerschlagungsszenario werthaltig sind. Was das Fortführungsszenario betrifft, so hat der Treuhänder in seinem Bericht bestätigt und nachvollziehbar begründet, dass als einzige Option die Fortführung der DIW durch die Hegemann-Gruppe in Betracht kommt, die in Berlin die Stern-und Kreisschiffahrt GmbH als Hauptkunden der DIW betreibt und mit einem Tochterunternehmen auch Hauptmieter der Bürogebäude am Standort der DIW ist. Das Übernahmeangebot der DH war nach diesem Bericht konkurrenzlos und hinsichtlich des Kaufpreises im Hinblick auf den sehr hohen Sanierungsaufwand der DIW nicht weiter verhandelbar. Im Zerschlagungsfalle bliebe als Vermögenswert im Wesentlichen nur das Erbbaurecht, dem jedoch – wie auch das Wertgutachten bestätigt – ein nicht marktgerechter Erbbauzins gegenübersteht [...] Im Ergebnis wird daher der Einschätzung des Treuhänders gefolgt, dass die Geschäftsanteile der DIW keine werthaltige Sicherheit für das Landesdarlehen darstellen und daher ihre Freigabe im Interesse der P+S Werften erfolgen sollte. Diese Einschätzung wird von FM geteilt; das FM erhebt daher gegen die Freigabe keine Einwendungen [...]“<sup>1561</sup>

In der von Saur angeführten Stellungnahme des FM von Maximilian Wauschkuhn heißt es: „Ihrer Einschätzung folgend werden die Geschäftsanteile an der DIW einen Wert haben, der unter 100.000 € liegt, so dass der Verzicht auf die Gesellschaftsanteile keine erhebliche finanzielle Bedeutung nach den Verfahrensvorschriften zu § 59 (VV), Ziffer 4.2.2.4. hat. Da die Freigabe dieser Sicherheit auch keine über den Einzelfall hinausgehende präjudizielle Auswirkung haben wird, ist auch nicht von einer grundsätzlichen Bedeutung nach der Ziffer 4.2.1. der VV auszugehen. Dementsprechend bedarf es für eine Freigabe der Gesellschaftsanteile durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus keiner Einwilligung des Finanzministeriums nach Ziffer 4.2. der VV. Im Hinblick auf den Wert der

<sup>1559</sup> Vermerk Saur an den Minister vom 30. Mai 2011 in WM 50, S. 510

<sup>1560</sup> WP-008-22-04-2013, S. 158

<sup>1561</sup> Vermerk Saur an den Minister vom 30. Mai 2011 in WM 50, S. 509

Geschäftsanteile einerseits und dem mit einer Liquidation verbundenen Aufwand halte ich die Freigabe nach § 59 Abs. 1 Ziffer 3 Satz 2 Landeshaushaltsordnung allerdings für gut vertretbar.<sup>1562</sup>

In der Stellungnahme der HSW Treuhand-und Beteiligungsgesellschaft wird zur Veräußerung der Geschäftsanteile und der Bewertung der erzielten Ergebnisse folgendes ausgeführt: „Im Ergebnis war somit die Veräußerung der Geschäftsanteile an der DIW unter Fortführungsgesichtspunkten die einzig denkbare Alternative; in der gegebenen Situation war mehr als ein symbolischer Kaufpreis nicht erzielbar. Die Verhandlungen sowohl mit dem Liegenschaftsfonds Berlin im Hinblick auf eine Reduzierung der Erbbauzinsen als auch über die Vertragsbedingungen mit der Detlef Hegemann GmbH & Co. KG stellten sich als ausgesprochen schwierig dar und haben insgesamt bis zum Vertragsabschluss rund ein Jahr in Anspruch genommen.“<sup>1563</sup> Auch betont die HSW Treuhand-und Beteiligungsgesellschaft im letzten Punkt ihrer Stellungnahme, dass die P+S Werften GmbH „ein erhebliches Interesse“ hat den Verkauf kurzfristig durchzuführen, um eine für die P+S Werften GmbH „nicht kostendeckende Liquidation oder Insolvenz“ der DIW zu verhindern.<sup>1564</sup>

Die Freigabe der verpfändeten 100-prozentigen Geschäftsanteile der DIW durch das Land erfolgte mit dem vierten Änderungsbescheid am 31. Mai 2011.<sup>1565</sup>

## **XI. Probleme der P+S Werften GmbH ab Mitte 2011**

Aus Sicht der Landesregierung stellte sich die Lage der P+S Werften GmbH noch im März/April 2011 als positiv dar. Sanierungserfolge hatten sich eingestellt. Außerdem konnten Aufträge eingeworben werden, welche eine Vollauslastung der Werft bis in das Jahr 2013 bedeuteten. Zudem wäre mit der Auslieferung der Schiffe ein Gewinn verbunden gewesen.<sup>1566</sup> Allerdings setzt sich diese positive Tendenz für die P+S Werften GmbH nicht fort und sie gerät „ins Stolpern“ wie der Zeuge Bäumeier weiter ausführt: „Das fing an, da platzte ein Motor. Es war klar, es war nicht die Werft, es war der Zulieferer. Anzahlungen stockten, Harren irgendwie 50 Mio., die nicht rechtzeitig kamen, vier Monate Verzögerung. Man hatte ein Vertragswerk. Harren war dazu verpflichtet, zu bezahlen, aber Goldman Sachs, die Investmentbank dahinter, die die Investoren zusammensuchte, sagte auf einmal „nein“. Also, auch für die Werft nicht zu erkennen. Terry Highlands genau das Gleiche. Anzahlungen verzögerten sich und so gab es jede Menge Punkte, die dazu führten, dass die Werft ins Stolpern geriet.“<sup>1567</sup>

Die Zeugin Polzin beschreibt die Lage der P+S Werften GmbH wie folgt: „Ab 2011 – und zwar in der Mitte, bis dahin waren alle Gutachten auf Grün geschaltet – gab es die ersten Probleme. Wenn ich das Bild einer Straße mir vorstelle, würde ich das als Schlagloch bezeichnen. Und zwar ging es im Grunde los mit einzelnen Vorkommnissen auf der Werft,

<sup>1562</sup> E-Mail Wauschkuhn an Saur vom 30. Mai 2011 in WM 50, S. 413

<sup>1563</sup> WM 50, S. 415

<sup>1564</sup> WM 50, S. 415

<sup>1565</sup> Vierter Änderungsbescheid in WM 50, S. 503

<sup>1566</sup> Nach Aussage d. Zeugen Bäumeier in WP-055-02-03-2015, S. 79

<sup>1567</sup> WP-055-02-03-2015, S. 80

die am Anfang nicht mal ein Verschulden der Werft waren.“<sup>1568</sup> Letztlich ordnet die Zeugin Polzin diese Situation aus Sicht der Landesregierung wie folgt ein: „Wir haben hier nie Entscheidungen zwischen schwarz und weiß gehabt. Also, es gab nie einen Zeitpunkt, in dem P+S so super dastand, dass wir uns alle hätten in die Sonne legen können. Und schon gar nicht zwei Monate später war dann alles schwarz, sondern wir haben hier bei dieser Permanentkrise eher im Graubereich gearbeitet. Und es war dann einfach so, dass aufgrund der vielen Stolpersteine, Hürden und Schlaglöcher, die seit Mitte 2011 nacheinander kamen, das Ganze in Richtung Anthrazit ging.“<sup>1569</sup>

Insgesamt lassen sich vier wesentliche Problemkreise benennen, die im Folgenden behandelt werden:

-Terry Highlands, Offshore Construction Vessel

-Rohde Nielsen, Saugbagger

-Swedish Coast Guard

-Harren/OIG.

## 1. Terry Highlands

Der Auftrag von Terry Highlands, ein Offshore Construction Vessel mit der Baunummer 504<sup>1570</sup> war mit erheblichen Anfangsraten versehen: Nach Planungen der P+S Werften GmbH waren jeweils 11 Mio. € im Februar, März und April 2011 eingeplant.<sup>1571</sup> Dies unterschied diesen Auftrag von den Scandlines-Fähren, wie der Zeuge Jandke ausführte: „Anfang 2011. Okay, ich denke mal, wenn – durchgehend davon auszugehen, dass man 80 Prozent Anzahlung kriegt, das halte ich für ambitioniert, das werden wir auch damals so bewertet haben. Wenn ich 80 Prozent Anzahlung kriege, dann ist es ja nur eine Frage der Refinanzierung. Da muss ich ... das kann sein, wenn ich ... ich glaube Rohde Nielsen war, glaube ich, ähnlich finanziert und auch grundsätzlich die Terry Highlands-Schiffe waren mit sehr viel Anzahlung und ich glaube Harren auch, mit sehr viel Anzahlungen versehen. Dann muss ich beim Preis natürlich nachgeben, denn der Besteller, der finanziert mir ja die Bauzeit. Scandlines hat gezeigt, dass es nicht immer so ist, dass es auch 20:80 geht und normalerweise, ganz klassisch im Containerschiffbereich ist 20-80 oder noch weniger das, das Normale.“<sup>1572</sup>

Dass ein Ausbleiben erheblicher und eingeplanter Anzahlungsraten für eine Unternehmensplanung nicht ohne Folgen bleibt, betont der Zeuge Koch: „Das ist, nach meinem Dafürhalten durchaus nachvollziehbar, dass sich eine Unternehmenssituation in sehr kurzen Zeiträumen schlagartig dramatisch verändern kann. Das ist ja schon verschiedentlich angeklungen heute, dass erhebliche Anzahlungsraten, gerade in dem Zeitraum Herbst 2011, da ging das ja los die Diskussion mit dem Terry Highlands und mit dem Harren & Partner-Schiffen, dass da Anzahlungen erwartet wurden. Wie gesagt, ich

<sup>1568</sup> WP-059-23-03-2015, S. 89

<sup>1569</sup> WP-059-23-03-2015, S. 128

<sup>1570</sup> Nach Aussage d. Zeugen Koch in WP-036-29-09-2014, S. 10

<sup>1571</sup> Aus Präsentation: „Meeting – AG Finanzen 3. Februar 2011“ in WM 131, S. 213 PDF

<sup>1572</sup> WP-028-05-05-2014, S. 117

habe es vorhin schon einmal gesagt: Hätten sich alle vertragstreu verhalten, so wie sie die Schiffbauverträge unterschrieben haben, mit den Zahlungsdaten, dann wäre die Situation eine völlig andere gewesen. Und es wäre vermutlich zu der... derartigen Liquiditätsengpässen so nicht gekommen.“<sup>1573</sup> Der Zeuge beschreibt im Folgenden die Person Terry Highlands: „Das hat uns verschiedentlich beschäftigt. Terry Highlands, das ist ein Patriarch. Ich kenne ihn ja persönlich nicht, aber das wurde uns dann immer so berichtet. Ein Patriarch alten Schlages, ein Reeder aus Australien, der dieses 504-Schiff bestellt hatte, die Baunummer 504 und angeblich wegen eines Krebsleidens dann, als es dann darum ging mal Zahlungen zu leisten, irgendwo in Singapur in einer Klinik gelegen hat. Und auch seine Söhne, die da in der Geschäftsführung mit wohl engagiert waren, aber denen auch solche ... also, die durften solche Entscheidungen zur Auslösung solcher vertragsmäßigen Zahlungen nicht leisten. Das sind Geschichten gewesen, die wir persönlich, auch PwC gar nicht überprüfen konnten, sondern das sind Darstellungen gewesen, mit denen wir zu dem Zeitpunkt im Bürgerschaftsausschuss irgendwie umgehen mussten.“<sup>1574</sup>

Die möglichen Gründe für die verzögerte Zahlungen von Terry Highlands benennt der Zeuge Jandke: „Was waren nun die Gründe für die ausbleibenden Zahlungen? Denn die haben die Werft letztendlich in Trouble gebracht. Einmal Terry Highlands oder die sogenannte Coastline 44 Mio. im November und Dezember. Es gibt nach meiner Erinnerung und nach meinem Wissen, das wir damals von der Geschäftsführung berichtet bekommen haben, dafür zwei Gründe. Erstens mal die Verstaatlichung der norwegischen Export-Bank EKS bords finance führte dazu, dass die Kreditlinie, die für den Terry Highlands dort vor war, nicht verfügbar war. Und zweitens hatte Terry Highlands selbst in seinem Unternehmen weitere Verzögerungen von Projekten, die dann einen Mangel an Eigenkapital aufzeigten. Das wurde aber dann geheilt, denn es wurde bezahlt danach.“<sup>1575</sup> Auch der Zeuge Möller schilderte die mutmaßlichen Gründe für das Ausbleiben der Zahlungen: „Warum hat ein Kunde jetzt nicht gezahlt? Ich erinnere mich an, ich glaube, diejenigen, die im Finanz- und im, und im Wirtschaftsausschuss damals waren, kennen sicherlich noch Terry Highlands. Ein, ein Familienunternehmen mit Vater und zwei Söhnen. Da hat schlicht und einfach der Vater immer alles entschieden. Die Söhne waren hier in Stralsund im Baubüro und der Vater hat entschieden und gesagt: ‚So, ich zahle denn jetzt. Ich überweise dann jetzt mal.‘ Saß irgendwo in Australien oder Neuseeland und hat durch, durch ... Wechselkursgeschäfte dann noch mal ein bisschen Geld verdient, sodass dann irgendwie zwei Wochen in New York das Geld lag und der gesagt hat: ‚Ja, wartet doch eben zwei Wochen.‘ ... Das kann man als böser Wille nehmen und das ist schlicht und einfach dann auch Markt gewesen.“<sup>1576</sup>

Die Probleme mit Terry Highlands bestanden ab 2011, allerdings wurden die Zahlungen wieder aufgenommen, wie der Zeuge Dr. Stadler herausstellte: „Probleme entstanden dann erstmals 2011. Zunächst kam, und das war, jedenfalls hat es die Geschäftsführung so berichtet, ... unvorhergesehenmaßen der Reeder Terry Highlands, der also so ein Offshore Construction Vessel bestellt hatte, mit verschiedenen Anzahlungen, die für den Baufortschritt erforderlich sind, in Verzug. [...] Denn auch Terry Highlands hat dann die

<sup>1573</sup> WP-036-29-09-2014, S. 56

<sup>1574</sup> WP-036-29-09-2014, S. 56 f.

<sup>1575</sup> WP-028-05-05-2014, S. 142

<sup>1576</sup> WM-026-28-04-2014, S. 34

Zahlungen wieder aufgenommen, sodass das Schiff auch weitergebaut werden konnte.“<sup>1577</sup>

Die Probleme bestanden darin, dass Verträge nicht eingehalten wurden, wie der Zeuge Saur betonte: „Und dann kam etwas Weiteres hinzu. Es war, wenn ich mich recht erinnere, auch schon in 2011 das Problem, dass einer der neuen Auftraggeber diese, dieser Investor Terry Highlands, dass der mit den Raten nicht hinterhergekommen ist. Es gab Verträge. Und die Verträge wurden im Grunde nicht erfüllt. Und da hat man in 2011 gemerkt: Es muss nicht nur der Bauzeitrahmen vergrößert werden, sondern die Werft braucht eine Reserve, um solche Situationen zu überbrücken, wenn eine Anzahlung nicht rechtzeitig kommt.“<sup>1578</sup>

## 2. Problem Saugbagger der Reederei Rohde Nielsen

Im Projekt der Saugbagger für die Reederei Rohde Nielsen traten Mitte 2011 erstmals Probleme auf, die letztendlich in Verbindung mit weiteren Ereignissen zu erheblichen Liquiditätsschwierigkeiten der Werft führten. Der Zeuge Jandke bezeichnete das Problem um die Saugbagger der Reederei Rohde Nielsen als Beginn der Realisierung von Projektrisiken des Geschäftsbetriebes der Werften. Er sagte vor dem Ausschuss wörtlich: „Und zwar, was sich gezeigt hat, ist, dass sich die Projektrisiken, die hohen Projektrisiken, die dieses Geschäftsmodell halt mit sich bringt, realisierten und kamen dann so Einschläge, die man nicht mal unbedingt mit der Werft dann zum Vor... oder den Werften zum Vorwurf machen konnte. Das Erste, was passierte, war Rohde Nielsen, der Saugbagger, ... kam zu spät zur Ablieferung. Möglicherweise auch aus Gründen, die aus, die auf Beistellungen, die Rohde Nielsen zu bringen hatte, beruhten. Das heißt dann: Die Ablieferung zu spät, die Schlussrate wurde nicht bezahlt. Man ging in ein Arbitrageverfahren, hat erst mal für die Werft bedeutet, dass Liquidität fehlte.“<sup>1579</sup>

### 2.1. Anspruchsvolles Projekt mit ungünstiger Vertragsgestaltung

Das Projekt Rohde Nielsen wurde von Zeugen als sehr anspruchsvoll bezeichnet. Der Auftrag zum Bau von 2 Saugbaggern für eine dänische Reederei war dadurch gekennzeichnet, dass ein großer Teil der Ausrüstung durch den Reeder selbst gestellt und durch die Werft eingebaut werden sollte. Sehr ausführlich berichtete der Zeuge Jensen, wie sich die Auftragsgestaltung darstellte und welche Schwierigkeiten bestanden. Er erklärte deutlich, dass die vertraglich vereinbarten Zuarbeiten und Lieferungen des Reeders mangelhaft gewesen seien. Insoweit seien die Voraussetzungen schlecht gewesen, um dieses Projekt erfolgreich zu gestalten. Wörtlich sagte er: „In Wolgast wurde mittlerweile an den beiden Baggerschiffen für das dänische Unternehmen Rohde Nielsen gearbeitet. Hier gab es sehr schlechte Voraussetzungen für ein erfolgreiches Projekt. Die Verträge waren noch Altverträge aus der Zeit vor P+S. Man hatte sich auch verpflichtet, Konstruktionsunterlagen eines Ingenieurbüros des Reeders als Basis zu nehmen, die sich als fehlerhaft und unvollständig erwiesen. Die fehlenden Unterlagen wurden zwar vom Reeder teilweise nachgeliefert, jedoch mit deutlicher zeitlicher Verzögerung. Weiterhin hatte man sich vertraglich verpflichtet, altes, in China lagerndes Equipment, also sogenannte Reederzulieferungen zu verbauen. Als diese Komponenten, immerhin so wichtige Dinge wie Antrieb, Elektrik und Baggertechnologie, auf der Werft in Wolgast eintrafen, haben wir

<sup>1577</sup> WM-028-05-05-2014, S. 10 f.

<sup>1578</sup> WM-040-27-10-2014, S. 11

<sup>1579</sup> WP-028-05-05-2014, S. 76

festgestellt, dass die Teile nach mehreren Seereisen und langer Lagerung in sehr schlechtem Zustand waren und teilweise nicht mehr komplett waren.“<sup>1580</sup>

Außerdem seien die Verträge nach Angaben der Zeugen Kulenkampff und Idler sehr „auftraggeberfreundlich“ gestaltet gewesen. So berichtete der Zeuge Kulenkampff: „Also, Rohde Nielsen ist ein Altvertrag in einer erstaunlichen Gestaltung: Sehr auftraggeberfreundlich, technisch sehr problematisch, weil bei einem doch sehr technisierten Produkt wie einem Hopperbagger gerade ein Teil der gewichtigsten technischen Dinge bereitgestellt wurde vom Auftraggeber und trotzdem die Gesamtverantwortung bei der Werft lag. Das ist eine Konstellation, wo man, da würde ich nun wieder von meiner Zunft sagen: Das ist ein bisschen juristisch problematisch, um mich mal vorsichtig auszudrücken. Trotzdem es war so abgeschlossen, wurde so vorgefunden, insofern gibt es da keinen Anlass zu irgendwelchen Kritiken.“<sup>1581</sup> Der Zeuge Idler bestätigte diese Aussage, indem er darlegte: „Es ist in dieser Zeit unter anderem auch ein Unternehmer da gewesen aus Dänemark, der zwei Saugbagger bestellt, zwei sehr schwierige Projekte, komplizierte Projekte, aber mit einem Fachmann, der sie, der sie in Auftrag gegeben hat. Ich habe im Nachhinein feststellen müssen, dass die Bauaufträge so einseitig abgeschlossen waren, dass praktisch sozusagen die Vorteile und Pluspunkte nur auf Auftraggeberseite waren und die Nachteile nur auf Auftragnehmerseite. Das ist natürlich, also, schlecht, wenn man so etwas erst im Nachhinein kriegt. Aber ein abgeschlossener Bauvertrag ist ein abgeschlossener Bauvertrag.“<sup>1582</sup>

## 2.2. Vertrag ohne Deckungsbeitrag wichtig zur Werftauslastung

Der Vertrag zum Bau der Saugbagger wurde durch die Werft allein aus Auslastungsgesichtspunkten geschlossen. Nennenswerte Deckungsbeiträge konnten aufgrund der vereinbarten Baupreise nicht erwirtschaftet werden. Diese Tatsachen ergeben sich aus der Aussage des Zeugen Idler: „Diese beiden Saugbagger, die abgeschlossen worden sind und jeder – der in diesem Engagement zu tun gehabt hat, an verantwortlicher Stelle – hat das gewusst. Diese beiden Aufträge waren zu dem Zeitpunkt, als sie abgeschlossen worden sind, lebensnotwendig für die Werft. Sie erinnern sich daran, dass der Auftragsbestand bei der Werftengruppe zu einem bestimmten Zeitpunkt – und ich meine, dass das Mitte 2009 war – ungefähr auf die Hälfte dessen, was eigentlich gedacht war, abgeschmolzen ist, ungefähr eine halbe Milliarde, fünfhundert noch was Millionen, wenn ich mich recht erinnere. So, das heißt also, um die Werft, insbesondere auch die Peene-Werft, in Beschäftigung zu halten und nicht in Kurzarbeit zu schicken, sprich Verluste zu produzieren, musste man Aufträge akquirieren.“<sup>1583</sup> Der Zeuge Domeyer verwies seinerseits auf „marginale positive Deckungsbeiträge“ bei diesen Aufträgen: „So und dann gab es ... einen Auftrag oder das waren zwei Split-Hopper-Bargen, die, ich sage jetzt mal, mit marginal positivem Ergebnis kalkuliert waren, die mit Ansage rein aus Auslastungsgründen hereingenommen wurden von der Werft.“<sup>1584</sup>

<sup>1580</sup> WP-046-01-12-2014, S. 64

<sup>1581</sup> WP-042-03-11-2014, S. 95

<sup>1582</sup> WP-013-26-08-2013, S. 12

<sup>1583</sup> WP-013-26-08-2013, S. 45 f.

<sup>1584</sup> WP-022-24-03-2014, S. 53

### 2.3. Arbitrageverfahren führt zu fehlender Liquidität der Werften

Im Verlauf des Projektes kam es zu Unstimmigkeiten zwischen der Werft und dem Auftraggeber. Aus welchen Gründen die Unstimmigkeiten zwischen den Parteien auftraten konnte anhand der Zeugenaussagen nicht genau festgestellt werden. Nach Aussage des Zeugen Möller stritten die Parteien über Vertragsbestandteile. Er führte aus: „Mit Rohde Nielsen gab es zwischen Werft und Auftraggeber Streitigkeiten darüber, ob Leistungen, die von Rohde Nielsen eingefordert werden, auch Vertragsbestandteil sind. ... Und ... mit der neuen Geschäftsführung ist auch eine gewisse, ich nenne es mal, ein gewisser Mentalitätswandel eingeleitet in das Unternehmen. Dass nicht in der Sekunde, da ein Kunde sagt: Wir hätten das jetzt aber gerne – dass dann sofort die Werft das gemacht hat, zu sagen: Okay, wir gucken nicht in den Vertrag, Ihr seid unser Kunde, Ihr, wir wollen Euch als Kunde halten, wir machen es und zahlen es dann auch im Zweifel. Das war also eine neue ... Kommunikationsweise der neuen Geschäftsführung mit den Kunden, um einfach auf Augenhöhe zu diskutieren mit den Kunden. [...] Ich meine, es ging darum, ob Sachen, die konstruiert werden sollten, Vertragsbestandteil waren. Und wenn das dann nun kommt, wer macht es? Der Schiffbau dauert ja zwei Jahre und dann fällt dem Kunden ein: Übrigens, wir hätten sehr gerne noch, was weiß ich, eine Kabine für den Kapitän oder so. Oder ... Das ist jetzt ein albernes Beispiel. Dabei ist immer die Frage: Wer zahlt es? Und Kunde sagt: Passt auf Leute, ich will ein Schiff und da gehört eine Kabine rein. Also wenn wir die Kabine jetzt noch machen müssen, dann baust, dann zahlst Du das als Werft.“<sup>1585</sup>

Der Zeuge Jandke indes verwies auf die Probleme mit den Beistellungen des Reeders als Grund für die Unstimmigkeiten,<sup>1586</sup> was auch der Zeuge Dr. Mediger bestätigte: „Die Werft hat uns darüber informiert, dass das an mangelhaften und zum Teil verzögerten Beistellungen des Auftraggebers lag.“<sup>1587</sup>

Der Zeuge Rehberg verwies auf immer neue Kundenwünsche des Bestellers: „Schwierigkeiten gab es dann, nach meiner Erinnerung, zum Beispiel durch solche Probleme die, würde ich sagen, nicht der Geschäftsführung anzulasten sind, z. B. bei den Baggern für Rohde Nielsen, dass hier der Besteller ständig neue Wünsche hatte.“<sup>1588</sup>

Letztendlich kam es durch die Unstimmigkeiten zweifelsfrei zu Verzögerungen der Abnahme der Schiffe und damit einerseits zu einer verspäteten Zahlung der geplanten Schlusszahlung. Der Zeuge Dr. Mediger berichtet dazu: „Defizite in liquiditätsmäßiger Hinsicht gab es dadurch, dass sich die Ablieferung der beiden Saugbagger für die Firma Rohde Nielsen verzögerten.“<sup>1589</sup>

Zusätzlich vereinbarten die Parteien nach übereinstimmenden Aussagen der Zeugen die Einleitung eines Arbitrageverfahrens mit der Folge, dass die Werft einen Betrag i.H.v. 6 Mio. € hinterlegen musste. Dieses Arbitrageverfahren hat die Werft später verloren, sodass die hinterlegten 6 Mio. € verloren gingen und nicht unerhebliche Kosten des Verfahrens aufgelaufen sind, die die Liquidität der Werft belastet haben. Der Zeuge Kulenkampff berichtete: „Das Arbitrageverfahren lag sicherlich ein bisschen daran, dass der Auftraggeber

<sup>1585</sup> WP-026-28-04-2014, S. 19 f.

<sup>1586</sup> WP-038-06-10-2014, S. 10 f.

<sup>1587</sup> WP-034-08-09-2014, S. 35

<sup>1588</sup> WP-050-19-01-2015, S. 86

<sup>1589</sup> WP-034-08-09-2014, S. 35

auch nicht so ganz einfach war und man wahrscheinlich das Arbitrageverfahren, was so mal vorkommt, braucht, um überhaupt zu einem Vergleich zu kommen. Teuer erkämpfter Vergleich, aber manchmal muss man das machen. Ich glaube nicht, dass man sagen kann, dass das nun also ein Fehlverhalten der Werft gewesen wäre, das möchte ich nicht so sagen. Ich habe häufig auch mit dem Anwalt, der damals die Werft vertreten hat, gesprochen, den ich sehr gut kenne und der sagte: ‚Das ist ein ziemliches Unding, was da läuft, das müssen wir so machen.‘ Also, ich ahne worauf Ihre Frage hinauszielt. Also die Werft da für dieses Arbitrageverfahren im Sinne einer Kritik verantwortlich zu halten, das sehe ich nicht.“<sup>1590</sup>

Zum Arbitrageverfahren berichtete der Zeuge Idler außerdem: „[...] habe sowohl den Werftchef, vertreten durch Herrn Dr. Brammertz, wie auch den Auftraggeber, das ist Herr Rohde Nielsen selbst gewesen, sprich der ultimative Shareholder der Reederei in Dänemark, an den Tisch geholt in, in, in tagelangen Verhandlungen erreicht, dass die Schiffe abgeliefert werden gegen eine, gegen ein bei der NORD/LB zu hinterlegendes Deposit von 6 Mio. € und der Einleitung eines Arbitrageverfahrens, von dem beide Parteien behauptet haben, sie würden sich hundertprozentig durchsetzen. Das Ergebnis ist Ihnen eventuell bekannt. Wenn es Ihnen nicht bekannt ist, kann ich Ihnen nur so sagen, dass die dänische Reederei dieses Arbitrageverfahren nach meiner Kenntnis gewonnen hat, das heißt also, die 6 Mio. sind verloren.“<sup>1591</sup> Hinsichtlich der Kosten des Verfahrens sagte der Zeuge Idler weiter: „Das Ergebnis war, dass er einen Anwalt eingeschaltet hat, der auch sehr viel Geld kostet. Und, by the way, das Arbitrageverfahren ist ein Millionenprojekt. Das kostet unheimlich viel Geld und das ist etwas, was eine Werft sich überhaupt nicht leisten kann.“<sup>1592</sup>

### 3. Problem Havarie KBV Swedish Coast Guard (Bau-Nr. 564)

Der Auftrag zum Bau der Swedish Coast Guard-Schiffe umfasste insgesamt 4 hoch komplexe Spezialschiffe für die Schwedische Küstenwache (Bau-Nrn. 564 bis 567). Diese Schiffe sollten planmäßig im Zeitraum 2011 bis 2012 ausgeliefert werden.

Der Zeuge Jensen beschrieb dieses Bauprojekt wie folgt: „Parallel dazu wurde auf der Peene-Werft mit dem Bau der Viererserie von Multifunktionsschiffen für die schwedische Küstenwache begonnen. Auch hier handelte es sich um Altverträge. Die Spezifikation der Schiffe war sehr anspruchsvoll, was sich insbesondere dadurch zeigte, dass auf wenig Bauraum eine extrem große Anzahl komplexer und hoch moderner Systeme untergebracht werden musste.“<sup>1593</sup>

Bereits während der Konstruktions- und Bauphase der Serie zeigten sich Schwierigkeiten der Konstruktion, die durch Verhandlungen zwischen Werft und Besteller geklärt werden konnten, jedoch zu Verschiebungen im Bauplan führten. Der Zeuge Jensen führte dazu aus: „Die Werft und ihre Systempartner waren zwar in der Lage, technisch die Anforderungen zu erfüllen, jedoch war in mehreren Bereichen des Schiffes, beispielsweise in den Maschinenräumen, oder dort insbesondere in den Maschinenräumen die Anordnung teilweise so ungünstig, die Zugänglichkeit nicht zufriedenstellend zu Ventilen und Komponenten, die handbedient werden mussten. Und an einigen Stellen war die

<sup>1590</sup> WP-042-03-11-2014, S. 95

<sup>1591</sup> WP-013-26-08-2013, S. 13

<sup>1592</sup> WP-013-26-08-2013, S. 13

<sup>1593</sup> WP-046-01-12-2014, S. 65



Bewegungsfreiheit eingeschränkt. All dies war auf die hohe Technikdichte im Schiff zurückzuführen. Das, was durch diejenigen, die bei der Coast Guard mit guten Ideen und guten Absichten die Spezifikation der Schiffe geschrieben hatten, wurde aufgrund von vielen Einschränkungen in der Praxis von den Mannschaften des Kunden abgelehnt. Mit dem Vertragsabschluss hatte die Werft zwar die Spezifikation akzeptiert, dennoch konnten wir dem Auftraggeber klar darlegen, dass er bei seiner Konzeption das Verhältnis von Bauraum zu geforderter Technik überschätzt hatte. Wir konnten uns nach langen und schwierigen Verhandlungen – es ging immerhin um Zusatzkosten von mehreren Millionen Euro – mit der Küstenwache darauf einigen, dass auf Kosten des Auftraggebers halt ein Redesign und ein Umbau der Schiffe in den betroffenen Bereichen durchgeführt wurde, sozusagen ein Abspecken der Systeme im Schiff.<sup>1594</sup>

Darüber hinaus zeigte sich, dass nach Angaben des Schiffsbausachverständigen, die Kalkulation der Fertigungsstunden insbesondere bei den Folgeschiffen (Bau-Nr. 566) sehr knapp gehalten und Zeitabläufe beim Bau der Serie sehr eng bemessen waren, was zum Replizieren von Fehlern beim Bau des ersten Schiffes auf die folgenden Schiffe führte. Wörtlich führte der Zeuge Mühlhausen aus: „[...] mir ist jetzt zum Beispiel ein Beispiel im Kopf mit den Coast Guard Vessels für Schweden. Da habe ich bemängelt, dass in der zweiten, oder für das zweite und für das dritte Schiff aufgrund von Lerneffekten extrem weniger Fertigungsstunden kalkuliert waren.“<sup>1595</sup> Und weiter sagte er: „Alle Coast Guard Vessels, die da gefertigt wurden, hatten einen sehr geringen Abstand zueinander. Das heißt also, dass Produktionsfehler, die dort gemacht wurden, nicht in Revisionsplänen umgesetzt werden konnten für die Fertigung des nächsten Schiffes. Das heißt, jeder Fehler, der gemacht wurde, wurde eins zu eins beim zweiten und komischerweise auch beim dritten Schiff wiederholt.“<sup>1596</sup>

Im August 2011 trat bei der Probefahrt des ersten Swedish Coast Guard-Schiffes (Bau-Nr. 654) eine Havarie ein, bei der der Antriebsstrang des Schiffes erheblich beschädigt wurde. Dieses Schiff stand unmittelbar vor der geplanten Auslieferung an den Auftraggeber.

Nach Aussagen der Zeugen war der Grund für die Havarie ein Fertigungsfehler eines Zulieferers, der von der Werft nicht zu vertreten war. Der Zeuge Jensen legte die Ursachen der Havarie sehr genau dar: „Also, zu diesem Motor, zu diesem Motorschaden bei dem, bei einem der Schiffe der Scandline... der, der Swedish Coast Guard-Schiffe, in Wolgast, hatte ich ausgeführt, dass das ein System ist aus einem, aus vier Antriebsmotoren, die jeweils eine Kupplung hatten, die dann gemeinsam auf einem Getriebe geführt wurden, jeweils zwei Antriebsmotoren. Und da, diese, diese Kupplung, das sind ja elastische Bauteile, Gummibauteile, große Gummibauteile, im Zusammen... Gesamtzusammenhang mit der Schiffsstruktur und dem Antriebsverhalten in verschiedenen Drehzahlbereichen, dem Zusammenspiel mit dem Getriebe, das war die Verpflichtung des Motorenherstellers, der praktisch für den Lieferumfang sowohl der Motoren, der Antriebsmotoren, als auch dieser Kupplung verantwortlich war. Das ist ganz klar, dass da die Auslegung bis hin zu den benachbarten Komponenten, praktisch die Schnittstelle, was in dem Fall Getriebe und Antriebswelle des Schiffes war, bei den Schiffen, meine ich, ganz klar Verantwortung diese Auslegung zu machen und die Berechnungen entsprechend anzustellen. Das wird, weil das ja relativ große Maschinen sind und in den vielen Fähren auch Einzelstücke, werden keine

<sup>1594</sup> WP-046-01-12-2014, S. 65

<sup>1595</sup> WP-030-16-06-2014, S. 137

<sup>1596</sup> WP-030-16-06-2014, S. 138

Probelaufe bei den Herstellern gemacht. Dafür haben die teilweise auch gar nicht das Equipment, solche komplexen Versuche aufzubauen. Und das wurde an Bord der Schiffe installiert, und hat unter gewissen Drehzahlbedingungen im Zusammenspiel dieser beiden Motoren, hat dann halt dazu geführt, dass diese Kupplungen versagt haben, die von den Materialeigenschaften, das haben die Gutachten hinterher auch ergeben, sehr schwer zu kontrollieren sind, diese Bauteile. Ob die schwingungsdämpfenden Eigenschaften genau herzustellen sind, wie die herzustellen sind, das ist ein sehr schwieriger Prozess. Und da hatte aus unserer Sicht der Lieferant, und das waren mehrere Gutachten, die es im Nachhinein auch gegeben hat, da waren auch viele Rechtsanwälte von beiden Seiten involviert, um halt diese, diese Frage zu klären. Und das Problem auch letztendlich dem Lieferanten, an der Stelle, der da ganz deutlich gegen seine Sorgfaltspflichten verstoßen hat aus unserer Sicht, das beim Lieferanten abzuladen. Ich weiß nicht, was letztendlich bei den Verhandlungen rausgekommen ist.“<sup>1597</sup>

Auch andere Zeugen wiesen darauf hin, dass diese Havarie nicht durch die Werft zu verantworten gewesen sei. Der Zeuge Jandke sagte aus: „Dann beim ersten Schiff der Swedish Coast Guard kam es zu einer Havarie, ... auch von einem Zulieferer letztlich höchstwahrscheinlich zu verantworten.“<sup>1598</sup> Auch der Zeuge Dr. Mediger sah einen Zuliefererfehler als Grund der Havarie: „Im Sommer und Herbst 2011 zeichneten sich dann allmählich zunehmende Liquiditätsengpässe bei den P+S Werften ab. ... Gründe dafür waren zunächst mal eine ... Havarie bei der Erprobungsfahrt des Schiffes KBV 564 Swedish Coast Guard. ... Da war aufgrund eines Kupplungsschadens, der durch eine mangelhafte Lieferung eines Zulieferers verursacht wurde, der Motor ... auseinandergeplatzt [...].“<sup>1599</sup>

Allerdings ließen die Zeugen Reiners und Kulenkampff die Verantwortlichkeit der Werft für die Havarie ausdrücklich offen. So sagte der Zeuge Reiners: „Sich im Ablauf ergebende Probleme wurden immer als Sonderprobleme dargestellt, die nicht im Verantwortungsbereich der Werften lagen. Sei es Rohde Nielsen, dessen Beistellungen nicht funktionierten oder die Kupplungsprobleme bei der Swedish Coast Guard, die durch den Lieferanten verursacht waren und so weiter. Die Vielzahl der Anfang des Jahres 2012 entstandenen Probleme führte letztlich dazu, dass einzelne Stimmen Außenstehender die Leistungsfähigkeit der Werft hinterfragten.“<sup>1600</sup> Ähnlich äußerte sich der Zeuge Kulenkampff, indem er sich bzgl. der Ursachen der Havarie ausdrücklich nicht festlegen wollte, als er aussagte: „Ich hatte eingangs gesagt, ich kann es auch nicht beurteilen, ob das eigentlich ein technisches Problem oder eine technische Unterlassenssünde der Werft jeweils gewesen ist oder von Zulieferern oder dass man die Zulieferer seitens der Werft hätte mehr einbinden oder gar auch überwachen müssen. Das wäre vermessen, kann ich nicht beurteilen. Der große Schaden, der mir in Erinnerung ist, ist ja bei Swedish Coast Guard. Diese in die Luft gegangene Kupplung, das war ziemlich heftig, zumal ausgerechnet beim letzten Schiff und auf die Rate hatten wir nun ganz genau gerechnet. Also, das gab auch liquiditätsmäßig immer wieder viele Diskussionen.“<sup>1601</sup>

Aufgrund der Havarie kam es zu Verzögerungen bei der für Mitte 2011 geplanten

---

<sup>1597</sup> WP-046-01-12-2014, S. 96

<sup>1598</sup> WP-028-05-05-2014, S. 76

<sup>1599</sup> WP-034-08-09-2014, S. 35

<sup>1600</sup> WP-042-03-11-2014, S. 13

<sup>1601</sup> WP-042-03-11-2014, S. 95

Ablieferung des Schiffes und zur Bauverzögerung der übrigen Schiffe der Bau-Nrn. 565 bis 567 sowie zu erheblichen Auswirkungen auf das übrige Bauprogramm der Werften, wie der Zeuge Kräplin berichtete: „Die Coast Guard Schiffe ... die haben ja durch die Havarie, die das erste Schiff hatte, hat das dort erhebliche Verzögerungen gegeben. Und der Kunde hat natürlich ... verlangt, dass das in Ordnung gebracht wird. Und gleichzeitig auch für sich dann geltend gemacht, dass die möglicherweise von seiner Seite für dieses Projekt gegebenen Vorgaben doch nicht die richtigen waren, und: „Lass uns das doch mal jetzt, wenn wir schon dabei sind, in Ordnung bringen.“ Das hat natürlich dazu geführt, dass dort auch wieder Kapazitäten gebraucht wurden, die nicht eingeplant waren und die an anderer Stelle nachher gefehlt haben.“<sup>1602</sup> Nach Aussagen des Zeugen Jensen wurden aufgrund der Havarie die Ablieferungen der übrigen Schiffe dieser Serie zusätzlich nach hinten verschoben: „Und das Thema mit den Motoren hatte ich ja auch erwähnt, dass das ja auch dazu geführt hat, dass wir in 2011 maßgeblich diese neue Lösung herbeigeführt haben, um dieses Schwingungsproblem dieser Kupplung aus dem Weg zu räumen und dadurch hatte sich zudem noch mal die Ablieferung der beiden Schiffe in 2012 geschoben.“<sup>1603</sup>

Die Auswirkungen der Havarie wurden von den meisten Zeugen im Zusammenhang mit den Zahlungsverzögerungen des Reeders Terry Highland (siehe auch 2. Teil B. XI. 1. Problem Terry Highland) im Juli 2011 als Beginn der akuten Liquiditätskrise im 2. Halbjahr 2011 bezeichnet. Durch die Havarie verzögerte sich die Ablieferung der Bau-Nr. 564, sodass die fest eingeplante Schlusszahlung des Auftraggebers nicht einging. Der Zeuge Dr. Mediger stellte diesen Zusammenhang wie folgt dar: „Im Sommer und Herbst 2011 zeichneten sich dann allmählich zunehmende Liquiditätseingänge bei den P+S Werften ab. ... Gründe dafür waren zunächst mal eine ... Havarie bei der Erprobungsfahrt des Schiffes KBV 564 Swedish Coast Guard. ... Da war aufgrund eines Kupplungsschadens, der durch eine mangelhafte Lieferung eines Zulieferers verursacht wurde, der Motor ... auseinandergeplatzt, was bedeutete, dass ... die kurz bevorstehende Ablieferung des Schiffes mit der Schlussrate von 8 Mio. € so nicht realisierbar war und dass die Werft darüber hinaus auch noch 3 Mio. € finanzieren musste, um die Reparaturkosten zu bezahlen.“<sup>1604</sup>

Der Zeuge Jandke sagte dazu aus: „Ein weiterer heikler Punkt, der passierte, dass auf der Probefahrt des ersten Coast Guard-Schiffes, was abgeliefert werden sollte, es kam zu einer Havarie im Antriebsbereich, der dazu führte, das Schiff konnte erst mal nicht abgeliefert werden. Das heißt, Avale flossen nicht zurück. Die Schlussrate kam nicht. Es wurden auch keine Barunterlegungen frei und es musste Parallelliquidität aufgebracht werden, um in die Reparaturarbeiten einzutreten und das Schiff in einen Zustand zu versetzen, dass die Coast Guard es dann möglichst abnahm.“<sup>1605</sup> Darüber hinaus hatte die Havarie nach seinen Aussagen auch Auswirkungen auf die übrigen Coast Guard-Schiffe (Bau-Nrn. 565 bis 567): „Die Projektlaufzeiten auch der Coast Guard-Schiffe haben sich dadurch verlängert, das heißt, auch hier kam der Rückfluss an Avalen und der Rückfluss, oder ja, der Rückfluss an Liquidität nicht in dem Umfang, wie man sich es vorgestellt hat.“<sup>1606</sup>

Insbesondere die als Zeugen gehörten Vertreter der Landesregierung und PwC wiesen im

---

<sup>1602</sup> WP-044-24-11-2014, S. 113

<sup>1603</sup> WP-046-01-12-2014, S. 114

<sup>1604</sup> WP-034-08-09-2014, S. 35

<sup>1605</sup> WP-038-06-10-2014, S. 11

<sup>1606</sup> WP-028-05-05-2014, S. 76

Zusammenhang des Swedish Coast Guard-Schiffes darauf hin, dass die Liquiditätskrise aufgrund der Havarie ein nicht planbares Ereignis gewesen sei. Der Zeuge Meyer sagte wörtlich: „Ich kehre zurück zum Sommer 2011, als wir feststellen mussten im Jour fixe, dass die Liquiditätsprobleme der P+S Werften durch nicht planbare Ereignisse sich sozusagen verschlechtert hatten. Wir hatten zum einen einen Zahlungsverzug, eine Zahlungsverzögerung des Unternehmens Coastline, also Terry Highlands, im Juli 2011. Da ging es um eine Rate von 33 Mio. € die sozusagen ausblieb in der Bezahlung. Und zum anderen kann ich mich noch sehr daran erinnern, wie Herr Möller darüber berichtete, dass es einen sogenannten Motorplatzer gab, also Schwierigkeiten mit dem Antrieb eines Coast Guard-Schiffes für die schwedische Küstenwache, das dann ... muss ungefähr Anfang August 2011 gewesen sein, beides in der Kombination eben zu akuten Liquiditätsproblemen bei P+S führte.“<sup>1607</sup> Auch die Zeugin Claßen sprach in diesem Zusammenhang von einem nicht planbaren Ereignis als Grund für die Liquiditätskrise: „Dann aber kam, kamen gewisse Dinge, die eben ungeplant aufgetaucht sind. Unter anderem gehörte dazu dieser, diese Havarie bei dem Coast Guard-Schiff. Und die Rolle der, also, die Frage der Liquidität hat ja immer eine Rolle gespielt. Die, die Ausstattung war etwas knapp und es kamen dann verschiedene Dinge zusammen, die ... sagen wir mal so, nicht planmäßig liefen und die auch dazu geführt haben, dass man sich Gedanken gemacht hat: Lläuft denn alles gut? Wie wird es denn weitergehen? Es waren aber jetzt auch nicht Dinge, die aus meiner Sicht völlig außerhalb des Vorstellbaren waren.“<sup>1608</sup> Ähnlich äußerte sich auch der Zeuge Jandke: „Einen Monat später trat die Situation erneut auf. Und die trat ja nie auf, weil jetzt das Unternehmen einen Fehler gemacht hat, sondern sie trat einmal schlicht auf, weil Terry Highland nicht zahlte und sie trat nachher auf, unmittelbar, also ursächlich kausal war die Havarie auf den Coast Guard, auf dem ersten Coast Guard-Schiff. Das heißt, das ist auch nicht planbar gewesen. Was allerdings planbar ist oder was voraussehbar ist, dass so etwas passieren kann. Und wenn so etwas passiert, muss man sich darüber Gedanken machen, wie man die Schiffe zu Ende finanziert.“<sup>1609</sup>

Der Zeuge Koch bestätigte die dringende Handlungsnotwendigkeit der Finanziers aufgrund dieses Ereignisses: „[...] In dieser Situation, dass ganz, also Millionenbeträge an Schlussraten aus den Rohde Nielsen-Bauverträgen und aus dem ersten Swedish Coast Guard Schiff nicht geflossen sind, ergab sich natürlich eine angespannte Liquiditätssituation für die Werft. Und in dieser Situation hat die Bank, die NORD/LB als Konsortialführer bei den Bürgen einen Antrag gestellt auf temporäre Freigabe dieser 10-prozentigen Barhinterlegung, terminiert bis März 2012.“<sup>1610</sup>

Mit Schreiben vom 10. August 2011 an die NORD/LB zeigten die P+S Werften ihren akuten Liquiditätsbedarf aufgrund der wegen der Havarie ausbleibenden Schlusszahlungen und notwendigen Mittel für die Vorfinanzierung der Reparatur an, bat um einen dringenden Besprechungstermin und beantragte die Befreiung von der 10-prozentigen Barhinterlegungspflicht.<sup>1611</sup>

Im Ergebnis wurden Covenants des Aval- und Barkreditvertrages durch die Finanziers freigegeben (siehe auch 2. Teil B. VII.5. Bardepotfreigabe im August 2011).

---

<sup>1607</sup> WP-055-02-03-2015, S. 161

<sup>1608</sup> WP-040-27-10-2014, S. 104

<sup>1609</sup> WP-038-06-10-2014, S. 30

<sup>1610</sup> WP-036-29-09-2014, S. 9

<sup>1611</sup> FM 15, S. 1192 f.

#### 4. Problem Harren/OIG

Im Sommer 2010 schlossen die Werften einen Bauvertrag mit der Reederei Peter Harren und dem Konsortium Offshore Installation Group (OIG) aus Singapur, dem auch Goldman Sachs angehörte. Der Vertrag umfasste den Bau von drei Spezialschiffen für den Offshore-Bereich (Bau-Nrn. 2105 bis 2107) sowie eine Option zum Bau von zwei weiteren Schiffen.

##### 4.1. Bestellerkonsortium aus Singapur

Das Bestellerkonsortium um Harren & Partner/OIG wurde durch den Zeugen Stadler als schwierig dargestellt. Er berichtete: „Der Besteller OIG, mit dem die Werft einen Vertrag hatte, war meiner Erinnerung nach in Singapur ansässig, mit relativ schwierigen tatsächlichen Voraussetzungen einer Inanspruchnahme. Es war ja auch nicht klar, was in dieser Gesellschaft, das sind ja alles auch so Objektgesellschaften, wie die Bonität dieser Gesellschaften letztendlich gewesen ist.“<sup>1612</sup>

Nach Darstellung der Werft handelt es sich beim Besteller um die OIG Group. Käufer der Schiffe 2105 und 2106 waren die AIT (Asian Investment & Trading Pte. Ltd.) und FIT (Frisian Investment & Trading Pte. Ltd.). Diese Käufergesellschaften gehören der Harren & Partner Singapore Holding. Die Käufergesellschaften waren mit Minderheitenbeteiligungen an den jeweiligen OIG-Gesellschaften beteiligt, die Projekt- bzw. Ein-Schiff-Gesellschaften waren. Weitere Gesellschafter der OIG-Gesellschaften waren Gesellschaften von Goldman Sachs, die wiederum die OIG-Gesellschaften kontrollierten.<sup>1613</sup>

##### 4.2. Lukrative Aufträge mit Deckungsbeiträgen

Diese Neubaufträge stellen für die Werften lukrative Aufträge dar, da sie einerseits strategisch in den Umschwung der Werft zum Spezialschiffbau passten und andererseits die Erwirtschaftung attraktiver Deckungsbeiträge versprachen. Dies ergibt sich aus den Aussagen von Zeugen. Der Zeuge Stadler sagte u. a.: „Das waren also zwei sehr ausrüstungsintensive Errichter-Schiffe, die also strategisch in den Spezialschiffbau der P+S Werften sehr gut gepasst haben. Zwei Festaufträge plus eine Option, ... was an sich, hinsichtlich des Orderbuchs, ein weiterer schöner Erfolg für die Werften war.“<sup>1614</sup>

Der Zeuge Jandke wies auf die hohen Anzahlungen durch den Besteller hin. Er sagte dazu: „Die beiden Schiffe 2105, 2106 sind in die Kategorie 1 gegangen. Das waren 200 Mio. mit sehr hohen Anzahlungen. Also, was dem Geschäftsmodell der Werften ja entgegenkam. Und sie hatten dann schon ohne Auftrag auf 2107 auch, Harren & Partner, gezahlt.“<sup>1615</sup>

Der Zeuge Dehlke seinerseits bestätigte die Möglichkeit für die Werft, mit diesen Aufträgen Deckungsbeiträge zu erzielen und die Fertigung auszulasten.<sup>1616</sup>

Die Verträge mit Harren/OIG zum Bau der Schiffe Bau-Nr. 2105 bis 2107 wurden am

---

<sup>1612</sup> WP-028-05-05-2014, S. 12

<sup>1613</sup> Anlage zum Protokoll der 17. Beiratssitzung, FM 20, S. 291

<sup>1614</sup> WP-028-05-05-2014, S. 11

<sup>1615</sup> WP-038-06-10-2014, S. 27

<sup>1616</sup> WP-024-31-03-2014, S. 75

11. März 2011 geschlossen und im August 2011 „effektiv gezeichnet.“<sup>1617</sup> Der Baubeginn der Schiffe 2105 und 2107 erfolgte am 19. November 2011, obwohl die Finanzierung für das Schiff 2107 noch nicht geschlossen war.<sup>1618</sup>

Zu diesem Zeitpunkt waren die ersten Anzahlungsraten für das Schiff 2105 bereits gezahlt. Außerdem hatte der Besteller, aufgrund eines Agreements der Werft mit der BIT Investment & Trading Pte. Ltd. auch für das Schiff 2107 eine Anzahlung i.H.v. 10,5 Mio. € geleistet, ohne dass die Finanzierung durch die Bank geschlossen war, um möglichst schnell die Bestellung von benötigten Ausrüstungsteilen auszulösen. In seiner Aussage verwies der Zeuge Jandke auf den unbedingten Willen des Bestellers, das Schiff abzunehmen, dass durch diese Zahlung manifestiert worden sei. Er sagte: „Das Ganze lief über Fonds bei Goldman Sachs und dort war ... waren Zahlungen vorgesehen, die etwa drei, vier Monate später waren. Das heißt, Harren hatte jetzt auch schlicht das Geld nicht, um zu zahlen und das war natürlich prekär, weil die Schiffe ja auch weitergebaut werden mussten, um letztlich nachher die, die Ablieferungstermine einhalten zu können. Wurde bisschen kompensiert, weil gleichzeitig – und das war ein sehr gutes Zeichen zu dem Zeitpunkt – ein weiteres Schiff von Harren & Partner mit der Nummer 2107, ohne dass man einen fest kontrahierten Vertrag hatte, schon einmal 10 Mio. angezahlt hat ... Harren & Partner. Damit wurde auch klar: Man will diese Schiffe und man wird dort weitermachen.“<sup>1619</sup>

#### 4.3. Verzug bei Anzahlungen durch OIG

Im Anschluss an die Beiratssitzung vom 1. Dezember 2011 informierte der Sts Möller die Landesregierung darüber, dass Harren & Partner die vertraglich für den 22. November 2011 vereinbarte Anzahlungsrate für die Bau-Nr. 2105 i.H.v. 20,4 Mio. € nicht gezahlt habe.<sup>1620</sup>

Über die Gründe der Nichtzahlung gab es bei den Zeugen unterschiedliche Aussagen. Der Zeuge Stadler führte seinerseits „interne Auseinandersetzungen zwischen den Investoren an: „Bedauerlicherweise hat Ende 2011 die Reederei Harren dann die Zahlungen für die beiden Festaufträge eingestellt. Eines der Schiffe war meines Wissens schon im Bau oder Bestellungen waren ausgelöst. Den, zum genauen Bautenstand kann ich, kann ich Ihnen keine Auskunft geben. Die Gründe dafür sind mir auch nicht im Einzelnen bekannt. Da wurden natürlich bestimmte, von bestimmten Ursachen gesprochen. Insbesondere von internen Auseinandersetzungen zwischen den beiden Investoren. Das war also so ein Co-Investment zwischen Harren und OIG. Und es, man hatte also den Eindruck, dass durch den Zahlungsstopp die Werft gezwungen werden sollte, eines der Schiffe von einem Festauftrag, von einem rechtlich verbindlichen Festauftrag in eine Option umzuwandeln.“<sup>1621</sup> Ähnlich berichtete der Zeuge Dr. Winter von Unstimmigkeiten im Umfeld des Bestellerkonsortiums, die zu den Schwierigkeiten bei der Realisierung des Auftrags führten. Er führte aus: „Wie gesagt, dieses Beispiel Harren & Partner und OIG ist ein Beispiel dafür gewesen, wie schlecht das eigentlich funktioniert und die Harren-Leute sind tüchtige Leute, enorm tüchtige, also enorm tüchtige Reederei. Auch gutes Management, gute Familien ... Nachwuchs. Alles im Grunde genommen gesettelt und gelöst. Und wenn du dich da mit Leuten ins Bett legst, die plötzlich sagen: ‚Weißt du was, das interessiert mich alles gar

<sup>1617</sup> Vorbericht zum Beiratsprotokoll vom 1. Dezember 2011, FM 20, S. 160

<sup>1618</sup> Vorbericht zum Beiratsprotokoll vom 1. Dezember 2011, FM 20, S. 160

<sup>1619</sup> WP-038-06-10-2014, S. 14

<sup>1620</sup> E-Mail Claaßen an PwC vom 5. Dezember 2011, WM 18, S. 2355

<sup>1621</sup> WP-028-05-05-2014, S. 11

nicht. Die Schiffe sind mir zu schmal, ich will die nicht mehr haben. Sieh zu, wie du da raus kommst.' Oder: ‚Wandel die um oder macht irgendwas. Auf jeden Fall so, wie die Schiffe kommen, bestellt worden sind, nehme ich sie einfach nicht. Kannst dich auf den Kopf stellen.' Dann bist du den Leuten ausgeliefert und musst jetzt irgendwas versuchen zu zaubern.“<sup>1622</sup>

Der Zeuge Jandke verwies auf Zahlungsschwierigkeiten innerhalb des Bestellerkonsortiums, da nach seiner Ansicht die Zahlungsbedingungen des Auftrags und die Refinanzierung nicht aufeinander abgestimmt waren: „Und dann kam es leider auch dazu – ohne dass jetzt die Werften dort ihrerseits Fehler gemacht hätten – dass die nächsten Zahlungen nicht kamen, die vorgesehen waren. Das waren die, eben für diese beiden Schiffe 2105 und 2106 von Harren & Partner. Die vertragsmäßigen Zahlungsbedingungen wichen von den Zahlungsbedingungen in der Refinanzierung ab. Das Ganze lief über Fonds bei Goldman Sachs und dort war ... waren Zahlungen vorgesehen, die etwa drei, vier Monate später waren. Das heißt, Harren hatte jetzt auch schlicht das Geld nicht, um zu zahlen und das war natürlich prekär, weil die Schiffe ja auch weitergebaut werden mussten, um letztlich nachher die, die Ablieferungstermine einhalten zu können.“<sup>1623</sup> Auch der Zeuge Dr. Mediger berichtete von nichtabgestimmten Staffellungen der Refinanzierung: „Harren zahlte die erste Rate für das Schiff 2105, die im November 2011 fällig gewesen wäre, nicht. Und dann stellte sich heraus, dass ... die vertraglich vereinbarten Zahlungstermine von der Reederei nicht eingehalten werden konnten, weil sie ihre Finanzierung über die Firma Goldman Sachs organisiert hatte, die wiederum ein anders zeitlich gestaffeltes Finanzkonzept hatte, bei dem sie Kapital einwerben wollte, das dann erst im Frühjahr 2012 zur Verfügung gestellt sein konnte.“<sup>1624</sup>

Die P+S Werften stellen ihrerseits in einer Vorlage zur Beiratssitzung vom 2. Februar 2012 dar, dass Ursache der Zahlungsstockung „Kommunikationsprobleme mit Goldman Sachs bezüglich des Capital Call über die zweite Anzahlung“ seien.<sup>1625</sup>

Auch die vertraglich vereinbarte dritte Anzahlungsrate für das Schiff Bau-Nr. 2105 vom 21. Dezember 2012 i.H.v. 30,6 Mio. € wurde durch das Bestellerkonsortium nicht gezahlt.

Im weiteren Verlauf wurden durch die Werft Gespräche mit den Bestellern über eine Anpassung der Zahlungsmodalitäten geführt. Der Sts. Möller war eng in diese Gespräche eingebunden bzw. wurde hierüber informiert. Das ergibt sich aus verschiedenen E-Mails, mit denen Herr Möller Vertreter der Landesregierung über den Stand der Verhandlungen mit Harren/OIG informierte.<sup>1626</sup> Darüber hinaus habe es nach Aussage des Zeugen Kraus am 9. Februar 2012 ein Gespräch beim Wirtschaftsminister mit Herrn Kraus und Herrn Dr. Brammertz gegeben, im Rahmen dessen die Landesregierung über die Situation mit Harren/OIG informiert worden sei. Der Zeuge Kraus sagte hierzu: „Am 3. Februar Aufsichtsrat in Stralsund, am 8. Februar Beirat Telko, am 9. Februar ein Gespräch mit dem Wirtschaftsminister hier in Schwerin. Ich habe damals Herrn Dr. Brammertz begleitet zu Herrn Glawe, wo wir genau die Situation mit OIG und diese Probleme, die wir haben,

<sup>1622</sup> WP-036-29-09-2014, S. 135

<sup>1623</sup> WP-038-06-10-2014, S. 13 f.

<sup>1624</sup> WP-034-08-09-2014, S. 36 f.

<sup>1625</sup> Anlage zum Protokoll der 17. Beiratssitzung, FM 20, S. 290 ff.

<sup>1626</sup> E-Mail vom 30. Januar 2012, FM 20, S. 225, E-Mail vom 14. Februar 2012, FM 21, S. 482, E-Mail vom 21. März 2012, FM 22, S. 863

dargelegt haben.“<sup>1627</sup>

Am 22. Dezember verlangte die AIT als Käufer, das bereits im Bau befindliche Schiff 2106 wieder in eine Option zurückzustufen. Der Bauvertrag des Schiffs war bereits am 19. November 2011 effektiv gezeichnet und bereits am 18. August 2011 eine Performance Garantie durch OIG unterzeichnet worden, die durch den Besteller nunmehr von der Werft zurückgefordert wurde.<sup>1628</sup>

Die Verhandlungen mit dem Bestellerkonsortium wurden von der Geschäftsführung der Werft intensiv geführt. Der Zeuge Kraus berichtete dazu: „Um OIG hat die Geschäftsführung sehr lange gekämpft. Sie hat auch da den Beirat und den Aufsichtsrat und alle Stakeholder informiert. OIG stellte sich gegen die gute Rechtsposition der P+S Werften, da sie offensichtlich unsere Liquiditätssituation kannten, woher auch immer. Das heißt, OIG spielte nach meiner Erinnerung auf Zeit. Die haben gesagt: Ihr habt die Zeit nicht, wir haben die Zeit. Und wir mussten in der Tat für den 2105, also das Schiff, was in der Bearbeitung war – denn 2106 haben wir natürlich sofort gestoppt in der Werft – mussten wir weitere Zahlungen bekommen, denn das Loch wurde ja nach Zahlungsplan ansonsten größer. Und so hat P+S dann der Umwandlung dieses Auftrags in eine Option zugestimmt, mit all seinen Folgen. Wir hatten keine andere Wahl zu diesem Zeitpunkt. In der Folgezeit sind dann intensive Verhandlungen zwischen P+S, OIG und Harren geführt worden.“<sup>1629</sup>

Allerdings war die Verhandlungsposition der Werft trotz einer rechtlich sicheren Position aufgrund der geringen finanziellen Spielräume sehr eingeschränkt. Die Zeugin Claaßen beschrieb die Situation der Werft wie folgt: „Und weil die Werft knapp ausgestattet war und weil sie auch keinen starken Eigentümer hatte, der dahinter stand, war sie natürlich ein Stück weit diesen Versuchen der Besteller stärker ausgesetzt als ein Unternehmen, was jetzt einen starken Investor im Hinterhalt hat und das ohne Weiteres aushalten kann und auch es auch mal auf eine Klage ankommen lassen kann.“<sup>1630</sup> Und weiter wies sie ausdrücklich auf die wirtschaftliche Unmöglichkeit der Durchsetzung der Rechtsposition hin, als sie sagte: „[...] ich habe da jetzt ganz konkret dieses Beispiel, dieser beiden Harren-Schiffe vor Augen, wo dann nachher am Ende dann ein Schiff, das schon bestellt war, wieder in den Status zurückgestuft worden ist einer Option, wenn ich das richtig in Erinnerung habe. Und das andere Schiff und die Anzahlungen für das andere Schiff sind geleistet worden. Wenn man das hätte durchfechten wollen vor einem Gericht, dann wäre das vom Zeitablauf schon gar nicht mehr ... das hätte, hätte die Werft ja nicht erlebt als, als Unternehmen, was da ... also zumindest nicht als dieses Unternehmen. Insofern war das wirtschaftlich nicht, nicht möglich.“<sup>1631</sup> Auch der Zeuge Jandke wies auf die schwache Verhandlungsposition der Werften gegenüber dem Bestellerkonsortium hin: „Und die Werft ja auch nicht in der, in, in der Situation war, jetzt verhandlungsstark auf... aufzutreten. Harren war ein guter Partner zum, zum damaligen Zeitpunkt. 2106 war, weiß ich jetzt gar nicht, waren die schon beide bei, über die Bundesgarantie abgesichert? Also, in der, in der Endfinanzierung über Hermes, kann sein. Dass man versucht hat irgendwo einen Modus vi... einen Modus vivendi zu finden und der hat denn ja vorgesehen: Wenn bis zum Ende des Jahres 2012 die Option nicht ausgelöst wird, sollte irgendwie ein Betrag fließen, wenn man den Auftrag an eine

<sup>1627</sup> WP-028-05-05-2014, S. 146

<sup>1628</sup> Anlage zum Protokoll der 17. Beiratssitzung, FM 20, S. 293

<sup>1629</sup> WP-028-05-05-2014, S. 144

<sup>1630</sup> WP-040-27-10-2014, S. 105

<sup>1631</sup> WP-040-27-10-2014, S. 117



fremde Werft gibt, sollte auch ein Betrag fließen.“<sup>1632</sup>

#### 4.4. Auswirkungen des Zahlungsverzuges

Aufgrund des Zahlungsverzuges traten auf der Werft erhebliche Auswirkungen ein. Einerseits wurden die Arbeiten am Projekt 2106 nicht wie geplant weitergeführt und eingestellt, was zu weiteren Planverschiebungen in der Durchlaufplanung führte. Der Zeuge Kraus beschrieb die Situation der Werft durch den Zahlungsverzug so: „Die durch den Zahlungsverzug von OIG verursachten Probleme bestanden insbesondere darin, dass nach dem Zahlungsstopp es zu einem Baustopp für die OIG-Schiffe seitens P+S kam – was man auch gar nicht anders tun konnte – welche dann den gesamten P+S-Durchlaufplan störte.“<sup>1633</sup>

Hinzu kamen, dass durch die Zurückstufung der Bau-Nr. 2106 in den Optionsstatus die dem Vertrag zugrunde liegenden Kalkulationen nicht mehr wirtschaftlich waren. Der Zeuge Jandke führte dazu aus: „Das Bedeutendste war wohl, dass man Anfang 2012 dann sah, dass Harren & Partner ein Projektschiff stornieren wollte. Das war insofern schon eine ganz schwierige Situation, weil dieses Schiff praktisch baugleich mit einem Schwesterschiff war, was vorher abgeliefert werden sollte. Aber die Kalkulation natürlich einer Werft, wenn sie zwei Schiffe baut – die Entwicklungskosten und, und werden auf zwei Schiffe verteilt. Kommt eins nicht, ist es schon für einen Mittelständler ohne Finanzierungsrahmen eine ganz dramatische Situation, die da dann mittlerweile entstanden war.“<sup>1634</sup> So sei es klar, dass in der Kalkulation üblicherweise die Gemein- und Konstruktionskosten auf die einzelnen Schiffe verteilt werden.<sup>1635</sup> Dies sei im vorliegenden Falle konkret so gewesen: „Größenmäßig waren, glaube ich, für beide Schiffe um die 100.000 Konstruktionsstunden vorgesehen. Davon waren 90 Prozent direkt dem Schiff 2105 zuzuordnen und 10 Prozent dem Schwesterschiff. Das heißt: Das Schwesterschiff kommt nicht, das kann nicht ohne Kompensation des Bestellers ausgehen oder man wird zu, in erheblichem Umfang alle Entwicklungskosten auf ein Schiff umlegen müssen und das gibt der Preis nicht wieder.“<sup>1636</sup>

Außerdem fehlten den Werften die ausgebliebenen Anzahlungsraten für ihre Liquidität, mit der Folge, dass wegen der geübten Praxis der Werften, die Anzahlungen auch für andere Projekte zu verwenden, sich auch der Bau anderer Bauprojekte verzögerte. Aufgrund der entstandenen Liquiditätsenge wurden Materialbestellungen verschoben und Lieferantenrechnungen verzögert beglichen. Dies hatte nach Aussagen von PwC Auswirkungen auf die Leistungserbringung der Zulieferer und die Bauabläufe auf der Werft.<sup>1637</sup> Der Zeuge Wellmann sagte zu den Folgen der ausgebliebenen Anzahlungsraten aus: „Die Anzahlungen wurden im Grunde genommen für andere Projekte eingesetzt und das haben andere, das haben alle anderen Werften anders gemacht. Die haben Projektfinanzierung pro Schiff finanziert und hier war es eben anders. Und das, das war eben: Wenn da, wenn da die Kette irgendwo reißt, entweder es gibt keine neuen Aufträge oder der Zahlungsstrom funktioniert nicht mehr. Und das war, war die Ursache, sage ich mal, in 2011. Das war sehr bedauerlich, dass das bei zwei Schiffen trotz Vereinbarung, die

<sup>1632</sup> WP-038-06-10-2014, S. 63

<sup>1633</sup> WP-028-05-05-2014, S. 144

<sup>1634</sup> WP-028-05-05-2014, S. 78

<sup>1635</sup> WP-028-05-05-2014, S. 107

<sup>1636</sup> WP-038-06-10-2014, S. 15

<sup>1637</sup> Schreiben PwC vom 27. Februar 2012, FM 20, S. 648 f.

An... Anzahlungen nicht geleistet worden sind. Das war einmal, glaube ich, Singapur, und das zweite war meines Erachtens irgendwie ein ... ja, ein Offshore-Schiff, was ... was, was Harren & Partner, glaube ich, schon mal hatte und, aber weil die beim Offshore noch nicht so weit waren, hatten die keine Beschäftigung. Deswegen wollten die das zweite Schiff möglichst gar nicht jetzt im Moment haben und deswegen haben die, diese Zahlungen, die vertraglichen Zahlungen nicht geleistet. Und das waren wesentliche Zahlungen, die, die natürlich die Werft dringend benötigte. Und dementsprechend waren ja ganz große Liquiditätslöcher ... Also, das war eine bedrohliche Situation für die, für die P+S Werften. [...] Dass dann im Zeitablauf noch ganz andere Krisen stattgefunden haben, weil dann plötzlich weitere ... Anzahlungen, also die, die, diese zwei Anzahlungen führten dazu, dass, dass die Subunternehmen nicht bezahlt werden konnten. Und damit hat sich das Rad rückwärts entwickelt. Das heißt also, da, da die ... die Zulieferer im Grunde genommen nicht mehr das Geld bekamen, haben die die Arbeit niedergelegt. Das heißt, da ist das ganze Produktionsprogramm ist praktisch zeitlich ganz nach hinten geraten und dann, dann gab es sozusagen eine Krise nach der anderen.“<sup>1638</sup>

Die Liquiditätslücken führten zu einer bedrohlichen Situation der Werften in KW 12/2012. Nach Aussagen von PwC würde in der Zeit von KW 12 bis KW 15/2012 eine Liquiditätsunterdeckung i.H.v. 15 Mio. € eintreten.<sup>1639</sup> Diese Tatsache ergebe sich aus der Liquiditätsplanung der Werften vom 19. März 2012. Am 15. März 2012 teilte PwC in einem Schreiben mit, dass die Werften bis spätestens am 27. März 2012 „zusätzliche Liquidität von 20 Mio. € benötigen“.<sup>1640</sup>

#### 4.5. Zwischendarlehen i.H.v. 20,4 Mio. €

Da sich die Verhandlungen zwischen der Werft und dem Bestellerkonsortium zu diesem Zeitpunkt weiter hinzogen, und nicht abzusehen war, ob diese rechtzeitig zu einer Einigung kommen würden, wurde es notwendig die entstandene Liquidationslücke bis zum 27. März zu schließen. Hinzu kam, dass die Endfinanzierung der Bau-Nr. 2105 aufgrund der Änderungen auf der Bestellerseite durch KfW IPEX/Hermes-Eulers nicht mehr gesichert war und hier ebenfalls eine Einigung mit der KfW IPEX über die Zahlung der ausstehenden Anzahlungsraten an die Werft notwendig wurde.

##### 4.5.1. Umschichtung von Avalen

Zunächst versuchten die Finanziere eine Lösung durch Verschiebung von Avalen des 326 Mio. € Rahmens in den 115 Mio. € Rahmen zu finden, um die dadurch frei werdenden Barmittel aus dem Barkreditrahmen des 326er-Rahmens ziehen zu können. Dieses Modell wurde durch Herrn Sts Möller in Zusammenarbeit mit der NORD/LB entwickelt und in die Diskussion eingebracht.<sup>1641</sup>

Allerdings sah PwC bei der Umsetzung dieser Option Schwierigkeiten in der zeitnahen Umsetzung, da sowohl die Kautionsversicherer als Avalgeber als auch die Bürgen und die Auftraggeber dieser Verschiebung von Avalen zustimmen müssten.<sup>1642</sup> Die VHV hat der

<sup>1638</sup> WP-038-06-10-2014, S. 86 f.

<sup>1639</sup> Schreiben PwC vom 21. März 2012, FM 20, S. 873 ff.

<sup>1640</sup> FM 21, S. 805

<sup>1641</sup> Schreiben Claaßen vom 15. März 2012, FM 21, S. 803

<sup>1642</sup> FM 21, S. 805

Umschichtung der Avale am 22. März 2012 zugestimmt. Die QBE hat eine entsprechende Zustimmung ihrerseits in Aussicht gestellt.<sup>1643</sup>

#### 4.5.2. Landesdarlehen über 20,4 Mio. €

Um dennoch eine zeitnahe Überbrückung der Liquiditätslücke sicherzustellen, gewährte das Land den Werften ein Darlehen über 20,4 Mio. € bis zum 30. April 2012.

Bereits am 14. März 2012 im Jour fixe der Staatskanzlei wurde die Gewährung eines Landesdarlehens als letzte Alternative und ein entsprechender Zeitplan der Gewährung diskutiert.<sup>1644</sup>

Am 20. März stellen die P+S Werften einen Antrag auf Gewährung eines Darlehens i.H.v. 20,4 Mio. € bis zum 30. April 2012 an das Wirtschaftsministerium.<sup>1645</sup>

Im Jour fixe am 21. März 2012 wurde der konkrete Zeitplan für ein Landesdarlehen festgelegt. Dieser Zeitplan wurde zuvor bereits mit Werft und LFI abgestimmt. Der Zeitplan enthielt folgende Punkte:

- Versendung des Zuwendungsbescheides bis zum 22. März 2012 mit Bestandskraft durch Rechtsmittelverzicht am 23. März 2012
- Vorlage des Darlehensvertrages durch LFI am 23. März 2012
- Unterzeichnung des Darlehensvertrages und Auszahlung des Darlehens am 26. März 2012

Der Finanzausschuss des Landtages sollte ausweislich des Protokolls zum Jour fixe vom 21. März 2012 über diesen Darlehensvertrag am 29. März 2012 informiert werden.<sup>1646</sup> Die Information der Parlamentsausschüsse sollte, im Ergebnis einer Diskussion im Jour fixe am 28. März 2012, „der bisherigen Linie der Information“<sup>1647</sup> entsprechen. „Tenor“ der Information sollte sein: „Zur Zeit werden Gespräche geführt, um eine Darlehensauszahlung zu vermeiden, das Land müsse aber für den Notfall entsprechende Hilfsmaßnahmen vorbereiten.“<sup>1648</sup>

Am 22. März 2012 bestätigte PwC, als Voraussetzung der Darlehensvergabe, dass es sich bei den P+S Werften nicht um ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der R&U Leitlinie handelt. In ihrem Arbeitspapier prüft PwC die Daten der Werft anhand der Voraussetzungen der R&U Leitlinien.

PwC stellt dabei fest, dass zwar das Eigenkapital der Werften insgesamt seit dem 31. Dezember 2009 insgesamt von 118,1 Mio. € auf 46,6 Mio. € zurückgegangen, aber dadurch das gezeichnete Eigenkapital nicht angegriffen worden sei. Ein Eigenkapitalverzehr liege insoweit nicht vor.<sup>1649</sup>

---

<sup>1643</sup> E-Mail PwC vom 23. März 2012, FM 22, S. 911

<sup>1644</sup> FM 22, S. 908 f.

<sup>1645</sup> FM 22, S. 883

<sup>1646</sup> FM 22, S. 909

<sup>1647</sup> StK 3, S. 303

<sup>1648</sup> StK 3, S. 303

<sup>1649</sup> FM 22, S. 887 f.

Auch Insolvenzgründe lagen, nach dem Bericht von PwC, bei den Werften nicht vor. Allerdings weist PwC ausdrücklich darauf hin, dass das dafür vorliegende Zahlenmaterial nicht dem relevanten Prüfungsstandard IDW PS 800 entsprochen habe, aber eine „hinreichend sichere Einschätzung ermöglicht.“<sup>1650</sup> Zwar liege eine Zahlungsunfähigkeit vor, da faktisch eine Liquiditätsunterdeckung i.H.v. 14,8 Mio. € bestehe und damit die maßgebliche Schwelle von 10 Prozent der fälligen Gesamtverbindlichkeiten überstiegen werde. Jedoch sei mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass die Zahlungen vonseiten des Bestellers kurzfristig erfolgten und damit die Zahlungsunfähigkeit aufgehoben werde.

PwC stellte weiterhin fest, dass auch eine drohende Zahlungsunfähigkeit nicht vorliege. Zwar liege keine dem IDW entsprechende Finanzplanung vor, allerdings liegen nach Ansicht von PwC keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Finanzierung der bis 2013 abzuarbeitenden Schiffbauprojekte nicht gesichert sei und die Werft nicht auch in Zukunft in der Lage sei, auskömmliche Schiffbauaufträge zu akquirieren.<sup>1651</sup>

PwC hob in dem Papier außerdem hervor, dass die „aktuelle angespannte Liquiditätssituation nicht in erster Linie die in den Geschäftsjahren 2010 und 2011 eingetretenen Verluste ursächlich sind“. Ursache sei die „für das bestehende Orderbook zu knapp bemessene Finanzausstattung“ und sei außerdem auf externe Ursachen in einem schwierigen Marktumfeld zurückzuführen.<sup>1652</sup> PwC kommt zu dem Ergebnis, dass die Werften „noch nicht“ als Unternehmen in Schwierigkeiten anzusehen sind.<sup>1653</sup>

Mit Schreiben vom 26. März 2012 plausibilisierte PwC die auf die Auszahlung des Darlehens, bezeichnet als Vorfinanzierung, beruhende Szenariobetrachtung der Werft. Am 26. März 2012 erließ das Wirtschaftsministerium einen Zuwendungsbescheid zum Abschluss eines Darlehensvertrages über 20,4 Mio. €<sup>1654</sup> Zuvor wurde die Gewährleistungserklärung an das LFI sowohl durch das Finanzministerium und das Wirtschaftsministerium unterzeichnet.<sup>1655</sup>

Eine Darlehensauszahlung war jedoch nicht mehr notwendig. Am 29. März 2012 zahlte der Besteller Harren/OIG für die ausstehende zweite Anzahlungsrate einen Betrag von 25 Mio. € Der Zeuge Glawe sagte dazu: „Das waren 20,4 Mio. € und die waren bis März nicht geleistet. Von daher hatten wir den P+S Werften ein Zwischendarlehen angeboten in genau dieser Höhe. Aber einige Tage oder ein Tag oder zwei Tage später, ich kann's nicht genau erinnern, jedenfalls in der Woche noch, ist dann, hat dann Harren gezahlt. Von daher war dann dieser Vorratsbeschluss im Kabinett nicht umzusetzen, er ist auch nicht umgesetzt worden. Aber die Zahlung hätte ausgereicht werden müssen, wenn man bei der Insolvenz dann Dreiwochenrhythmus guckt, dass dann Löhne et cetera, Sozialabgaben anstanden.“<sup>1656</sup>

Mit Widerrufsbescheid vom gleichen Tag wurde der Zuwendungsbescheid am 29. März 2012 widerrufen.

---

<sup>1650</sup> FM 22, S. 889

<sup>1651</sup> FM 22, S. 891

<sup>1652</sup> FM 22, S. 892

<sup>1653</sup> FM 22, S. 893

<sup>1654</sup> LFI 35, S. 292

<sup>1655</sup> FM 22, S. 914

<sup>1656</sup> WP-059-23-03-2015, S. 37

#### 4.6. Verhandlungsergebnis – Einigung zwischen Besteller und Werft

Der Zahlung vorausgegangen war die Einigung der Werft mit dem Bestellerkonsortium über die Änderung der Schiffbauverträge für die Bau-Nrn. 2105 und 2106. Mit einer E-Mail vom 23. März 2012 informierte Herr Martin Harren, als Vertreter des Bestellerkonsortiums, über die Einigung der Parteien zur Änderung der Verträge.<sup>1657</sup>

Die Landesregierung stimmte den geänderten Schiffbauverträgen per E-Mail zu.<sup>1658</sup> Das Zustimmungserfordernis war Folge der Regelungen des Sicherungsvertrages vom 7. Dezember 2011 (siehe auch 2. Teil B. VIII.1.6. Sicherungsvertrag und Sicherheitenpool).

Der Zeuge Kraus beschrieb das Verhandlungsergebnis für die Werften so: „Und es gab wenigstens die Schiffbauraten für den 2105 zur Sicherung der Liquidität des bereits erheblich angearbeiteten Schiffes. Und schließlich der Regelung, auf die sich OIG eingelassen hat, mit dem Ergebnis, umzuwandeln in eine Option. Diese Regelung sah vor, dass die P+S 8 Mio. € Preiserhöhung für den 2105 bekommt – das war natürlich viel zu wenig für den Nichtbau eines Zweitschiffes –, wir allerdings die Verluste, sagte ich gerade schon, durch den Zahlungsstopp und den Baustopp nicht kompensieren konnten. Aber P+S bekam dann die ausstehenden Zahlungen: Am 29.03. 20,4 Mio. und am 15.04. 30,6 Mio. Damit waren die rund 50 oder 51 Mio. dann im Haus, wenn auch erheblich verspätet.“<sup>1659</sup>

#### 4.7. Auswirkungen des Verhandlungsergebnisses auf die Werft

Letztendlich seien, nach Angabe von Zeugen, durch die Probleme mit Harren/OIG Schäden i.H.v. ca. 40 Mio. € bei den Werften entstanden. Diese Schäden konnten durch die zusätzlichen Zahlungen des Bestellers nicht kompensiert werden. So sagte der Zeuge Stadler: „Ich habe in Erinnerung, dass die Geschäftsführung von möglichen Schäden i.H.v. 40 Mio. € durch diesen Zahlungsstopp von Harren gesprochen hat. [...] Es wurde dann, ich meine mich zu erinnern, im März 2012 auch eine Einigung mit Harren erzielt, die die Schäden zum Teil abmilderte, insbesondere einen Weiterbau des ersten Schiffes ermöglichte, aber insgesamt natürlich nicht die gesamten Nachteile entsprechend ausgeglichen hat. Also das Schiff zwei, ist meiner Erinnerung nach, in der Option mit einem gestaffelten Preismodell dann umgebaut worden.“<sup>1660</sup> Von entsprechenden Größenordnungen der eingetretenen Schäden berichtete auch der Zeuge Kraus: „Am 26.04. dann schließlich eine komplett überarbeitete Planung als Basis für PwC, die auch in einer Beirats-Telko dann genehmigt wurde, als Basis für die Rettungsbeihilfe. Und in dieser Planung sind eben auch alle Schäden enthalten gewesen, die erkennbar und vorhanden waren, also zum Beispiel Größenordnung 40 Mio. Verlust aus dem Thema Harren oder OIG.“<sup>1661</sup>

Durch den Zeugen Jandke wurde der Wegfall des Festauftrages 2106 noch erheblich kritischer gesehen. Er äußerte in seiner Vernehmung: „Also, man hat schon versucht, dass irgendwie zu kompensieren, denn das ist, was wir vorhin auch angesprochen hatten. ... Die, das ist nicht nur ein Zahlungsverzug. Wenn 2106 nicht kam, sind richtig Verluste da. Und

---

<sup>1657</sup> FM 22, S. 950

<sup>1658</sup> E-Mail Finanzministerium und Wirtschaftsministerium vom 26. März 2012, FM 22, S. 952

<sup>1659</sup> WP-028-05-05-2014, S. 144

<sup>1660</sup> WP-028-05-05-2014, S. 11 f.

<sup>1661</sup> WP-028-05-05-2014, S. 144

die kann die Werft, die konnte sie gar nicht, gar nicht finanzieren.“<sup>1662</sup>

Eine Reihe der Zeugen bestätigten außerdem, dass es ohne die Probleme Harren/OIG keine Liquiditätsengpässe bei den Werften gegeben hätten. Der Zeuge Seagon äußerte: „Hätten sich alle vertragstreu verhalten, so wie sie die Schiffbauverträge unterschrieben haben, mit den Zahlungsdaten, dann wäre die Situation eine völlig andere gewesen. Und es wäre vermutlich zu der... derartigen Liquiditätsengpässen so nicht gekommen.“<sup>1663</sup>

Der Zeuge Möller verwies in seiner Aussage auf die Realisierung bekannter Risiken des Geschäftsfeldes der Werften. Er sagte: „Ich bin leider nicht in der Lage zu belegen, was passiert wäre, wenn Harren pünktlich bezahlt hätte und ... Goldman Sachs die Aufträge nicht storniert hätte. Das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich hätte es gerne gesehen. Und insofern sage ich nicht, das sind unglückliche Zustände. Sondern es sind Sachen zusammengekommen, die leider ein bekanntes Risiko realisiert haben.“<sup>1664</sup>

## **XII. Scandlines-Auftrag**

Nach Unterzeichnung des Scandlines-Vertrages im März 2010 wurde der Auftrag am 14. Mai 2010 effektiv<sup>1665</sup> und der Baubeginn der Fähren war datiert auf den 18. Mai 2010. Die Kiellegung der beiden Scandlines-Fähren mit den Bau-Nrn. 502 und 503 sollte kurz darauf am 28. Juni 2010 stattfinden.<sup>1666</sup> Aus den Dokumenten – indikative Kurzbewertung der aktuellen Neubauprojekte – geht hervor, dass der tatsächliche Baubeginn der Scandlines-Fähre mit der Bau-Nr. 502 am 20. Dezember 2010 war<sup>1667</sup> und für die Bau-Nr. 503 wurde der Baubeginn im März 2011 festgestellt.<sup>1668</sup> Die Kiellegung beider Schiffe wurde auf den 28. Juni 2010 vorgezogen und die Konstruktion wurde im Juli 2010 begonnen.<sup>1669</sup>

Wie der Zeuge Brinkmann im Ausschuss erklärte, habe dieser Auftrag in der Zeit von 2009 bis 2012 eine bedeutende Rolle gespielt: „Der Scandlines-Auftrag hat da eine bedeutsame Rolle gespielt. Es gab auch noch andere Schiffe, die Schwierigkeiten verursacht haben, aber der Scandlines-Auftrag zieht sich eben durch die ganzen Jahre durch und Sie fragen mich ja zu den Jahren 2009 bis 2012. Aus meiner Sicht gibt es ein kaufmännisches Problem, was im KPMG-Gutachten nicht ausreichend abgebildet ist, und es gibt technische Probleme, die bei dem Abschluss des Scandlines-Auftrages hätten berücksichtigt werden müssen.“<sup>1670</sup> Und der Zeuge führte des Weiteren zu diesem Auftrag aus: „Dieser Scandlines-Auftrag entwickelte sich sicherlich zu einem der Hauptprobleme der Werft. Er war von Anfang an schwierig kalkuliert, die Fristen waren eng, die Gewichte waren sehr eng. Es handelt sich um eine Fähre, die nur in einem bestimmten Fahrtgebiet einsatzfähig ist und die eben für

---

<sup>1662</sup> WP-038-06-10-2014, S. 68

<sup>1663</sup> WP-036-29-09-2014, S. 68

<sup>1664</sup> WP-048-12-01-2015, S. 99

<sup>1665</sup> LFI 5, S. 2526, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 21. Mai 2010

<sup>1666</sup> WM 103, S. 151, Dreijahresplanung 2010 bis 2013 vom 24. November 2010

<sup>1667</sup> ADRs. 6/107, S. 221

<sup>1668</sup> ADRs. 6/107, S. 302

<sup>1669</sup> ADRs. 6/107, S. 113

<sup>1670</sup> WP-055-02-03-2015, S. 12 f.

den Verkehr Warnemünde-Gedser bestimmt war.“<sup>1671</sup>

Der Zeuge Brinkmann erklärte, dass er die Entstehung des Scandlines-Auftrages habe untersuchen lassen: „Wir haben außerdem untersuchen lassen [...] wie der Scandlines-Auftrag zustande gekommen ist, ob er unter regulären Bedingungen zustande gekommen ist. Das war nicht ganz einfach, auch die Entstehung zu sehen. Wir haben sehr genau ermitteln lassen, wie dieser Scandlines-Auftrag entstanden ist. [...] Wir haben dazu ein Gutachten machen lassen, ein technisches und ein rechtliches, also zwei Gutachten, die auch beide noch in der Entstehung sind, und aus beiden vorläufigen Äußerungen ergibt sich, dass es hier zu Fehleinschätzungen gekommen ist. [...] Ich bin nur sehr kritisch gegenüber dem Abschluss des Scandlines [...] und habe diesen auch sehr intensiv untersuchen lassen. Und ich werde wohl zu dem Ergebnis kommen, dass die Geschäftsführung, die diesen Vertrag abgeschlossen hat, sich erheblichen Fragen stellen muss. Ich bin mal ganz vorsichtig: Erheblichen.“<sup>1672</sup>

Des Weiteren gab der Zeuge Brinkmann zu Protokoll: „Am 25. hier sind viele einzelne Stadien, Vertragsentwürfe, Scandlines-Fähren, auch Schreiben der Banken, die über das Scandlines-Problem wussten ... Das man auch erwartetet, da eine Überarbeitung erwartete. Am 25. März wird in der Geschäftsleitungssitzung festgehalten: Unterzeichnung des Schiffbauvertrages ist am 25. März geplant und so weiter, Kalkulation noch und dann ist die Unterzeichnung erfolgt. Und dann, und das will ich dann doch mal sagen, weil das ist ein Faktum: Hinweis KPMG an Geschäftsleitung 25. März, 23:22 Uhr, E-Mail, dass keine tragfähige Unternehmensplanung vorliegt.“ Und er ergänzte diese Aussage noch: „Ja. Das ist ein Faktum. Das ist belegbar hier. Und deswegen machen wir uns so viele Gedanken um diesen 25.03. und um die Frage: Wie haftet die Geschäftsführung, die dann an diesem Tag den Vertrag unterschrieben hat? Unterschrieben wurde er von Herrn Crede als Geschäftsführer und von Herrn Schulz als Prokurist. [...] Geschäftsführer waren zu diesem Zeitpunkt [...] Liebler, Crede und Brammert.“<sup>1673</sup>

In seiner zweiten Anhörung erklärte der Zeuge Brinkmann, dass er im März 2015 das beauftragte Gutachten zu dem Scandlines-Auftrag bekommen habe und inzwischen Ende März 2015 Klage erhoben habe gegen zwei Geschäftsführer wegen Schadensersatz aus dem Abschluss des Scandlines-Auftrages.<sup>1674</sup>

Auch der Zeuge SELLERING gab zu Protokoll, dass der Scandlines-Auftrag aus heutiger Sicht maßgeblich zur Insolvenz beigetragen habe, obwohl sich dieser Auftrag damals als Eintritt in ein zukunftsträchtiges Marktsegment des Spezialschiffbaus dargestellt habe.<sup>1675</sup>

## **1. Scandlines-Fähren sind im Aval- und Barkreditvertrag vom Mai 2010 berücksichtigt**

Im Aval- und Barkreditvertrag wurden die Scandlines-Fähren Teil des Finanzierungsrahmens, wie der Anlage 5 des Kreditvertrages zu entnehmen ist. (siehe unter 2. Teil A.VIII.5.2. Schiffbauprojekte unter dem 326 Mio. € Rahmen). Dies erklärte auch der Zeuge Dr. Wiebers: „Ehrlich gesagt kann ich mir nicht vorstellen, wie die nicht Teil des Rahmens hätten sein

<sup>1671</sup> WP-055-02-03-2015, S. 11

<sup>1672</sup> WP-055-02-03-2015, S. 10 ff.

<sup>1673</sup> WP-055-02-03-2015, S. 21 f.

<sup>1674</sup> WP-064-15-06-2015, S. 7 und S. 10

<sup>1675</sup> WP-061-13-04-2015, S. 13 f.

sollen, weil das die ersten Aufträge waren, soweit ich mich erinnere, die die Werft reingenommen hatte. Es sei denn, Sie haben da jetzt aufgrund Ihrer Unterlagen andere Informationen.“<sup>1676</sup> Und die Zeugin Beyer führte dazu folgendes aus: „Ob der Kredit, ob die Finanzierung dieser beiden Schiffe in den 326 Mio.-Rahmen reinpasst, hat KPMG plausibilisiert.“<sup>1677</sup>

Dagegen antwortete der Zeuge Dr. Axhausen auf die Frage der Abg. Jeannine Rösler, ob bei der Kreditzusage die Scandlines-Fähren berücksichtigt worden seien: „Ich weiß nicht, was die Bank bei ihrer Kreditzusage berücksichtigt hat.“<sup>1678</sup>

Während der Zeuge Vay der Meinung war, dass die Scandlines-Fähren nicht unter dem 326 Mio. €Kreditrahmen berücksichtigt worden sind: „Aber meines Wissens war die, der Rahmen also auch abgeschlossen worden auf der Basis, dass also diese Aufträge nicht mit, mit reingezogen wurden. Die waren nicht endverhandelt, damit also auch nicht also Teil des Sanierungsgutachtens. Wir haben also diese, diese Zusage im Mai 2010 oder, ich meine, es war Mai 2010 gewesen, auf Basis des Sanierungsgutachtens ohne die Scandlines-Aufträge gemacht. Die waren, meines Wissens, damals nicht mit drin. ... Die wurden erst, also, auch dann Ende 2010, glaube ich, also, die Bauaufträge vergeben. Also, korrigieren Sie mich, also, Sie haben es wahrscheinlich, also, irgendwo schriftlich vor sich, während ich, also, aus dem Kopf das versuche zusammen zu bekommen.“<sup>1679</sup>

Der Zeuge Möller sagte zu diesem Thema folgendes aus: „Ich hätte jetzt fast gesagt, alle Schiffe, die da gebaut wurden, waren im 326 Mio.-Rahmen. Mir fiel dann aber noch ein, dass es ja noch den VHV- und QBE-Rahmen gab.“<sup>1680</sup>

Diese Ansicht vertrat auch der Zeuge Dr. Mediger und betonte, dass die Scandlines-Fähren ab dem 29. März 2010 mit beiden Schiffen in allen Planungen von KPMG enthalten seien sowie sie auch Bestandteil des Aval- und Barkreditvertrages vom 31. Mai 2010 gewesen seien.<sup>1681</sup> Und er führte ergänzend aus: „Scandlines ist übrigens auch Bestandteil des Vertrages geworden, der nachher zwischen der Werftengruppe und den Bürgen und den Banken abgeschlossen worden ist. Da gibt es einen Vertrag vom 31. Mai 2010, da gibt es eine Anlage fünf, in der die Schiffe abgebildet sind, die zugrunde gelegt wurden beim Abschluss dieses 326 Mio. €Vertrages und da sind die Scandlines-Fähren drin. Und das ist ohnehin der entscheidende Zeitpunkt, der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses.“<sup>1682</sup> Auch der Zeuge Gerlach gab ähnliches zu Protokoll: „Diese beiden Schiffe, die Scandlines-Fähren, Baunummern 502 und 503, waren enthalten in der Unternehmensplanung vom 28. März 2010. Die war Gegenstand der Befassung im Interministeriellen Ausschuss und die, das erste Aval dazu wurde im Juni 2010 bereits herausgelegt zu den Fähren. Sie waren in dem Kreditrahmen Planungsstand 28. März 2010 enthalten.“<sup>1683</sup>

Der Zeuge Brinkmann hingegen erklärte, dass er die Frage, ob die Unterschrift unter dem Aval- und Barkreditvertrag im Mai 2010 eigentlich zulässig war, insbesondere wegen der

---

<sup>1676</sup> WP-044-24-11-2014, S. 88 f.

<sup>1677</sup> WP-040-27-10-2014, S. 99

<sup>1678</sup> WP-017-25-11-2013, S. 13

<sup>1679</sup> WP-013-26-08-2013, S. 96

<sup>1680</sup> WP-015-30-09-2013, S. 129

<sup>1681</sup> WP-014-23-09-2013, S. 63

<sup>1682</sup> WP-014-23-09-2013, S. 79

<sup>1683</sup> WP-018-02-12-2013, S. 48



Scandlines-Fähren, noch nicht abschließend beantworten könne. Denn er sei dazu noch auf der Suche und könne heute kein endgültiges Ergebnis geben.<sup>1684</sup>

## 2. Einzelgutachten für die Scandlines-Fähren

Am 13. August 2010 begann der Schiffsbausachverständige, das Einzelgutachten für die Scandlines-Fähren Bau-Nrn. 502 und 503 zu erstellen. Dieses Einzelgutachten wurde als eine zwingende Voraussetzung für die Herauslegung weiterer Anzahlungsgarantien beschrieben.<sup>1685</sup> Nach Aussage des Zeugen Mühlhausen hat das Ingenieurbüro Schlüter das Einzelgutachten für die Scandlines-Fähren zum 13. September 2010 angefertigt.<sup>1686</sup>

Speziell zu diesem Kurzugutachten und den Hintergründen der Erstellung erklärte der Zeuge Mühlhausen im Ausschuss: „Die Scandlines-Fähren, die begannen damit, dass wir ein Einzelgutachten gemacht haben. Das heißt, bevor dieser Auftrag tatsächlich freigeschaltet wurde, nenne ich es mal so, von der Bank, wurden wir mit einem Gutachten über die Kalkulation und Planung der Werft beauftragt. In diesem Gutachten, das habe ich auch dabei, da haben wir bemängelt, dass dort sehr wenig Fertigungsstunden, dass die Fertigungsstunden sehr knapp kalkuliert sind, dass die Konstruktionsstunden knapp kalkuliert sind und dass eine zu große Überlappung zwischen Konstruktion und Fertigung stattfindet. Das heißt, die Konstruktion war nicht fertig als die Fertigung begann. Das ist im Schiffbau auch teilweise üblich. Aber die Überlappung war so groß, dass dort mit Schwierigkeiten zu rechnen war.“<sup>1687</sup> Auch der Zeuge Domeyer unterstrich, dass im Kurzugutachten, der Erstbewertung der Scandlines-Fähren, im September 2010, sie als Schiffsbausachverständigende sehr deutlich darauf hingewiesen haben, dass sowohl die Höhe der Fertigungsstunden als auch die Höhe der angesetzten Konstruktionsstunden ihnen zu niedrig erschien.<sup>1688</sup> Und er ergänzte noch, dass sie im Einzelgutachten bewertet haben, wie sich ein neues Projekt zusätzlich zum vorhandenen Auftragsbestand darstellt.<sup>1689</sup>

Nach Aussagen des Zeugen Mühlhausen wurde der Scandlines-Auftrag mit dieser zu niedrig angesetzten Zahl an Konstruktions- und Fertigungsstunden dennoch von den Banken akzeptiert. Denn auf die Frage des Abg. Thomas Krüger, wie denn die NORD/LB auf das Kurzugutachten reagiert habe und ob es ein Nachsteuern gegeben habe, erklärte der Zeuge Mühlhausen: „Meines Wissens nach, wurde der Auftrag genauso umgesetzt und auch von der NORD/LB genehmigt, wie er uns in Zahlen vorgelegt wurde, das heißt, mit derselben Anzahl der Fertigungsstunden und derselben Anzahl von Konstruktionsstunden.“ Auch auf die Rückfrage des Abg. Thomas Krüger: „Es gab, als Nachfrage, also keine Änderungen?“ sagte der Zeuge Mühlhausen: „Nein.“ Und ergänzte: „Es fehlte auch, [...] jegliche Risikorückstellung für diese Dinge. Was wir auch bemängelt haben, auch in den Berichten von 2010 schon zu finden.“<sup>1690</sup>

Auch der Zeuge Brinkmann äußerte sich sehr kritisch zu den insgesamt in der Kalkulation des Scandlines-Auftrags angesetzten 350.000 Fertigungsstunden und 120.000 Konstruktionsstunden für das erste Schiff: „Aber ich habe dazu eine Äußerung bekommen,

<sup>1684</sup> WP-064-15-06-2015, S. 16 f.

<sup>1685</sup> LFI 5, S. 2430, Liquiditätsplanung vom 13. August 2010

<sup>1686</sup> WP-030-16-06-2014, S. 106

<sup>1687</sup> WP-030-16-06-2014, S. 101 f.

<sup>1688</sup> WP-022-24-03-2014, S. 84

<sup>1689</sup> WP-022-24-03-2014, S. 88

<sup>1690</sup> WP-030-16-06-2014, S. 110

dass die Überprüfung der Kalkulation bei den Scandlines-Fähren ergeben hat, dass für die Konstruktion 120.000 Stunden für das erste Schiff angesetzt wurden, [...] Konstruktionsstunden, und für den Bau 350.000 Fertigungsstunden. Der Gutachter ist der Meinung, man hätte mindestens 160.000 Konstruktorsstunden ansetzen müssen und für den Bau 500- bis 550.000 Fertigungsstunden. [...] Und er meint, dass für eine Werft, die keine Erfahrung im Fäherschiffbau hat, eher realistisch ist. Allein dadurch hätten sich aus seiner Sicht Mehrkosten von mehr als 7,5 Mio. ergeben.“<sup>1691</sup>

Befragt, ob die Landesregierung dieses Kurzgutachten denn von der NORD/LB erhalten habe und ob er es kenne, erklärte der Zeuge Saur: „Also, ich will nicht ausschließen, dass es jemand anderes kennt. Ich kenne es nicht.“<sup>1692</sup> Auch die Zeugin Polzin erklärte, dieses Kurzgutachten nicht zu kennen.<sup>1693</sup>

Der Zeuge Mühlhausen dagegen erläuterte, an wen das Ingenieur Büro Schlüter das fertige Einzelgutachten zu den Scandlines-Fähren weitergeleitet habe: „Dieses Gutachten wurde natürlich als Erstleser immer der Werft, weil das unsere Auftraggeber waren, zugestellt. Und danach hat es die NORD/LB bekommen. [...] Irgendwann Ende 2011, habe ich von der NORD/LB und von der Werft zur Kenntnis bekommen, dass dieses Gutachten auch der KPMG und ich glaube auch PwC weitergeleitet wurde, weiß das aber nicht genau, wer alles darin gelesen hat.“<sup>1694</sup>

Zeuge SELLERING erklärte auf die Frage, ob er von der NORD/LB in Kenntnis gesetzt worden sei, dass es bei den Scandlines-Aufträgen Probleme mit der Dimensionierung der Fertigungs- und Konstruktionsstunden gab: „Nein. Ich will noch einmal betonen, dass ja während dieses gesamten Zeitstrahls, über den wir jetzt reden, nach Auffassung der Landesregierung keine grundsätzliche politische Entscheidung zu treffen war, sondern wir haben das abgearbeitet, was wir beschlossen haben. Die Arbeitsebene, die höchste Arbeitsebene hat das abgearbeitet. Dazu gehört, dass man Bürgschaften einräumt nach klaren, festen Regeln. Und wenn dazu Fragen auftauchen, wie Sie sie jetzt aufwerfen, dann kann man diese Bürgschaften nicht bewilligen, wenn die Fragen nicht ausgeräumt sind. Und ich kann jetzt aus eigenem Erleben da überhaupt nichts zu beitragen, würde aber für das Protokoll gerne sagen: Ich bin sicher, ich bin sicher, dass wir nur weitergemacht haben, nachdem solche Bedenken ausgeräumt waren. Da gehe ich fest von aus.“<sup>1695</sup>

Dem Aktenbestand der Landesregierung ist dieses Einzelgutachten für die Scandlines-Fähren vom 13. September 2010 nicht zu entnehmen.

### 3. Ablieferungstermin für die Scandlines-Fähren

Die Ablieferung der Schiffe ist nie erfolgt. Alle mit der Reederei Scandlines vereinbarten Liefertermine wurden von der Werft überschritten.

---

<sup>1691</sup> WP-055-02-03-2015, S. 27

<sup>1692</sup> WP-067-22-06-2015, S. 55 f.

<sup>1693</sup> WP-059-23-03-2015, S. 162

<sup>1694</sup> WP-030-16-06-2014, S. 106

<sup>1695</sup> WP-061-13-04-2015, S. 130 f.

### 3.1. Erster Ablieferungstermin für die Fähren

Nach dem Schiffbauvertrag war vereinbart, die erste Fähre mit der Bau-Nr. 502 am 1. Februar 2012 und die Zweite mit der Bau-Nr. 503 am 1. Mai 2012 abzuliefern. Dieses gelang der Werft jedoch nicht. Nachdem Scandlines die Kündigung von zunächst einem Bauvertrag angedroht hatte, fanden Nachverhandlungen zwischen der P+S Werft und der Reederei Scandlines über einen neuen Ablieferungstermin für die Fährschiffe statt.

### 3.2. Neuer Abliefertermin wird vereinbart

Die Nachverhandlungen erfolgten unter Einbindung der Landesregierung. Wirtschaftsminister Glawe hatte sich persönlich für diese Verhandlungen eingesetzt und war bei den Gesprächen dabei. Er führte über diesen Termin als Zeuge vor dem Ausschuss aus: „Wir hatten dann im Juli ja auch noch mal zu verzeichnen, dass nachverhandelt werden musste, um die Ablieferungszeiten der Scandlines-Fähren noch mal zu verlängern. Und zwar gab es dort einen Termin mit Scandlines selbst, Herr Poulsgaard war da und auch die Werftenführung. Das Wirtschaftsministerium wurde dazu gebeten. Es ging in besonderer Weise darum, die Ablieferungstermine so zu gestalten, dass Scandlines die dann akzeptiert. Scandlines hatte ja die Kündigung der Bestellung angedroht und darauf bestanden, dass beide Schiffe, also die Berlin wie die Kopenhagen, zur selben Zeit abgeliefert werden sollten. In diesem Gespräch in Warnemünde konnte dann über mehrere Stunden erreicht werden, dass Scandlines akzeptierte, dass die erste Fähre im September und die zweite Fähre Mitte November abgeliefert werden sollte. Und daher war auch in besonderer Weise die Werft sehr euphorisch, hatte klar erklärt, dass diese Ablieferungstermine leicht zu erreichen wären. Und das hat sich ja später als nicht so unbedingt richtig herausgestellt.“<sup>1696</sup>

Wesentliches Ergebnis der Verhandlungen zwischen der Werft und der Reederei Scandlines war, dass für die Bau-Nr. 502 spätestens der 30. September 2012 und für die Bau-Nr. 503 spätestens der 11. November 2012 als Liefertermin vereinbart wurde. Zusätzlich hatte Scandlines ausgehandelt, dass die Werft Strafzahlungen wegen der verspäteten Ablieferung beider Schiffe leisten sollte. Für die Bau-Nr. 502 sollten 1,8 Mio. und für die Bau-Nr. 503 14,8 Mio gezahlt werden. Außerdem verpflichtete sich die Werft zu Schadensersatzzahlungen i.H.v. 5 Mio. € je Fähre, die bei der jeweiligen Schlussrate der Schiffe angerechnet werden sollten.<sup>1697</sup>

Der Zeuge Saur hat deutlich gemacht, dass die Landesregierung im Juni 2012 auch aufgrund der Einschätzung des Schiffsbausachverständigen davon ausging, dass die Scandlines-Fähren ohne Strafzahlungen abgeliefert würden. Er erklärte, der Schiffsbausachverständige habe zur Terminalsituation gesagt, die Ablieferung sei noch innerhalb der pönalefreien Vertragsgrenzen realisierbar unter der Voraussetzung, dass keine weiteren technischen Probleme auftreten und alle Zulieferer die Erwartungen der Werft erfüllen. Nach dieser Aussage habe er nicht zu der Einschätzung kommen können, dass die Schiffe nicht rechtzeitig fertig werden, da sei keine Warnglocke geklungen. Umso verwunderlicher sei gewesen, dass im August der gleiche Sachverständige geschrieben habe, ein möglicher Abgabetermin ergibt sich jetzt für 502 frühestens im November. Dies sei „eine

<sup>1696</sup> WP-059-23-03-2015, S. 13

<sup>1697</sup> StK 12, S. 312 f. PDF

Einschätzung innerhalb von zwei Monaten, die schon erheblich abweicht“.<sup>1698</sup>

### 3.3. Besichtigung der Fähren am 7. August 2012 offenbart erneuten Lieferverzug

Jedoch wurde definitiv am 7. August 2012 deutlich, dass auch die neu ausgehandelten Termine zur Abgabe der Fähren im September und November 2012 von der P+S Werft nicht eingehalten werden konnten.

Der 7. August war der erste Arbeitstag des Zeugen Fuchs auf den P+S Werften und Fuchs hatte sogleich eine Delegation der Landesregierung empfangen, mit der er gemeinsam am Vormittag des 7. August die Scandlines-Fähren besichtigte. Diese Begehung schilderte er so: „Und ich habe dann auch gesagt: ‚Und was ich jetzt tun werde, ist, dass ich die Schiffe schlicht besichtigen werde, insbesondere die Schiffe von Scandlines.‘ Und ich hatte beim Eingang morgens unten in der Garderobe gesehen, dass wir auch jede Menge Helme für Besucher haben. Und ich habe dann daraufhin der Delegation angeboten, dass sie mich gern auf meinem Weg jetzt auf die Schiffe begleiten kann. Und dann standen wir noch vor 11 Uhr auf diesen Schiffen, die ja am Ausrüstungskai lagen. Und insbesondere das erste Schiff, das ja einen Liefertermin hatte zu Anfang September und dann auch wieder eine neue vertragliche Vereinbarung, die bereits weitere sechs Wochen später, das heißt ungefähr Mitte Oktober dann vorsah, dass es keine Abnahmeverpflichtung mehr des Reeders gibt, wenn das Schiff bis dahin nicht fertig ist, also eine sehr enge vertragliche Marge. Insbesondere auf dem ersten Schiff standen wir dann. Das Schiff war so weit fahrfähig, hatte einen Motor, hatte eine Brücke, aber das Entscheidende war ja bei diesen Schiffen, dass es nicht nur Autos aufnahm, sondern dass es vor allem auch Passagiere aufnahm und dass es zwei, drei Stockwerke mit aufwändigen Innenausbauten hatte. Und das Einzige, was wir da vorfanden, war dann nackter Schiffsbaustahl, ein wenig Isolierung und sehr, sehr viele Kabel, die wie Fragezeichen einer nicht gelösten Konstruktion und an allen möglichen Enden rauskamen bzw. aus der Decke hingen. Und in dem Moment dieser Besichtigung dieses Schiffes war allen Beteiligten klar, dass das in einem Zeitraum von weiteren vier Wochen bis zum Liefertermin und selbst noch mit weiteren sechs Wochen bis ... weiteren sechs Wochen bis, bis dann wieder der Vertrag sozusagen sich auflöst, dass dieses Schiff in dem Zeitraum nicht zu Ende gebaut werden kann. Das Gleiche hat sich dann auch im zweiten Schiff wiederholt, das eben mit der entsprechenden Verzögerung von einigen Monaten, die das Schiff im Durchlauf geplant war. Das war im Prinzip, ich sage mal, der wesentliche Erkenntnisgewinn für alle Beteiligten, einschließlich mir. Und ab da waren wir schlicht und ergreifend in einer anderen Situation.“<sup>1699</sup>

Der Zeuge Bäumer war ebenfalls bei der Begehung dabei. Er erklärte dazu: „Dann sind wir mit Herrn Fuchs über die Schiffe gelaufen.... Und da waren aber auch keine Leute. Das war das Beängstigende. Also, man hat ja immer so dieses Bild, wenn ein Fußballstadion zur Fußball WM fertig sein muss, dann rollen die noch fünf Minuten vorm Anpfiff den Rasen rein und dann, dann klappt das doch immer noch. Oder Hotels, das, dieses Bild hat man ja. Deswegen war das erst mal nicht beängstigend. Man hat gedacht: Okay, die haben noch, weiß nicht, vier Wochen, sechs Wochen Zeit. Das sollte wohl funktionieren. Aber es, das Komische war, es arbeitete eben keiner. Man erwartet dann so eine kleine Ameise, so viele Ameisen, die da rumsausen, aber es war keiner da. Ich habe da vielleicht zwei oder vier Leute da, da auf dem Schiff gesehen, in dem Bereich. ... Und danach haben wir dann

<sup>1698</sup> WP-040-27-10-2014, S. 68

<sup>1699</sup> WP-048-12-01-2015, S. 10

gefragt und da haben die gesagt ‚ja, die Zulieferer sind im Moment ein bisschen ängstlich‘ und was man verstehen kann. ... So, also ich bin da raus und, und hatte so das Gefühl: ... Es ist eng, aber es kann noch funktionieren. So ungefähr dieses Bild von einer Fußball WM und die Stadien sind noch nicht ganz fertig. Dann bin ich eine Woche später noch mal hingefahren. Und es gab keine Veränderung. ... Nichts. Und es waren immer noch keine Leute da. Ich habe doch noch so einen Kaefer-Wagen mal gesehen. Der fuhr da mal einmal von Kopenhagen zur Berlin mit zwei Leuten besetzt und das war es. Mehr war nicht da. Und da hatte man den Eindruck, das kann jetzt doch nicht mehr klappen. Also, so wird das nichts. Es hat wohl offensichtlich nicht funktioniert, die Zulieferer wieder in ausreichendem Maße an die Arbeit zu bringen.“<sup>1700</sup>

### 3.4. Neuer Ablieferungstermin zwingend notwendig

Als Konsequenz aus der Besichtigung folgte der Zeuge Fuchs: „Das war schnell ersichtlich, dass man da zwar mit dem Kunden sprechen muss über den Weg zu Ende, den man miteinander geht, aber dass da keine unlösbaren Hürden auf dem Weg zu einer Ablieferung stehen. Unmittelbar danach, ab dem Mittwoch haben wir dann auch mit den Teams, Projektleitern, Abteilungsleitern aus allen Fakultäten, Planung, Engineering, Produktion, Einkauf, Zulieferkette, haben wir dann auch entsprechend die Projekte einer Durchsprache unterzogen und vor allem habe ich den Leuten zugehört. Und das war, glaube ich, der große Unterschied zu vorher. Und das war, glaube ich, auch der Grund, warum ich lediglich eine sogenannte vorläufige Durchlaufplanung vorfand, aber keine offiziell freigegebene Durchlaufplanung. Die Leute waren sehr froh, dass sie auch mal über die Themen, die sie tatsächlich hatten, wieder sprechen durften und dass ihnen jemand zugehört hat. Und auf der Basis haben wir dann Schiffbauprojekte für Schiffbauprojekte reviewt und haben dann angefangen, Stück für Stück eine Durchlaufplanung aufzubauen, die wieder was mit der industriellen Wirklichkeit auf dieser Werft zu tun hatte. Allerdings war auch erkennbar, dass diese Durchlaufplanungen signifikant später liegen, als das, was die Annahme war und was ja auch, darauf die Liquiditätsplanung basiert hat zu dem, was im Rettungskonzept geplant und angedacht war.“<sup>1701</sup>

### 3.5. Gespräche mit der Reederei Scandlines über neuen Ablieferungstermin scheitern

Vor diesem Hintergrund versuchte der Zeuge Fuchs dann, mit Scandlines einen neuen Ablieferungstermin auszuhandeln und schilderte dies wie folgt: „Zusätzlich hatte ich an dem Montagabend, nach dem Termin in Schwerin, dann auch ein Gespräch, ein Abendessen mit dem Vorsitzenden der Geschäftsführung von Scandlines, wo ich ihn einerseits informiert habe, dass die Liefertermine, dass wir wieder außerhalb seiner vertraglichen Verpflichtungen liegen. Zweitens habe ich ihn auch informiert und habe auch hinzugefügt, dass das für ihn wahrscheinlich keine Neuigkeit ist, dass wir den Vertrag auch brechen, weil wir zu schwer sind. Weil, das haben die Reviews auch ergeben, nicht nur unsere terminlichen Probleme, sondern auch die technischen Probleme, wo wir die Spezifikationen brechen, auch da kam Transparenz rein, nachdem wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die da kompetent an den Themen arbeiten, wieder mal ein Ohr geschenkt hatten. Und auch darüber habe ich ihn informiert. Ich habe ihn dann gebeten, weil wir

<sup>1700</sup> WP-055-03-02-2015, S. 83

<sup>1701</sup> WP-048-12-01-2015, S. 11

waren ja noch innerhalb unserer Drei-Wochen-Frist sozusagen, war uns noch Zeit verblieben, um andere Möglichkeiten auszuloten. Und insofern hatte ich ihn darum gebeten, ob wir denn nicht in Verhandlungen eintreten können, wie wir den Vertrag ein weiteres Mal anpassen, weil dieses war ja im Zuge des Rettungspaketes erst Anfang Juli schon mal passiert. Er hat dann signalisiert, dass er das zumindest mal prüft.<sup>1702</sup> Weiter führte er aus: „Und das Ergebnis war, dass die Prüfung bei Scandlines ergeben hat, dass sie in Anbetracht der Gesamtsituation nicht bereit waren, sozusagen noch mal in neue Verhandlungen über eine zweite Anpassung der Lieferverträge und Bedingungen einzutreten. Insofern war das der wichtigste Ansprechpartner. Die anderen Kunden hatten signalisiert, sie wären gesprächsbereit, wenn wir uns mit Scandlines einigen würden. Und wir sollen uns mal darauf konzentrieren und es war ja auch im Sinn der Dringlichkeit und der Prioritätensetzung sinnvoll und nachvollziehbar. Und als uns dann montags – ich glaube das war der 27. – Scandlines signalisiert hat, dass sie nicht an den Verhandlungstisch kommen werden, dann mussten wir, ich sage mal, an dem Abend auch tatsächlich die Konsequenz ziehen.<sup>1703</sup> Wir haben dann am gleichen Tag, an dem 27., auch Bund, Land und PwC entsprechend informiert, dass wir da mit den Bemühungen mit den anderen Anspruchsgruppen liquiditätsverbessernde Maßnahmen hinzukriegen, keinen Erfolg hatten und dass wir jetzt entsprechend den Insolvenzantrag vorbereiten. Dieses haben wir dann auch entsprechend getan am Dienstag.“<sup>1704</sup>

#### 4. Rolle der Zulieferer beim Bau der Scandlines-Fähren

Nach Aussage des Zeugen Garcia wurde von der Werft kommuniziert, dass die Schwierigkeiten bei der Ablieferung der Scandlines-Schiffe daraus resultierten, dass die Innenausbauer nicht wie vertraglich vereinbart auf der Werft präsent waren. Statt der vorgesehenen 180 „Mann“ seien nur 20 geschickt worden, weil Parallelaufträge bearbeitet würden und es dementsprechend zu Verzug komme.<sup>1705</sup>

##### 4.1. Rolle des Zulieferers Kaefer aus Sicht der Landesregierung

Der Zeuge Möller beurteilte das Agieren der Zulieferer im Frühjahr 2012 wie folgt: „Speziell zu Scandlines erinnere ich mich an eine Phase, da gab es Diskussionen über die Leistungsbereitschaft eines bedeutenden Zulieferers. Da war schlicht und einfach die Frage: Schickt der genug Leute jeden Morgen, um die Massenarbeit auf der Fähre durchzuführen? Da kamen, wurde dann in einer Sitzung berichtet, dass nach Auffassung der Geschäftsführung der Zulieferer mit zu wenig Leuten ankam. Da wurde dann als erste Maßnahme so ein Briefverkehr aufgesetzt, Geschäftsführung und Zulieferer. Dann gab es, in der Phase, in der die Geschäftsführung das Gefühl hatte, dass zu wenige Leute kamen, gab es eine morgendliche 8.00 Uhr-Telefonkonferenz der Beiratsmitglieder, in der da gesagt wurde, heute sind mehr Leute da oder weniger. Und in dem Zeitpunkt, als, als es dann sich wieder eingeschwungen hatte, haben wir dann diese Telefonkonferenzen morgendlich aufgehoben und einzelne Beiratsmitglieder haben dann ihre, ihre Kontakte im Markt genutzt, um auf den, auf den betreffenden Zulieferer einzuwirken, dass er seine Leistung

---

<sup>1702</sup> WP-048-12-01-2015, S. 13 f.

<sup>1703</sup> WP-048-12-01-2015, S. 14 f.

<sup>1704</sup> WP-048-12-01-2015, S. 15

<sup>1705</sup> WP-030-16-06-2014, S. 98

erbringt.“<sup>1706</sup>

Auch der Zeuge Saur führte aus, dass es mit der Firma Kaefer Schwierigkeiten gegeben habe. Er erklärte: „Also, von technischen Problemen habe ich persönlich das erste Mal gehört im Zusammenhang mit dieser Zulieferfirma Kaefer. Ich kann nicht mehr ganz genau sagen, wann es war. Es war jedenfalls im Frühjahr 2012. Und zwar ist es so gewesen: Wir hatten in der Zeit natürlich auch über diesen MAZA-Zuliefererverband natürlich auch wenigstens ein bisschen Information, was die Zuliefererseite angeht. Und es gab einen Zulieferer, das war diese Firma Kaefer, die ganz offenbar mit der Werft nicht klar kam. Über das Problem sind wir informiert worden. Und ich habe damals die Geschäftsführung gefragt: Was ist da los? Wer hatte da jetzt Recht, warum es da mit der Scandlines-Fähre nicht weitergeht? Und da hat man mir damals gesagt: Kaefer ist absolut im Unrecht. Es gibt einen Vertrag, den Kaefer zu erfüllen hat und Kaefer kann sich nicht hinstellen und sagen: ‚Auf den Schiffen müssen erst mal ein paar andere Sachen eingebaut werden, bevor ich tätig werde.‘ Da wird der Bauablauf aus unserer Sicht, also Werftsicht, umgedreht. Und Kaefer, ich habe auch Kaefer ... ich habe Herrn Dittmann auch angerufen und gefragt: Was ist denn da jetzt? Und der Herr Dittmann hat mir gesagt: ‚Tut mir leid, Herr Saur. Es ist so, wie ich es Ihnen gesagt habe, wie ich es der Werft sage. Die Werft muss erst mal ein paar andere Dinge eingebaut haben, bevor wir dran sind. Wir sind gar nicht in der Lage, zu liefern.‘ Und das ging hin und her. Und am Ende, am Ende ist es so gewesen, dieser erste Ablieferungstermin im März, oder ich glaube März oder Mai ... hat nicht geklappt. Die Werft hat die Schuld an diesem Zulieferer aufgehängt und gesagt: Es war die Firma Kaefer, die hier ihre Sachen nicht geliefert hat und die zudem, wurde uns auch gesagt, offenbar auch gar kein Interesse mehr hat, weil sie keine weiteren Aufträge von P+S bekommen hat, und jetzt sozusagen im Grunde ihr egal sein kann, ob sie diesen Auftrag gut oder schlecht macht, sie ist sowieso nicht mehr weiter im Spiel. Das haben wir aber auch nicht so richtig geglaubt. Und wir haben die Werft dann aufgefordert, uns zu sagen, wie es mit dem Prozess Kaefer weitergeht. Ich habe Herrn Dittmann dann die Frage gestellt: Wann glaubt er denn, dass das Schiff fertig ist? Das Schiff sollte ja im März oder im Mai dann übergeben werden. Und er hat mir damals gesagt, also er geht davon aus, dass das Schiff im August fertig ist, im August fertig. Ich meine, wenn die Schiffe im August fertig gewesen wären, wäre auch alles gut gegangen. Aber das ist wie gesagt der Einstieg gewesen, wo wir zum ersten Mal über Probleme bei, bei Scandlines gehört haben.“<sup>1707</sup>

#### 4.2. Selbsteinschätzung des Zulieferers Kaefer

Demgegenüber hat der Zeuge Gefken, Geschäftsführer bei der Firma Kaefer, zurückgewiesen, dass sein Unternehmen für die Verzögerungen verantwortlich gewesen sei. Er führte aus: „Also, wir haben in mehreren Schichten gearbeitet, zumindest in zwei. Wir haben auch diese Zugeständnisse gemacht, um Termine wieder aufzuholen. ... Am Ende kann man dann aber auch sagen, auch dann ist es immer eine Frage der Baufreiheit. Also, wenn Sie eine große Baufreiheit haben, dann bringt es natürlich was, gerade in der Isolierung, wenn Sie in zwei Schichten arbeiten. Wenn Sie die aber nicht haben, dann helfen ihnen weder zwei, noch drei Schichten.“<sup>1708</sup> Weiter erklärte er: „Ja, die P+S Werften haben uns eigentlich, ab Februar vielleicht, permanent vorgeworfen, dass wir nicht genug Leistung bringen. Wir haben permanent gesagt: Dann guckt euch doch mal die Baufreiheiten an. Ich

<sup>1706</sup> WP-026-28-04-2014, S. 24

<sup>1707</sup> WP-040-27-10-2014, S. 37

<sup>1708</sup> WP-042-03-11-2014, S. 127

versuche es jetzt mal zu umschreiben. ... Wir haben durch unsere ständige Übermittlung der Baufreiheiten, die uns wirklich zur Verfügung stehen, ich glaube, ganz gut aufzeigen können, einem Dritten, nämlich der Insolvenzverwaltung, glaube ich jedenfalls: ganz gut aufzeigen können, dass wir eben nicht ursächlich daran Schuld haben. Ich kann mir, und das ist jetzt aber meine Vermutung wieder, nach der Insolvenz ist ja die Aufgabe eines Insolvenzverwalters, sich sehr genau anzusehen: Hat denn irgendein Nachunternehmer versagt? Wir wären ja nie zu einer Einigung gekommen mit dem Insolvenzverwalter, wenn er nicht aus seiner Überzeugung, er dabei war zu sagen: Naja, also das werden wir, da werden wir gerichtlich wohl keine Chance haben. Zumindest ist das, glaube ich, seine Einschätzung gewesen, weil er uns sonst verklagt hätte.“<sup>1709</sup>

Der Zeuge Gefken äußerte die Einschätzung, das Management habe die Schuld für den Lieferverzug der Schiffe auf die Zulieferer schieben wollen.<sup>1710</sup> Man habe auch nicht zu wenig Arbeiter auf die Werft geschickt, wie von der Werftleitung behauptet wurde. Auf die Nachfrage bei seiner Befragung, ob weniger Leute als notwendig von Kaefer geschickt wurden, erklärte er: „Das kann ich an... anhand der Baufortschritte, die dort waren, absolut nicht bestätigen. Wir haben sogar ein Schreiben an die Werft gegeben, dass wir, ich meine es war Ende 2011, 90 Mitarbeiter nach Hause geschickt haben, weil sie, weil keine Baufreiheiten da waren.“<sup>1711</sup>

## 5. Änderung der Brandschutzbedingungen August 2011

Aufgrund einiger Brände auf Schiffen in der Ostsee im Jahre 2010 hielt es die dänische Aufsichtsbehörde DMA für erforderlich, die Brandschutzauflagen für den Feuerschutz auf Fährschiffen zu verschärfen. Infolgedessen widerrief die DMA die bereits erteilte Genehmigung des Feuerschutzkonzeptes für die Scandlines-Fähren zum Ende des Jahres 2011.

### 5.1. Einschätzung der Werft zu den Folgen der Brandschutzänderung

Für die Scandlines-Fähren wurden aufgrund der geänderten Brandschutzbestimmungen Konstruktionsänderungen erforderlich, um eine neue Genehmigung für das Brandschutzkonzept zu bekommen. Nach Aussage des Zeugen Jensen war die Konstruktion der Fährschiffe zu diesem Zeitpunkt weitgehend abgeschlossen und die Schiffe seien auch stahlbaulich und ausrüstungsseitig weitgehend fertiggestellt gewesen.<sup>1712</sup> Nach Aussage des Zeugen Jensen habe die Reederei Scandlines die Werft mit dieser Problemstellung alleine gelassen. Erst im Laufe des ersten Quartals 2012 habe man eine technische Lösung gefunden, die auf den Schiffen umgesetzt werden musste.<sup>1713</sup> „Auch dadurch wurde das Schiff durch Einbringung zusätzlicher Systeme, zusätzlicher Komponenten noch mal schwerer.“<sup>1714</sup>

Im Geschäftsbericht von Ernst & Young aus dem Jahr 2011 ist zur Änderung des Brandschutzkonzeptes vermerkt: „In langwierigen Verhandlungen konnte ein reduziertes

<sup>1709</sup> WP-042-03-11-2014, S. 127

<sup>1710</sup> WP-042-27-10-2014, S. 134

<sup>1711</sup> WP-042-03-11-2014, S. 132

<sup>1712</sup> WP-046-01-12-2014, S. 65 f.

<sup>1713</sup> WP-046-01-12-2014, S. 66

<sup>1714</sup> WP-046-01-12-2014, S. 84



Konzept durch Spezialisten und Fachleute entwickelt werden, das von der Zulassungsbehörde akzeptiert wurde. Die dadurch anfallenden Mehrkosten i.H.v. ca. 0,5 Mio. € pro Schiff sind durch den Reeder zu tragen. Die Diskussionen und Nacharbeiten führen alleine zu einer Verzögerung der Auslieferung um ca. vier Wochen.“<sup>1715</sup>

## 5.2. Einschätzung der Landesregierung zu den Folgen der Brandschutzänderung

Der Zeuge Möller hat die Auffassung vertreten, die Verschärfungen des Brandschutzes habe dazu geführt, dass die Werft mit dem Gewichtsmanagement in Schwierigkeiten geraten sei. Er führte aus: „Die erste Gewichtszunahme erfolgte im Konsens ... durch die vorhin besprochenen Änderungen hinsichtlich des Feuerschutzes.“ Dies sei aus seiner Sicht die erste dokumentierte Gewichtssteigerung gewesen.<sup>1716</sup>

## 5.3. Beurteilung der Folgen der Brandschutzänderung durch Schiffsbausachverständigen

Demgegenüber hat der Schiffsbausachverständige Zeuge Mühlhausen die Einschätzung vertreten, dass die Änderungen im Brandschutz nicht für die am Ende festzustellende massive Gewichtserhöhung ursächlich gewesen seien. Er führte aus: „Der Flaggenstaat, der hat sehr viel höhere Brandschutzanforderungen gestellt, während der Bauzeit. Das hat mit Sicherheit auch zu einer Gewichtserhöhung und auch zur Erhöhung der geplanten Fertigungsstunden geführt, aber nicht in dem Maße, auf keinen Fall in dem Maße, wie sich das dann am Ende dargestellt hat. Weil es war, es ist ein bisschen Feuerlöschtechnik hinzugekommen, es wurden aufgrund von Schwingungsproblemen wurden noch zusätzliche Träger in das Deck eingebracht. Aber das sind alles nur, sage ich mal, in dem ... oder in ..., im Vergleich dazu was am Ende tatsächlich an Gewichtsüberschreitung da war, sind das nur Kleinigkeiten. Da lag nicht das Hauptproblem.“<sup>1717</sup>

## 6. Gewichtsproblem bei dem Bau der Scandlines-Fähren

Die Scandlines-Fähren hätten auch deshalb nicht vertragsgerecht abgeliefert werden können, weil das im Schiffbauvertrag vereinbarte Gewicht der Fähren erheblich überschritten wurde. Tatsächlich waren die Scandlines-Schiffe 200 Tonnen zu schwer – ein Gewicht von ca. 140 VW-Golf.<sup>1718</sup> Dieser Sachverhalt ist nach Aussage unterschiedlicher Zeugen erst im August 2012 offensichtlich geworden. So hat der Zeuge Glawe erklärt: „Also das Gewichtsproblem war bis zur Insolvenz nicht bekannt.“<sup>1719</sup> Noch im Juli habe es keine Hinweise in diese Richtung gegeben, von der Gewichtsproblematik sei er völlig überrascht gewesen.<sup>1720</sup> Auch die Zeugin Polzin, der Zeuge Saur und andere hat sich ähnlich eingelassen: Sie haben übereinstimmend bekundet, erst zum Zeitpunkt oder nach der Insolvenz vom Ausmaß der Gewichtsabweichung erfahren zu haben.

---

<sup>1715</sup> WM 21, S. 492

<sup>1716</sup> WP-026-28-04-2014, S. 31

<sup>1717</sup> WP-030-16-06-2014, S. 112

<sup>1718</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 1. September 2012

<sup>1719</sup> WP-059-23-03-2015, S. 61

<sup>1720</sup> WP-059-23-03-2015, S. 33

### 6.1. Gewicht der Scandlines-Fähren im Vertrag eng definiert

Der Zeuge Brinkmann hat zur Gewichtsabweichung ausgeführt: „Was ist eigentlich beim Gewicht passiert? Und wir versuchen, das alle nachzuvollziehen. Wie konnte es dazukommen, dass diese Gewichtsproblematik so aus den Fugen geriet? Da wird mir gesagt, dass Vergleichsschiffe bei gleicher Größe möglicherweise ein höheres Leerschiffsgewicht haben. Und das Leerschiffsgewicht wurde hier zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung mit 9.550 Tonnen angesetzt inklusive einer Marge von 460 Tonnen. Möglicherweise musste man das Leerschiffsgewicht aber doch mit 10.000 Tonnen ansetzen. Dies hätte eine Verringerung der Tragfähigkeit ergeben, um rund 400 Tonnen weniger als vertraglich zugesichert. Und das hätte schon bei Vertragsunterzeichnung – wenn man dieser Betrachtung folgt, die hier ein Techniker für mich gemacht hat – dazu geführt, dass man nur noch eine Reserve von 88 Tonnen bis zur Zurückweisung gehabt hätte, schon bei der Vertragsunterzeichnung. Wenn man so eng arbeitet, muss man ein sehr gutes Gewichtsmanagement haben, um da nicht in Probleme zu kommen. Das ist einer der Hauptpunkte.“<sup>1721</sup> Der Zeuge hat die Auffassung vertreten, dass bei der engen Gewichtsgrenze der hoch spezialisierten Fähren das Gewichtsmanagement auf der Werft nicht ausreichend wahrgenommen worden sei.<sup>1722</sup>

### 6.2. Gewichtskontrolle bei dem Bau der Fähren durch die Werft

Zu dem Gewichtsmanagement auf der Werft beim Bau der Fähren hat der Zeuge Jensen – bei den P+S Werften zuständig für das Projektmanagement der Scandlines-Fähren – erklärt, es sei „permanent eine mitlaufende Gewichtsprognose gemacht“ worden.<sup>1723</sup> Das Gewicht aller Zuliefereranteile wie der ganze Innenausbau – die Isolierung, Fußböden, die ganzen Systeme für Klima und Lüftungen, Kabel – sei von den Zulieferern angegeben und dann auf der Werft in der Schiffstheoretischen Abteilung mit in die Prognose aufgenommen worden. Das Thema Gewicht sei ein präzisionsreicher Faktor in den Schiffbauverträgen gewesen und deshalb hätten dazu auch Gespräche mit dem Schiffsbausachverständigen stattgefunden. Bis Mitte 2012 sei noch eine nicht ausgeschöpfte Reserve von 100 Tonnen prognostiziert worden. Und im Juli habe ein Krängungsversuch eine reduzierte, aber nicht aufgezehrte Reserve ergeben. Am Tag der Insolvenzantragstellung Ende August sei bei einer Begehung der Fähren noch mal abgeschätzt worden, was an Innenausbau noch in die Schiffe reingebracht werden müsse. Das Gewicht dieses Innenausbaus – also der Wände, Isolierungen, Fußböden – sei von dem Zulieferer seinerzeit zu niedrig angenommen gewesen. Und da habe man dann die Prognose korrigiert. Mit diesem höheren Gewicht für den Innenausbau hätte sich dann gezeigt, dass die Rücknahme- oder Verweigerungsgrenze überschritten würde.<sup>1724</sup> In der Nachbetrachtung habe sich gezeigt, dass die Abschätzung bei Abschluss des Schiffbauvertrages zu einer höher angesetzten Verweigerungsgrenze hätte führen sollen. Es seien sehr, sehr anspruchsvolle Schiffe gewesen. Schließlich sagte Jensen: „Und in Summe gab es da eine Fehleinschätzung, die aber überraschenderweise erst recht spät gekommen ist, nämlich im, im August 2012.“<sup>1725</sup>

---

<sup>1721</sup> WP-055-02-03-2015, S. 15

<sup>1722</sup> WP-055-02-03-2015, S. 30

<sup>1723</sup> WP-046-01-12-2014, S. 83

<sup>1724</sup> WP-046-01-12-2014, S. 84

<sup>1725</sup> WP-046-01-12-2014, S. 105

### 6.3. Beurteilung des Gewichtsmanagements der Werft durch Schiffsbausachverständige

Der Schiffsbausachverständige Domeyer hat bestätigt, dass im Monatsgutachten vom 22. März 2012 festgestellt worden ist: „Die werftinterne Gewichtsreserve und die im Bauvertrag vereinbarte pönalfreie Reserve wurden laut vorläufigen Krängungsversuch durch das Stahlmehrgewicht verbraucht, aber noch nicht überschritten.“<sup>1726</sup>

Der Schiffsbausachverständige Mühlhausen hat zu dem Gewichtsmanagement auf der Werft erklärt: „Also, erst einmal ist es richtig: Normalerweise wird bei solchen Projekten, und das ist auf allen Werften dieser Welt so, bei Großprojekten wird jedes Teil, das an Bord installiert wird, gewogen auf einer Waage. Das ist da nicht geschehen. Das haben wir auch mehrfach bemängelt, dass das nicht geschehen ist. Aber uns wurde mitgeteilt, dass das kalkulatorisch alles erfasst wird. Wir als Sachverständiger können keine vollständige Gewichtsrechnung durchführen. Uns wurden auch Gewichtsrechnungen vorgelegt oder Ergebnisse, keine ganzen Rechnungen, sondern Gruppenergebnisse der einzelnen Gewichtsrechnung. Und es stellte sich auch dar, dass das Schiff immer schwerer wurde, aber wir waren immer noch in der vertraglich zugesicherten grace, ohne dass dort Pönalen zu zahlen waren. Und ich glaube, ... ich weiß nicht, ob es schon im April war, da hatten wir eine erste Überschreitung und das haben wir auch jeweils in unseren Berichten dargelegt, dass das so langsam aber sicher, sage ich mal, alle Grenzen überschreitet. Für die Kalkulation zuständig sind halt die Konstruktionsabteilung und das Projektmanagement.“<sup>1727</sup>

Der Zeuge Saur hat zum Ausdruck gebracht, dass noch zwei Monate vor der Insolvenz in einem Bericht vom 27. Juni 2012 der Schiffsbausachverständige zu den Scandlines-Fähren und zu den Risiken „von einer leichten, ich sage nur mal, von einer leichten Überschreitung der pönalfreien Gewichtsreserve“ gesprochen habe. Weiter sagte er: „Zwei Monate später stellt der gleiche Gutachter fest, es ist nicht nur eine leichte Überschreitung des pönalfreien Bereiches, sondern wir sind in der Zurückweisung bei mehr als 500 Tonnen. Da stelle ich mir heute im Nachhinein die Frage: Wie ist es möglich, dass ein Gutachter im Juni das sagt und im August das sagt? Das ist mir nicht so richtig nachvollziehbar.“<sup>1728</sup>

### 6.4. Einschätzung des Gewichtsmanagements der Werft durch Rüdiger Fuchs

Der Zeuge Fuchs hat erklärt, dass die Gewichtsproblematik von ihm anderthalb Wochen nach seinem Arbeitsbeginn – also ab Mitte August 2012 – identifiziert worden sei: „Wenn Sie in einem kontinuierlichen Fluss sind und ... alle beherrschen alles, weil Sie es immer schon machen, dann brauchen Sie eher nicht nach dem Gewicht mehr fragen, wenn Sie das 27. Fährschiff machen. Aber wenn Sie eine Containerwerft waren und umstellen auf ein Spezialschiff und schon Schwierigkeiten hatten, Konstrukteure zu finden und keinen Projektleiter haben, der selber schon mal erfolgreich ein Fährschiff gemacht hat, dann ist es der Zeitpunkt, wo selbst eine Geschäftsführung die Frage mal beleuchten sollte.“<sup>1729</sup>

<sup>1726</sup> WP-022-24-03-2014, S. 83

<sup>1727</sup> WP-030-16-06-2014, S. 107

<sup>1728</sup> WP-040-27-10-2014, S. 68

<sup>1729</sup> WP-048-12-01-2015, S. 19 f.

## 7. Finanzierung des Scandlines-Auftrages

Die Finanzierung des Scandlines-Auftrages stellte sich als sehr problematisch heraus. Denn im Kaufvertrag mit der Reederei Scandlines war geregelt worden, dass nur 20 Prozent des Kaufpreises vom Besteller als Anzahlung geleistet werden muss, die restlichen 80 Prozent aber erst bei Ablieferung der fertigen Fähren fällig werden.

Der Zeuge Brinkmann hat dieses Problem auch in seiner Aussage herausgestellt und sogar erklärt, dass der Finanzierungsplan nicht in Ordnung war: „Im Ergebnis kommen wir dazu, wir kommen ja selber auch dazu, dass die Finanzierung, dass der Finanzierungsplan so nicht in Ordnung war. Auf welchem der einzelnen Fehler das jetzt beruht, das finden Sie in den Gutachten, das kann ich Ihnen im Detail nicht sagen.“<sup>1730</sup> Des Weiteren führte der Zeuge Brinkmann bei seiner zweiten Anhörung aus, dass das Projekt Scandlines-Fähren mit dem dargestellten Finanzierungskonzept nicht habe finanziert werden können. Ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von maximal 25,4 Mio. € im Management Case und maximal 87,4 Mio. im Sensitivity Case habe bestanden. Dies sei auch das Ergebnis des Gutachtens der Dr. Weilep GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Steuerprüfungsgesellschaft in Celle gewesen.<sup>1731</sup>

Nachdem dann am 25. März 2010 der Kaufvertrag abgeschlossen wurde (siehe auch unter 2. Teil A. X. 1. Vertragsabschluss), wurde der Vertrag am 14. Mai 2010 effektiv<sup>1732</sup> und die erste Anzahlungsrate i.H.v. 17, 2 Mio. € wurde fällig und konnte von P+S in der Kalenderwoche 23/2010 verbucht werden.<sup>1733</sup> Des Weiteren wurde in der Kalenderwoche 26/2010 die zweite Rate für die Kiellegung der beiden Fähren fällig und wurde ebenso eingezahlt.<sup>1734</sup> Damit waren 15 Prozent des Kaufpreises bis zum 4. Juli 2010 beglichen.

Eine weitere Anzahlung i.H.v. 4,3 Mio. € die dritte Rate für das Absenken der Fähre mit der Bau-Nr. 502, wurde in der Kalenderwoche 39/2011 eingezahlt.<sup>1735</sup> Die letzte Anzahlungsrate i.H.v. 4,3 Mio. € die vor der Ablieferung fällig wurde, wurde in der KW 52 verbucht und zwar die dritte Rate für das Absenken der Fähre mit der Bau-Nr. 503.<sup>1736</sup> Somit waren 20 Prozent des Kaufpreises von dem Kunden bis Ende 2011 bezahlt worden. Die anderen 80 Prozent wurden für den Besteller erst bei Ablieferung des Schiffes fällig und das bedeutete für die P+S Werften, dass sie insgesamt für beide Scandlines-Fähren die restlichen etwa 138 Mio. € Herstellungskosten vorfinanzieren mussten.

### 7.1. Avalrahmen

Der Avalrahmen dient zunächst dazu, alle Anzahlungen, die der Besteller macht, durch ein Aval zu sichern. Die Anzahlungen werden in der Regel nach Baufortschritt vorgenommen, sodass die Werft, wenn alles planmäßig läuft, keine Bauzeitfinanzierung braucht. Der Zeuge Dr. Axhausen beschrieb es folgendermaßen: „Ich habe gesagt: Der Avalrahmen dient ja dazu, Anzahlungen, die der Besteller macht, zu sichern. Die Anzahlungen werden

<sup>1730</sup> WP-064-15-06-2015, S. 46

<sup>1731</sup> WP-064-15-06-2015, S. 14 f.

<sup>1732</sup> LFI 5, S. 2526, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 21. Mai 2010

<sup>1733</sup> LFI 5, S. 2483, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 18. Juni 2010

<sup>1734</sup> LFI 5, S. 2458, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 18. Juni 2010

<sup>1735</sup> LFI 33, S. 140, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 14. Oktober 2011

<sup>1736</sup> LFI 33, S. 396, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 6. Januar 2012

normalerweise nach Baufortschritt gemacht und dementsprechend brauchen Sie planungsmäßig zunächst einmal keine Bauzeitfinanzierung. [...] Die Werft plant Avale in Höhe der notwendigen Finanzierung der Anzahlung.“<sup>1737</sup>

Eine Besonderheit beim Scandlines-Auftrag waren die vereinbarten Zahlungsbedingungen. Denn aufgrund derer wurden nur 20 Prozent des Kaufpreises nach Bautenstand als Anzahlung vom Besteller fällig, sodass nur für diese kleine Summe Avale beantragt werden konnten. Die anderen 80 Prozent mussten von der Werft vorfinanziert werden.

Beim Bau der Scandlines-Fähren, wurden die Bürgen erstmalig um die Zustimmung zur Herauslegung von Avalen für die Bau-Nrn. 502 und 503, i.H.v. jeweils 8,6 Mio. € am 4. Juni 2010 gebeten.<sup>1738</sup> Wann die Freigabe der Avale erfolgte, konnte im Aktenbestand der Landesregierung nicht gefunden werden.

Zur darauffolgenden Herauslage von Avale für die zweite Anzahlung i.H.v. jeweils 4,3 Mio. € die zeitlich im Juni/Juli 2010 einzuordnen sind, konnte ebenso keine Zustimmung der Bürgen zur Herauslegung von Avalen gefunden werden. Jedoch kann dem PwC-Gutachten vom 12. Januar 2011 entnommen werden, dass für die Scandlines-Fähren bis Ende 2010 Avale i.H.v. insgesamt 25,8 Mio. € unter dem 326 Mio. € Aval- und Barkreditrahmen herausgelegt worden sind.<sup>1739</sup>

Mit Schreiben vom 23. September 2011 wurde um die Zustimmung der Bürgen zur Herauslage des dritten Avals, für die Bau-Nr. 502 i.H.v. 4,3 Mio. € von PwC Berlin gebeten.<sup>1740</sup> Wann die Zustimmung der Bürgen erfolgte, konnte im Aktenbestand der Landesregierung nicht gefunden werden. Zum dritten Aval für die Bau-Nr. 503, welches Ende des Jahres 2011 auch i.H.v. 4,3 Mio. € hätte herausgelegt werden müssen, konnten wiederum keine Unterlagen im Aktenbestand der Landesregierung nachgewiesen werden.

Die Landesregierung beschreibt das Verfahren, wie die Bürgen über die von den Banken beantragten Avale und Barziehungen entscheidet, in einer schriftlichen Antwort wie folgt: „Die Prüfung der unternehmerischen und finanziellen Situation sowie des Baufortschritts – auch der Scandlines-Fähren – erfolgte regelmäßig im Rahmen der Entscheidungen der Bürgen über die von den Banken beantragten Avale und Barziehungen. Dazu haben die Banken und das Unternehmen eigene Gutachten, Unterlagen und Planungen vorgelegt. Auf Basis dieser Unterlagen wurde vor der Entscheidung des Landes über weitere finanzielle Hilfen die jeweilige Liquiditätssituation durch die PwC geprüft.“<sup>1741</sup>

## 7.2. Bauzeitfinanzierung

Bauzeitfinanzierungen werden erst dann genutzt, wenn die Anzahlungen der Besteller nicht ausreichen, um den weiteren Bau eines entsprechenden Schiffes zu finanzieren, oder die Anzahlungen noch nicht fällig sind oder gar nicht kommen, wie der Zeuge Dr. Axhausen

<sup>1737</sup> WP-017-25-11-2013, S. 30

<sup>1738</sup> WM 102, S. 267 ff., Fax und E-Mail an Bürgen Bund und Land, von PwC vom 4. Juni 2010, Betreff: Bundes-/Landesbürgschaften zugunsten der Hegemann-Werften-Gruppe

<sup>1739</sup> WM 23, S. 416 PDF, Freigabe von Anzahlungen sowie Darstellung des Sanierungsstandes und Vorstellung der Unternehmensplanung der P+S Werften für die Jahre 2011 bis 2013, Anlage 3

<sup>1740</sup> WM 98, S. 356, E-Mail von PwC an die NORD/LB vom 23. September 2011, Betreff: Antrag auf Zustimmung zur Herauslage von Anzahlungsavalen

<sup>1741</sup> ADrs. 6/11, S. 15

ausführte: „Eine Bauzeitfinanzierung brauchen Sie in dem Sinne erst dann, wenn die Anzahlungen zu irgendeinem Zeitpunkt X nicht ausreichen, um den weiteren Bau zu finanzieren, bis die nächste Anzahlung kommt.“<sup>1742</sup>

Problematisch bei der Finanzierung der Scandlines-Fähren war, dass laut Kreditvertrag nur insgesamt maximal 60 Prozent des verbauten Aufwands als Bauzeitkredit herausgegeben werden konnten. Davon mussten die zu dem Projekt herausgegebenen Avale noch abgezogen werden, sodass die P+S Werften die Scandlines-Fähren aus eigenen Mitteln mit insgesamt 40 Prozent vorfinanzieren mussten. Das waren fast 70 Mio. € Dies unterstrich auch die Zeugin Beyer: „Wir haben immer 60 Prozent des verbauten Aufwandes als Bauzeitkredit maximal herausgegeben. Das heißt, es musste, wenn 100 Prozent, wenn das Schiff fertig ist, war der maximale Bauzeitkredit 60 Prozent davon. Und das musste jedes Mal bestätigt werden. Also haben die ... Wie weit war das Schiff? 40 Prozent war angezahlt, davon 60 Prozent war maximal der Bauzeitkredit. Und dann gab es auf den Bauzeitkredit insgesamt für alle Schiffe einen bestimmten Deckel.“<sup>1743</sup>

Der Zeuge Vay erklärte zur Frage, woher das Geld für die Bauzeitfinanzierung der Scandlines-Fähren gekommen sei: „Die passten dann in diesen Bauzeiten-Avalrahmen dann genau mit rein, also Ende 2010. Sie haben ja dann, [...] eine Liquiditätsabschlussplanung und dem stellen sie gegenüber die Inanspruchnahme der, der Linie und das hatte man alles, also Ende 2010 aktualisiert und ... die Banken damit auch überzeugt, dass das funktioniert. Also, wie, wie ich schon gesagt habe, also da waren keine großen Spielräume mehr. Das, das passte. Aber auch jeder ging davon aus, dass diese, diese Art von Spezialschiffbau also der, der Werft also aus der Ecke Containerschiffbau letztendlich komplett mit raushilft. ... Das war halt doch etwas komplexer, als man sich so dachte.“<sup>1744</sup>

Des Weiteren erklärte der Zeuge Vay, dass es sich bei den Scandlines-Fähren um Projektfinanzierungen gehandelt habe und diese dürften während der Bauzeit nie ins stocken geraten. Und er führte noch weiter aus: „Also, wenn Sie technisch nicht so ganz jetzt bei der Spitze mit dabei sind, müssen Sie einfach mehr Eigenkapital für Risiken irgendwo vorhalten.“<sup>1745</sup>

Auch der Zeuge Reiners äußerte sich kritisch zur Finanzierung der Scandlines-Aufträge: „Die Liquidität war nicht vorhanden. Denn im Jahr 2011 mussten die Werften weitere Kredite aufnehmen, in einer Größenordnung von 115 Mio. €, um ihre Finanzierung sicherzustellen. Die war ja ursprünglich nicht geplant, die zusätzliche Avallinie von 115 Mio. Die diente nur dazu, das Loch, was Scandlines geschlagen hat, wieder dicht zu bekommen, um, ja, die Finanzierung überhaupt zu erhalten.“<sup>1746</sup>

Während der Zeuge Jandke zur Bauzeitfinanzierung für die Scandlines-Fähren erklärte: „Ja, das hätte, [...] denke ich, funktionieren sollen über Anzahlungen auf andere Projekte, zum Beispiel Harren & Partner, die mit sehr hohen Anzahlungen verbunden waren, wo der Aufwand noch gar nicht gegenstand. Und im Avalbereich war ja die Querfinanzierung möglich. Da hätte das funktionieren können. Deswegen war es ja auch dramatisch, als die Zahlung nicht kam. Da musste man auf andere Wege sich besinnen. Und das Einzige, um

<sup>1742</sup> WP-017-25-11-2013, S. 30

<sup>1743</sup> WP-040-27-10-2014, S. 99

<sup>1744</sup> WP-013-26-08-2013, S. 101

<sup>1745</sup> WP-013-26-08-2013, S. 86

<sup>1746</sup> WP-042-03-11-2014, S. 35

dieses, dieses Problem zu lösen, war eben Aufhebung der Covenants, die diese 60 Prozent-Grenze vorsahen. Sonst hätte es nicht funktioniert.“<sup>1747</sup>

Der Zeuge Saur erklärte, dass es Ende 2011 zwei große Probleme gegeben habe. Das eine sei der zu kleine Bauzeitfinanzierungsrahmen und das andere seien die Verschiebungen gewesen. Es habe Verschiebungen bei den Scandlines-Fähren von Anfang an gegeben, was am Ende auch dazu geführt habe, dass der Bauzeitfinanzierungsrahmen von der Größenordnung nicht mehr gereicht habe.<sup>1748</sup>

Ob man diese enorme Belastung des Aval- und Barkreditrahmens durch die Scandlines-Fähren thematisiert habe, und ob man diesen Aval- und Barkreditrahmen als völlig ausreichend angesehen habe, wurde der Zeuge Dr. Winter gefragt. Dieser antwortete daraufhin: „Ich glaube schon, dass wir, dass man sagen kann, dass das ja ausreichend war. Setzt natürlich nur voraus, dass er auch dann frei wird, indem die Schiffe nämlich bezahlt werden am Ende des Tages. Dann kommt natürlich so viel Geld und dann wird so viel wieder frei in dem Avalrahmen. Kannst du wieder für andere Sachen benutzen. Wenn das nur nicht kommt oder zumindest nicht für den geplanten Zeitpunkt kommt, sondern wesentlich später kommt, dann können dich andere Dinge inzwischen einholen oder überholen oder dir andere Steine in den Weg legen. Das Volumen war bekannt, dass das so groß ist. Und wenn wir davon ausgehen, dass die Werft die Schiffe [...] ordentlich zu Ende gebaut hätte, wäre das ja auch freigeworden, wär das ja auch alles wunderbar gegangen. ... Dass am Schluss eben festgestellt werden musste: Das wird nix und das Geld wird nicht frei, ja, das war dann ... der Knock-Out.“<sup>1749</sup>

Bei der Bauzeitfinanzierung der Scandlines-Fähren habe letztendlich die Regelung im Kreditvertrag und zwar eine maximal nur 60-prozentige Bauzeitfinanzierung, die extrem geringen vertraglich vereinbarten Anzahlungen mit der Reederei Scandlines und weitere Probleme mit anderen Bestellern Ende 2011 dazu geführt, dass die Liquidität immer enger wurde und Liquiditätslöcher entstanden. Daraufhin wurde Ende 2011 das Addendum Nr. 2 zum Aval- und Barkreditvertrag vom 31. Mai 2010 wirksam (siehe auch 2. Teil B. VII. 6. Bardepotfreigabe und Freigabe weiterer Covenants Dezember 2011). Auf der Grundlage dieses Addendum erfolgte dann am 23. Dezember 2011 die zusätzliche Auszahlung von Mitteln aus dem Abruf Bauzeitfinanzierung der Scandlines-Fähren i.H.v. 46,2 Mio. € Damit konnte das Unternehmen seinen anstehenden Zahlungsverpflichtungen zum Jahresende 2011 vollständig nachkommen und konnte eine Insolvenz abwenden.

In den darauffolgenden Monaten wurde diese 100-prozentige Bauzeitfinanzierung bei den Scandlines-Fähren aufrechterhalten und durch diese Maßnahme konnte die Finanzierung dieser Fähren sichergestellt werden (siehe auch unter 2. Teil B. VII. 6.2. Verfahren).

### 7.3. Der Scandlines-Auftrag in der Liquiditätsplanung

In der Liquiditätsplanung wurde der Scandlines-Auftrag ab dem 29. März 2010 berücksichtigt und die Planung zeigte deutlich, dass die Liquidität zwar knapp, aber auskömmlich sei, wie der Zeuge Möller erklärte.<sup>1750</sup> Und auch der Zeuge Gerlach sah dies so, denn er antwortete auf

<sup>1747</sup> WP-038-06-10-2014, S. 54

<sup>1748</sup> WP-040-27-10-2014, S. 11

<sup>1749</sup> WP-036-29-09-2014, S. 151 f.

<sup>1750</sup> WP-048-12-01-2015, S. 98

die Frage des Abg. Johannes Saalfeld was zwischen dem 1. Februar 2010 bis zur überarbeiteten Unternehmensplanung im März 2010 vorgefallen sei: „Und es gibt eine Planung und da sind mehrere Punkte angepasst worden, das ist..., die zeigt ja, dass die Scandlines-Fähren darin enthalten sind, und auch passen. Die Liquidität..., den Liquiditätsverlauf haben wir dargestellt, unter Berücksichtigung der Scandlines-Fähren.“<sup>1751</sup>

Dennoch sorgte der Scandlines-Auftrag für große Probleme bei der Planung der Liquidität. So wurde zunächst schon am 18. November 2010 von KPMG bei der Plausibilisierung der Unternehmensplanung 2011 bis 2013 unter dem Punkt „Liquiditätsentwicklung“ herausgestellt, dass der Avalrahmen i.H.v. 326 Mio. € nicht für die geplante Projektpipeline ausreichen werde.<sup>1752</sup> Am 24. November 2011 wurde dann in der Präsentation zur Unternehmensplanung 2011 bis 2013 als wesentliches Ergebnis unter anderem eine temporäre Finanzierungslücke i.H.v. bis zu 54,3 Mio. € im Dezember 2011 im Management Case herausgestellt.<sup>1753</sup> Und die Scandlines-Fähren wurden dann am 3. Februar 2011 im Dokument „P+S Werften GmbH, Meeting-AG Finanzierung, 3. Februar 2011“ als Grund für diese Liquiditätsunterdeckung Ende des Jahres 2011 genannt, Zitat: „Die Liquiditätsunterdeckungen im Dezember 2011 und Februar 2012 sind bedingt durch die geringen Anzahlungen der Scandlines-Fähren (Ablieferung NB 502: Januar, NB 503: März 2012).“<sup>1754</sup> Auch in der Überleitung des Avalrahmens und der freien Liquidität vom Planstand 3. Mai 2010 auf Planstand 2. November 2010 wurde unter anderem die Verschiebung des Scandlines-Auftrages, der Bau-Nr. 502 auf Januar 2012 und der Bau-Nr. 503 auf März 2012 als ein Grund für die wesentlichen Abweichungen herausgestellt.<sup>1755</sup>

Genauso wurde in dem von PwC am 19. Januar 2011 herausgegebenen Dokument „Ergänzende Sachverhaltsdarstellung zum Bericht vom 12. Januar 2011“ die Scandlines-Fähren für den erhöhten Barkreditbedarf in der Spitze von bis zu 50 Mio. € der ebenfalls nicht unter dem 326 Mio. € Kreditrahmen dargestellt werden konnte, verantwortlich gemacht. Begründet wurde dies durch die sehr ungünstigen Vertragsbedingungen bei den beiden Scandlines-Fähren, wodurch eine enorm hohe Vorfinanzierung für die beiden Aufträge notwendig wurde.<sup>1756</sup>

In der Darstellung der Entwicklung des Avalbedarfs und der Liquidität in der Planung mit Stand 28. Dezember 2010 wurden deutliche Liquiditätsunterdeckungen i.H.v. bis zu 144 Mio. € aufgezeigt. Als eine Maßnahme wurde unter anderem ein Finanzierungsantrag auf eine Bridge-Finanzierung für Neubau 502 und 503, Scandlines-Fähren, von Juli 2011 bis zur Auslieferung Neubau 503, geplant März 2012, i.H.v. 35 Mio. € in der Bankensitzung am 24. November 2011 gestellt.<sup>1757</sup> Ob dieser Antrag bewilligt wurde, konnte dem Aktenbestand der Landesregierung nicht entnommen werden.

Auch im weiteren Verlauf des Untersuchungszeitraums kommt es immer wieder zu Liquiditätsunterdeckungen, die an der ungünstigen Finanzierung der Scandlines-Fähren und den immer weiter nach hinten verschobenen Ablieferungsterminen lagen.

<sup>1751</sup> WP-018-02-12-2013, S. 53

<sup>1752</sup> LFI 32, S. 132 ff. Plausibilisierung der Unternehmensplanung vom 18. November 2010 von KPMG

<sup>1753</sup> FM 10, S. 3860, Präsentation zur Unternehmensplanung vom 24. November 2011 für die Zeit 2011 bis 2013

<sup>1754</sup> WM 131, S. 204 PDF, P+S Werften GmbH, Meeting-AG Finanzierung, 3. Februar 2011

<sup>1755</sup> FM 10, S. 3864, Präsentation zur Unternehmensplanung vom 24. November 2011 für die Zeit 2011 bis 2013

<sup>1756</sup> WM 23, S. 367 PDF

<sup>1757</sup> StK 7, S. 402 PDF,



Insgesamt betrachtet wurde die gesamte Liquiditätsplanung der Werft vom Zeugen Brinkmann als problematisch beschrieben: „Das Ganze, die ganzen Argumente im Rahmen der Liquiditätsplanung mit denen Verzögerungen erläutert wurden, die haben wir uns mal angesehen. Am Ende gehen wir davon aus, dass die Liquiditätsplanung ... insgesamt problematisch war.“<sup>1758</sup> Und er ergänzte dies noch, indem er die Werft kritisierte, wie diese damals die Entstehung der Liquiditätslöcher erklärt habe. Denn die Werft habe immer die Verzögerungen bei der Fertigstellung von Schiffen als Grund für das Ausbleiben von Geldern angegeben und habe dadurch die entstandenen Liquiditätslöcher erklärt. Des Weiteren unterstrich der Zeuge, dass er selbst es für deutlich schlimmer halte, dass diese Verzögerungen bei der Fertigstellung der Schiffe Geld gekostet haben und zwar die ganze Zeit über, in der man an den Schiffen weitergebaut habe. Die Verluste, die durch den verzögerten Weiterbau der Schiffe entstanden seien, seien aus Sicht des Zeugen Brinkmann ein wesentlicher Grund auch für die mangelhafte Liquidität der Werft gewesen.<sup>1759</sup>

## 8. Rolle des Managements beim Scandlines-Auftrag

Die Hauptverantwortung für den Bau der Schiffe auf der Werft hat nach Ansicht des Zeugen Mühlhausen bei der Projektleitung und der Geschäftsleitung der Werft gelegen.<sup>1760</sup>

Insbesondere waren aus der Geschäftsleitung der P+S Werften der technische Geschäftsführer (CTO) Torsten Moschell und ebenso der Leiter des Objektmanagements, Herr Jensen, verantwortlich für den Bau von Schiffen.<sup>1761</sup> Aus der indikativen Kurzbewertung der aktuellen Neubauprojekte, und zwar dem Bericht Nr. 7 vom 19. November 2010, geht hervor, dass der zuständige Projektmanager für die Scandlines-Fähren Herr Wenzel war.<sup>1762</sup>

Vonseiten des Auftraggebers Scandlines war Herr Lars Jordt der Chef der Bauaufsicht bzw. der Leiter dieser Scandlines-Bauaufsichtstruppe.<sup>1763</sup>

Der Zeuge Jensen stellte bei seiner Befragung zunächst einmal dar, wie der Bau eines Schiffes im Rahmen des Projektmanagements grundsätzlich organisiert ist: „Projektmanagement ist in seinen Grundzügen grundsätzlich unabhängig von der Branche, dem Produkt und dem Projektkinhalt. Im Wesentlichen werden durch den Projektmanager die Aktivitäten sämtlicher im Projekt involvierter Unternehmensbereiche koordiniert, gesteuert und überwacht. Insbesondere muss bei einem Projekt dafür Sorge getragen werden, dass alle Bereiche synchron arbeiten, das heißt, die in der jeweiligen Projektphase anstehenden Aufgabenpakete möglichst verzahnt abgearbeitet werden, damit ein synchroner Projektablauf zustande kommt.“<sup>1764</sup> Des Weiteren führte er aus, wie ein Projekt bei den P+S Werften bearbeitet wurde: „Es gab für jeden Auftrag, ob es nur ein Schiff war oder vier wie im Fall der Schweden, gab es einen Objektmanager mit dem dazugehörigen Objektteam, ja. Das waren, glaube ich, zu dem Höchstzeitpunkt in 2012 hatten wir ungefähr acht Projektteams [...] mit jeweils einem Projektmanager, der dieses Projekt geleitet hat.“<sup>1765</sup>

<sup>1758</sup> WP-064-15-06-2015, S. 50

<sup>1759</sup> WP-064-15-06-2015, S. 50

<sup>1760</sup> WP-030-16-06-2014, S. 104

<sup>1761</sup> WP-046-01-12-2014, S. 57 f.

<sup>1762</sup> ADRs. 6/107, S. 177

<sup>1763</sup> WP-046-01-12-2014, S. 100

<sup>1764</sup> WP-046-01-12-2014, S. 58

<sup>1765</sup> WP-046-01-12-2014, S. 78 f.

## 8.1. Überforderung des Managements

Einige Zeugen haben im Ausschuss erklärt, dass das Management der P+S Werften GmbH überfordert gewesen sei. Nach Ansicht des Zeugen Mühlhausen seien bei den P+S Werften für das Projektmanagement einerseits zu wenig Leute zuständig gewesen und diese seien darüber hinaus auch komplett überfordert gewesen: „In personeller Hinsicht. Ich meine es rein in personeller Hinsicht. Die paar Leute, die dort im Projektmanagement zuständig waren, waren definitiv überlastet.“<sup>1766</sup> Er fügte noch hinzu: „Also bei den Scandlines-Fähren machte es sich ganz extrem bemerkbar. [...] Es war ein, meiner Ansicht nach, unterbesetztes Projektmanagement dort vorhanden. ... Das Projekt war definitiv ... zu groß, sage ich mal, für die Leute, die sich auf der Werft dort damit beschäftigt haben.“<sup>1767</sup>

Diese Einschätzung spiegelte sich auch in der Beiratssitzung am 4. April 2012 wieder. Unter TOP 3 „Bericht der Geschäftsführung“ wurde protokolliert: „Herr Dr. Brammertz berichtet zur Personalsituation, dass Herr Moschell in diesem Jahr nunmehr bereits seinen dritten längeren Arbeitsausfall habe und gegenüber der Geschäftsführung kundgetan habe, dass er die – insbesondere im Hinblick auf die Projekte NB 502 und 503 – an ihn gestellten Anforderungen nicht erfüllen könne. Eine Kontaktaufnahme zu Herrn Moschell sei derzeit nicht möglich. Eine kurzfristige Neubesetzung der Stelle sei derzeit ebenfalls nicht möglich.“<sup>1768</sup>

Obwohl der CTO ausgefallen war und eine Überforderung des Managements beim Bau der Fähren bekannt war, können dem Protokoll dieser Beiratssitzung keine Maßnahmen entnommen werden, wie der Bau dieser beiden Spezialschiffe weitergeführt werden sollte. Dem Protokoll ist zu entnehmen, dass die Ablieferungstermine für die Fähren erneut verschoben wurden, man diesbezüglich auch mit Scandlines im Gespräch sei und es inzwischen einen Rückstand i.H.v. 160.000 Stunden bei diesem Projekt gäbe, den man aufholen müsste.<sup>1769</sup> In dieser Situation hatte sich die Werftleitung entschieden, dass der Geschäftsführer Brammertz die Aufgaben von Moschell mit übernehmen sollte. Dies hat der Zeuge Maetzel bekundet: „Herr Brammertz hat das Fertigungsressort, das Herr Moschell vorher hatte, mit... mitgemacht. ... So war die Regelung.“<sup>1770</sup>

Diese Überforderung sprach auch der Zeuge Dr. Winter an: „Und dann wurde immer wieder beklagt, dass insbesondere in der, in der Führungsebene, das geht – Sie wissen ja auch, dass Herr Moschell am Ende krank war. [...] Der war meines Erachtens total überfordert. Und er konnte es nicht. Und er hat auch nicht die Vorkehrungen getroffen, die notwendig sind. Wenn man Serienschiffe baut, geht das alles ganz gut. Dann hast du das einmal gemacht, dann wird das beim neunten Mal auch klappen. [...] Das ist relativ einfach, eine Wiederholungsgeschichte. [...] Also, bei so einer RoRo-Fähre, die auch ein neues Design hat und alles nagelneu ist und natürlich auch irgendwo, [...] dass da Tiefgangsprobleme eine oder ein Problem werden können, Tiefgangsabweichungen ein Problem werden können, ja umso mehr muss ich da aufpassen. Und dann gehe ich davon aus, also als Aufsichtsrat und als Beirat gehe ich davon aus, dass die Werft und dass das Management das kann und auch macht. Und insofern war das schon für mich überraschend. [...] Für mich war nicht

<sup>1766</sup> WP-030-16-06-2014, S. 105

<sup>1767</sup> WP-030-16-06-2014, S. 103

<sup>1768</sup> WM 46, S. 438, Protokoll der Beiratssitzung vom 4. April 2012

<sup>1769</sup> WM 46, S. 437, Protokoll der Beiratssitzung vom 4. April 2012

<sup>1770</sup> WP-046-01-12-2014, S. 135

überraschend, dass es passieren kann, das haben wir ja bei den Superfast-Fähren gesehen und auch eine Werft wie die Howaldtswerke, damals jedenfalls noch, muss ich sagen, war ja keine Werft, die mal eben mal so leichtfertig damit umgegangen ist mit dieser Problematik. Die hat es auch nicht hingekriegt. ... Aber man muss das eben wissen und das weiß auch jeder Schiffbauer.“<sup>1771</sup> Über den Geschäftsführer Dr. Brammertz äußerte er sich wie folgt: „Also, jeder hat seine Verantwortlichkeit in dem Bereich und ich weiß nicht ... Herr Brammertz, ich finde, er hat einen tollen Job gemacht. Nach meiner persönlichen Beobachtung hat er sich unglaublich reingekniet in die ganze ... Der ist ja kein Werftenmann gewesen, das ist ja auch nicht so eben mal schnell ... mal so einfach geht das alles nicht. Und er hatte kein Netzwerk im Grunde genommen, auf das er zurückgreifen konnte. Jeder Werftmanager hat ja irgendwo im Laufe seines Lebens so ein Netzwerk aufgebaut. Und das hatte er alles gar nicht. Also, der hat sich da schon enorm reingearbeitet. Und ich hab ihn bewundert, was seine Sachkompetenz und seine auch Leistungsfähigkeit anbelangt. Er ist ja auch nicht der Jüngste und hat da Tag und Nacht gearbeitet. Aber diese Dinge sind natürlich auch ... das ist eine Bringschuld, wenn Sie mich fragen. Und das müssen die Techniker machen. Und wir haben das Problem mal ... ja, wie soll ich sagen ... so mal, schon mal erörtert im Beirat, das Personalproblem. Und dann hieß es ja, man wäre wohl auf der Suche nach irgendjemanden ... Man würde keinen finden. Und da habe ich ja gesagt: Fragt doch mal bei der und der und der Werft nach. Da sind doch ein paar, die vielleicht irgendwo die Nummer zwei sind, die gerne Nummer eins werden wollen. Irgendwo, warum kommen sie nicht ... Und da wurde mir gesagt: Es ist wohl – das haben wir ja dann auch, das habe ich leibhaftig auch selber miterlebt bei der Suche nach einem Finanzvorstand – das ist nicht so einfach, jemanden nach Stralsund geschweige denn nach Wolgast zu kriegen, um dort nun zu arbeiten, der jetzt im Rheinland wohnt, in Düsseldorf wohnt, in sonstwo wohnt. Sie kriegen die Leute einfach nicht. Und wenn du das Problem hast und nicht die besten Leute kriegen kannst, für einen ... Und der Beste ist gerade gut genug in der Situation. Tja, dann rettest du dich erst mal über die Runden, mit dem was du hast natürlich. Und dann, muss ich sagen, ist Herr Moschell eigentlich an dieser Aufgabe auch psychisch zerbrochen. Und Herr Brammertz ist einer, der ... Ich weiß nicht, Sie haben ihn ja vielleicht auch erlebt, so der macht Druck und zwar anständigen Druck. Und wenn das nicht spurt, dann gibt's Feuer. Aber reichlich. Und wer das Tempo von ihm nicht mitgehen kann, der fällt hinten runter. Das ist so. Und das ist zwar vielleicht irgendwo beklagenswert, oder man muss das nicht gut finden. Aber er war so und er ist so gewesen und er hat das so gemacht. Und wer das Tempo nicht mitgehen kann, der hat ein Problem mit ihm, ja.“<sup>1772</sup>

Auch die Landesregierung thematisierte die Überforderung des Managements und zwar wurde im Rahmen des Jour fixe am 18. April 2012 dieses Thema besprochen und folgendes protokolliert: „Insgesamt schätzen die Anwesenden ein, dass insbesondere die Geschäftsführung der Werft überfordert sei; dies gelte für das Vorgehen im Fall der Scandlines-Fähren aber auch für die Frage der Erstellung einer tragfähigen Unternehmensplanung (der Vertrag des jetzigen Geschäftsführers Brammertz läuft Ende des Jahres aus).“<sup>1773</sup>

Der Zeuge Seagon erklärte, der Beirat der HSW Treuhand habe bei der Geschäftsführung keine Überforderung im Hinblick auf Scandlines und die Unternehmensplanung gesehen: „Nein, wir haben den Eindruck nicht geteilt. Und wir hatten den Eindruck, dass die eingesetzten Geschäftsführer mit der eher zugegebenermaßen [...] sich schwieriger

<sup>1771</sup> WP-036-29-09-2014, S. 129 f.

<sup>1772</sup> WP-036-29-09-2014, S. 132 ff.

<sup>1773</sup> StK 3, S. 279 PDF, Protokoll vom Jour fixe Werften am 18. April 2012

darstellenden Situationen, auch was die Abwicklung von der Rettungsbeihilfe angeht, dass das nicht einfach war, für die Geschäftsführung. Ich würde überhaupt nicht von Überforderung in dem Zusammenhang sprechen, sondern dass das einfach ein anderes Prozedere war, dass man beispielsweise weitere Zahlungen en detail zu begründen hatte und dass es da Fristen gab – auf der anderen Seite einen operativen Geschäftsbetrieb. [...] Wir haben im Beirat auch intern überhaupt nicht von einer überforderten Geschäftsführung gesprochen. Wir haben in einem anderen Zusammenhang, auch nicht im Zusammenhang mit Scandlines, mit einem extrem hohen Beanspruchungsgrad aller Geschäftsführer gesprochen, unter anderem auch Herrn Moschell, aber auch von Herrn Crede, von Herrn Dehlke, andere waren hier stark in Anspruch genommen worden, weil es sehr anspruchsvoll war, weil auch die Personaldecke nicht üppig war, das hatte ich ja vorhin schon gesagt. Aber von Überforderung würde ich nicht sprechen.“<sup>1774</sup>

Auf die Frage, ob den Beirat und die Geschäftsführung wegen dem permanenten Fehlen von Herrn Moschell bestimmte Informationen nicht mehr erreichten und ob es Bemühungen gab, einen Nachfolger zu finden, erklärte der Zeuge Dr. Winter: „Das weiß ich nun nicht, wie die sich da, wie weit die da informiert waren, aber es ist der Versuch schon gemacht worden, Herrn Moschell zu ersetzen. Das ist eben, das hatte ich ja vorhin auch schon gesagt und das ist nicht geglückt. Da haben wir keinen hingekriegt. Wir hätten da gerne einen gehabt.“<sup>1775</sup>

## 8.2. Überwachung des Baufortschritts bei den Scandlines-Fähren

Laut Kreditvertrag vom 31. Mai 2010 war die Geschäftsleitung verpflichtet, einen Schiffsbausachverständigen zu beauftragen, der den Baufortschritt sämtlicher Schiffbauprojekte überwachte. Dazu wurde vom Schiffsbausachverständigen monatlich ein Report über die Gesamtsituation auf der Werft in Bezug auf die einzelnen Schiffbauprojekte angefertigt, auch hinsichtlich der termingerechten Fertigstellung. Dies erfolgte somit auch für die Scandlines-Fähren.

Der Zeuge Mühlhausen erklärte zu den Reaktionen des Managements und auch der Banken auf die Anmerkungen des Schiffsbausachverständigen, dass er das Verhalten sowohl der Geschäftsleitung als auch der Banken auf anderen Werften anders erlebt habe: „Ich kenne es auch von anderen Werften, ich bin nicht nur auf den P+S Werften tätig gewesen, sondern auch auf vielen anderen Werften und für andere Projekte. Ich kenne es so, dass da nachgesteuert wird. Dass sowohl die Werftführung als auch der Geldgeber darauf sehr empfindlich reagieren. Das ist in diesem Fall, zumindest meines Wissens nach, nicht direkt passiert.“<sup>1776</sup> Des Weiteren ergänzte der Zeuge, dass ab Mitte 2011, als die Zuständigkeit bei der NORD/LB gewechselt habe, das Ingenieurbüro Schlüter keine Fragen und Rückmeldungen mehr von der NORD/LB bekommen habe und dass sie ihre Bedenken lediglich der Werftführung gegenüber geäußert haben.<sup>1777</sup>

Genauso äußerte sich der Zeuge Dohmeyer und erklärte, dass man sogar schon im Schiffsbausachverständigenbericht des Monats März 2012 einen halben Offenbarungseid abgegeben habe und zitiert die Aussage über den Bearbeitungsstand der Scandlines-Fähren aus dem Bericht: „Wir sind jetzt 2012. [...] „In den letzten vier Wochen hat der Neubau

<sup>1774</sup> WP-036-29-09-2014, S. 107 f.

<sup>1775</sup> WP-036-29-09-2014, S. 155

<sup>1776</sup> WP-030-16-06-2014, S. 110 f.

<sup>1777</sup> WP-030-16-06-2014, S. 106 f.

erhebliche Fortschritte in den Bereichen Isolierung und E-Technik gemacht, allerdings ist der Innenausbau, Wände, Decken, Verkleidung, entgegen der Erwartung des Sachverständigen weiterhin deutlich im Rückstand. Auch im Maschinenraum konnte der Sachverständige keinen ausreichenden Fortschritt erkennen. Eine Detailplanung der Restarbeiten inklusive der Inbetriebnahme wurde bisher werftseitig nicht erstellt. Die Steuerung der Restarbeiten findet operativ über Bauleiter und die Raumverantwortlichen auf Basis täglich aktualisierter, priorisierter Restpunktlisten statt. Diese sowohl für werfteigene Umfänge als auch diesen Unterauftragnehmer. ... Nach Einschätzung des Sachverständigen ist verbleibende Bauzeit weiterhin knapp. Die beschriebene Projektabwicklung der Werft lässt für den Sachverständigen keine genaue Einschätzung zu. 'Das war schon der halbe Offenbarungseid. ... Also, man beobachtet, merkt an, erläutert, man beobachtet, merkt an. 'Ja, aber nächste Woche wird alles besser, weil ...' Sie haben immer Ansätze und Erklärungen. Und so ein Satz zeigt eigentlich schon, ein Stück weit unsere Verzweiflung. Ich drück es mal so aus.'<sup>1778</sup> Und auf die Frage, ob es auf die Berichterstattung denn Konsequenzen gab, ergänzte der Zeuge seine Aussage: 'Na, was wir natürlich schon mitbekommen haben, ist: Oh, wir haben jetzt hier noch ein Objektmanager und wir haben da noch Leute und wir haben die Abteilung jetzt umgebaut. So etwas haben wir schon mitbekommen. Aber, ich sage mal, eine Eins-zu-eins-Anmerkung im Reporting oder im Berichtswesen, in der Begutachtung daraus abgeleitete Maßnahmen und was wird denn jetzt wirklich gemacht, das gab es nicht.'<sup>1779</sup>

Dagegen gab der Zeuge Gerlach zu Protokoll, dass er aus den Schiffsbausachverständigen-Gutachten immer entnommen habe, es sei ambitioniert, aber es geht: 'Das Ganze ist [...] immer wieder vom Schiffsbausachverständigen überprüft worden: Inwieweit eigentlich die Planung der Werften in Bezug auf die angenommenen Kosten, in Bezug auf parallele Abarbeitung mehrerer Projekte, in Bezug auf Zeitabläufe überhaupt realistisch sind, ob sie eingehalten werden können? Und ist ja auch immer gesagt worden nach den Prüfungen: 'Es ist schon eine Herausforderung, gerade komplexe Projekte parallel abzarbeiten, aber: 'Ambitioniert, aber es geht.'<sup>1780</sup>

Des Weiteren wurde im Ausschuss nicht erörtert, wie die Geschäftsführung, die Leitung des Objektmanagements, oder auch die Bank die Hinweise des Schiffsbausachverständigen verarbeitet haben.

## **C. Rettungsbeihilfe, Insolvenz**

### **I. Rettungsbeihilfe**

Am 1. Juni 2012 bewilligte das Land den Werften eine Rettungsbeihilfe i.H.v. 152,6 Mio. € Diese Rettungsbeihilfe stand im Obligo des Landes, wurde aber durch den Bund zu 50 Prozent rückverbürgt. Von dieser Rettungsbeihilfe wurden im Zeitraum Juni bis zur Insolvenz Tranchen i.H.v. 70 Mio. € an die Werften ausgezahlt.

---

<sup>1778</sup> WP-022-24-03-2014, S. 86

<sup>1779</sup> WP-022-24-03-2014, S. 87

<sup>1780</sup> WP-038-06-10-2014, S. 14

## 1. Problemaufriss von PwC

„Auslöser“ der Rettungsbeihilfe war die Feststellung von PwC in einem Arbeitspapier vom 21. Mai 2012, dass es sich bei den P+S Werften um ein „Unternehmen in Schwierigkeiten“ handelt. Zuvor hatte PwC am 22. März 2012 anlässlich der Darlehensgewährung i.H.v. 20,4 Mio. € als Überbrückungskredit festgestellt, dass die P+S Werften kein Unternehmen in Schwierigkeiten gewesen seien<sup>1781</sup> (siehe auch 2. Teil B. XI. 4.5.2. Landesdarlehen über 20,4 Mio. €). Der Zeuge Reiners bestätigte dies: „Des Weiteren hatte PwC den Auftrag erhalten, die Möglichkeit zur Gewährung der Headroom-Finanzierung des Landes zu untersuchen. Diese mündete ja bekanntlich in der Beantragung einer Rettungsbeihilfe.“<sup>1782</sup>

PwC war durch das Land beauftragt worden, ein Konzept zur Neustrukturierung der Unternehmensfinanzierung der P+S Werften (siehe auch 2. Teil B. V. 4. Projekt Phönix) zu erarbeiten. Bestandteil des Konzeptes war ausweislich einer To-do-Liste aus dem Jour fixe vom 14. März 2012 die abschließende Ermittlung der Höhe des benötigten Headrooms, sowie die Ermittlung und Bewertung der liquiditätswirksamen Verluste der Werft.<sup>1783</sup> Der Zeuge Saur berichtete zur Auftragserteilung an PwC: „Und von der PwC kam glaube ich im März so der erste Vorschlag, wie vielleicht so ein Instrumentarium aussehen könnte. Das hat uns nicht ausgereicht und wir haben dann die PwC ... gebeten, zwei Dinge zu machen: Erst einmal auch ein Controlling für uns als Land aufzusetzen, das uns an dieser Stelle auch in die Lage versetzt hat, wenn wir noch mal Geld reingeben, dass wir dann auch bessere Möglichkeiten haben, es zu kontrollieren. Und wir haben die PwC gebeten, wie gesagt, die entsprechenden Voraussetzungen für langfristige Lösungen zu prüfen.“<sup>1784</sup>

Der Zeuge Jandke beschrieb den Auftrag inhaltlich so: „Und wir waren jetzt in der Situation, das war April, dass wir uns die Werften und zwar nicht nur jetzt die Peene-Werft und die Volkswerft, sondern auch die Rolandwerft, sehr intensiv angeguckt hatten. Weil wir einfach sehen wollten: Wo ist, wo ist Liquidität genau und in welcher Höhe in etwa gebunden? Das heißt: Was haben diese Werften, diese drei Werften in der Vergangenheit, was haben sie investiert? Wie haben sie sich möglicherweise an, bei Bestellern beteiligt über Reeder-Darlehen oder Chartergarantien? Wie haben sie, was haben sie an Investitionen durchgeführt und auch was haben sie gegebenenfalls für Verluste gemacht und wie werden die heute finanziert?“<sup>1785</sup>

Allerdings teilte der Zeuge Brinkmann mit, dass dieses Gutachten nicht durch das Land, sondern von der Werft bezahlt worden ist.<sup>1786</sup>

### 1.1. Arbeitspapier vom 4. Mai 2012

Am 4. Mai 2012 legte PwC ein erstes Arbeitspapier in Vorbereitung des Koalitionsausschusses am 8. Mai 2012 vor.<sup>1787</sup> Das Arbeitspapier enthielt eine erste Einschätzung des Finanzierungsbedarfes der P+S Werften. Nach Angaben von PwC stellte

<sup>1781</sup> FM 22, S. 884

<sup>1782</sup> WP-042-03-11-2014, S. 15

<sup>1783</sup> WM 36, S. 129

<sup>1784</sup> WP-040-27-10-2014, S. 12 f.

<sup>1785</sup> WP-038-06-10-2014, S. 15 f.

<sup>1786</sup> Brinkmann, WP-055-02-03-2015, S. 51

<sup>1787</sup> WM 51, S. 310

dieses Arbeitspapier zunächst nur einen Zwischenstand dar, da es nur auf einer vorläufigen Auswertung der Planung der Werft basiert. Der Zeuge Jandke berichtete dazu: „Und was uns ja klar war: Die Werften hatten gar keine Finanzierung. Sie hatten lediglich die Finanzierung, die erforderlich war, um Schiffe zu bauen. Also Bauzeitfinanzierungen. Wir kamen dann sehr schnell ... im April ... zu der Überzeugung, dass die 50 Mio. eigentlich nicht ausreichen würden in der Situation, in der sich die Werft befindet.“<sup>1788</sup>

In dem Papier vom 4. Mai 2012 legte PwC dar, dass aus der Vergangenheit Liquiditätsbelastungen i.H.v. 125 Mio. € bestünden. Allein durch die Rolandwerft Berne seien 43 Mio. € Liquiditätsbelastung entstanden, die im Rahmen des Assetverkaufs (siehe auch 2. Teil B. IX. Verkauf Rolandwerft) durch die Peene-Werft übernommen werden mussten.

Der Bauzeitfinanzierungsbedarf aufgrund des Orderbooks wurde durch PwC mit 600 Mio. € beziffert, wobei durch die bestehenden Avallinien lediglich 441 Mio. abgedeckt worden seien. Somit bestehe ein noch zu deckender Kreditbedarf für die Bauzeitfinanzierung i.H.v. etwa 160 Mio. € Hinzu komme der Bedarf für den Headroom i.H.v. noch einmal 50 Mio. € zur Überbrückung unvorhergesehener Sachverhalte.<sup>1789</sup>

Im Rahmen der dargestellten Handlungserfordernisse stellt PwC weiterhin fest, dass aufgrund der hohen Abschreibungen und der eingetretenen Verluste das Eigenkapital im 2. Halbjahr 2012 bis zu einem vollständigen Eigenkapitalverzehr abgeschmolzen sein werde. Im Hinblick auf die zu erwartende Liquiditätsunterdeckung im Juli 2012 bringt PwC die Möglichkeit einer Rettungsbeihilfe ins Gespräch und erläutert die Vorteile für das weitere Verfahren.<sup>1790</sup>

Der Zeuge Möller sagte aus, dass die Ergebnisse von PwC, insbesondere der Status der Werften als Unternehmen in Schwierigkeiten, der Landesregierung bereits im April bekannt waren. Er erklärte: „Da nehme ich den Ausgangspunkt bei der Feststellung, dass das Unternehmen P+S ein Unternehmen in Schwierigkeiten war. Dies ist festgestellt worden im Rahmen des Auftrages an PwC, ob es möglich ist, diesen berühmten Headroom seitens des Landes zur Verfügung zu stellen. Schlagen Sie mich jetzt oder schlagen, fragen Sie mich lieber nicht, wann genau jetzt diese Entscheidung getroffen war. Aber das war so März/April, glaube ich. Danach wurde dann eruiert, ob es noch Handlungsmöglichkeiten gäbe. Und es wurde dann die Prüfung eingeleitet, ob es möglich sein könnte, eine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe zu beantragen und dann auch durchzuführen.“<sup>1791</sup> Auch der Zeuge Saur bestätigte den Zeitpunkt der Kenntnis der Landesregierung im April. Er sagte aus: „Und dann kam im April das Ergebnis der PwC: Es reichen nicht 50 Mio. Headroom. Das war eigentlich die Arbeitsthese, von der wir ausgegangen sind. Es reicht auch nicht aus allein dieses Darlehen zu entschulden, diese 48 Mio. mit dem irren Zinssatz von über elf Prozent. Nein, es hat sich eben in der Zwischenzeit, durch fehlende Deckungsbeiträge bei den Schiffen, durch die hohen Finanzierungskosten noch ein weiteres Loch aufgetan. Und das war dann summa summarum, wenn man alles zusammenzählt, glaube ich, naja annähernd 150 Mio. € Das war ein Schlag. Also, ich kann mich erinnern, als ich das gehört

<sup>1788</sup> WP-038-06-10-2014, S. 15 f.

<sup>1789</sup> WM 51, S. 308

<sup>1790</sup> WM 51, S. 305

<sup>1791</sup> WP-048-12-01-2015, S. 72

habe, dieses Papier, da hat es mich erst einmal von den Socken gehauen.“<sup>1792</sup> Auch der Zeuge Kraus berichtete, dass das Thema Rettungsbeihilfe bereits im April diskutiert worden war: „Ich hatte in, in meinem Vortrag dargestellt, dass es eine sehr intensive Arbeit so bis März, April gegeben hat. Das kann man auch anhand der Protokolle und so weiter nachvollziehen. Dass dann eigentlich ab April, Mai das ganze Thema Rettungsbeihilfe gekommen ist, was auch weitgehend in Händen von PwC und des Landes der Natur der Sache entsprechend liegt, denn es ist in Brüssel, es ist Landessache und es da zu verhandeln ist.“<sup>1793</sup> Auch der Zeuge Bäumer bestätigte, dass die Werften bereits im April ein Unternehmen in Schwierigkeiten waren. Wörtlich sagte er: „Und die Werft war im April/Mai 2012 ein Unternehmen in Schwierigkeiten, [...]“.<sup>1794</sup>

Andere Zeugen der Landesregierung erklärten, dass sie erst durch das Arbeitspapier von PwC vom 4. Mai 2012 Kenntnis von der Situation der P+S Werften erhalten haben. So sagte die Zeugin Claaßen: „Also, es gab dann im Mai 2012 diese Aussage von PwC, die dann dazu führte ... Also die, die waren ja von uns beauftragt zu prüfen, mit welchem, ja, finanziellen Puffer die Werft noch ausgestattet werden muss, dieser sogenannte Headroom über den ... von dem da immer gesprochen wurde. Und in dem Zusammenhang hat PwC dann ein Papier erstellt und ich glaube das war so von ... ich glaube es war Anfang Mai 2012. Und da war schon klar, dass was ... da drinsteht, dass das eben eine andere Sichtweise war oder dass da Informationen drin waren, die wir vorher so nicht hatten, also insbesondere diese rollierende Finanzierung der Altschulden. Ob das jetzt konkret auf, auf Roland Berger beruht hat, das weiß ich nicht mehr, also das kann ich nicht sagen. Aber es war schon klar, dass da, ja dass ... also, dass schon durch die Einordnung als Unternehmen in Schwierigkeiten und die, die Fakten, die dazu geführt haben, also, dass das einfach ein anderer Sachverhalt war, als der, den wir vorher gekannt hatten.“<sup>1795</sup> Der Zeuge Selling bezog sich ebenfalls auf das Papier vom 4. Mai 2012. Er erklärte, dass nach den Zahlungen durch Harren und Terry Highlands die finanzielle Situation der Werften vorerst gesichert worden sei und zunächst die beauftragten Untersuchungen durch PwC abgewartet werden konnten.<sup>1796</sup> Weiter sagte er: „Im Zuge dieser Prüfung hat PwC aber dann sozusagen Alarm geschlagen und kam in einem Arbeitspapier vom 4. Mai zu dem Ergebnis, zu einem Ergebnis, das für uns, bei aller Kenntnis der bis dahin aufgetretenen Schwierigkeiten und Probleme, in der Tragweite alle Befürchtungen übertraf. PwC stellte einen drohenden Eigenkapitalverzehr noch im Laufe des Jahres 2012 fest. Und das bedeutete, dass europarechtlich ein Unternehmen in Schwierigkeiten vorlag. Damit lag mit einem Schlag eine völlig veränderte Situation vor. Hilfe durch Land und Bund konnte jetzt nur noch über eine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe erfolgen.“<sup>1797</sup>

Das Arbeitspapier vom 4. Mai 2015 wurde am 8. Mai 2012 im Koalitionsausschuss beraten. Dabei wurden in der Vorlage die beiden Varianten einer sofortigen Insolvenz oder aber der Gewährung einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe gegeneinander dargestellt.<sup>1798</sup> Ausweislich dieser Vorlage ist der zusätzliche Finanzbedarf der Werften durch PwC mit 150 Mio. € ermittelt worden, der sich zum größten Teil aus „übernommenen Altlasten aus

<sup>1792</sup> WP-040-27-10-2014, S. 12

<sup>1793</sup> WP-028-05-05-2014, S. 157

<sup>1794</sup> WP-055-02-03-2015, S. 99

<sup>1795</sup> WP-040-27-10-2014, S. 110

<sup>1796</sup> WP-061-13-04-2015, S. 15

<sup>1797</sup> WP-061-13-04-2015, S. 15

<sup>1798</sup> Vorlage zur Sitzung des Koalitionsausschusses vom 8. Mai 2012, WM 35, S. 250



Vergangenheit“, Verlusten aufgrund der „extrem hohen Fremdfinanzierungskosten“, weiteren Umstrukturierungskosten und einem Finanzierungspuffer i.H.v. 25 Mio. € zusammensetzt.<sup>1799</sup> Als Voraussetzungen der Gewährung einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe wurden in der Vorlage u. a. genannt, dass die KfW IPEX und die NORD/LB bereit sind, die Zinsen und Provisionen der Finanzierungen zu reduzieren und künftige Bauzeitfinanzierungen zu den „herkömmlichen Konditionen“ des Landesbürgschaftsrahmens zu übernehmen. Ausdrücklich wird in der Vorlage darauf hingewiesen, dass das Land damit rechnen müsse, dass die eingesetzten öffentlichen Mittel aus den Erträgen der Werft „nicht oder nur teilweise“ zurückgezahlt werden können.<sup>1800</sup>

Ansonsten wurde als alleinige Alternative der Fortführung in der Insolvenz genannt, wobei die E-Mail auf die Bemühungen um eine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe gelegt werden sollte.<sup>1801</sup> Eine Dokumentation des Abwägungsprozesses im Koalitionsausschuss vom 8. Mai 2012 liegt dem Ausschuss nicht vor.

## 1.2. Papier zur Restrukturierung und Rettungsbeihilfe für die P+S Werften vom 21. Mai 2015

Nachdem PwC bereits im Arbeitspapier vom 4. Mai 2012 die P+S Werften als Unternehmen in Schwierigkeiten dargestellt und die Gewährung einer Rettungs- und Umstrukturierungshilfe ins Gespräch gebracht habe, stellte die PwC in dem Papier vom 21. Mai 2012 die Situation der P+S Werften noch umfangreicher dar. In einem Problemaufriss stellte PwC dar, dass die Werften zu diesem Zeitpunkt nicht mehr in der Lage seien, den Weiterbau der angearbeiteten Schiffe zu finanzieren.

Als Grund dafür führte PwC an, dass seit Jahren die Bauzeitmittel für eine rollierende Finanzierung „alter Lasten“ genutzt worden seien. Dabei handele es sich einerseits um nichtgegenfinanzierte Sachinvestitionen und den Kaufpreis der Volkswerft im Jahre 2007, sowie Verluste durch Kaufpreinsnachlässe, Stundungen und Auftragsstornierungen als Folge der Schifffahrtskrise. Zwar sei im Sanierungskonzept von 2008 vorgesehen gewesen, dass diese „alten Finanzierungslasten“ durch Liquiditätsüberschüsse abgetragen werden sollten, was durch die hohen Berater- und Finanzierungskosten den Werften aber nicht gelungen sei.<sup>1802</sup> Hinzu kamen Verbindlichkeiten der Rolandwerft i.H.v. 43 Mio. € die nach dem Verkauf der Werft für 2,8 Mio. € an Lürssen letztendlich bei den P+S Werften verblieben.<sup>1803</sup>

Insgesamt schätzte PwC die bis 2008 entstandenen Finanzierungslasten auf 75 Mio. € Hinzu kamen die Verluste aus Kaufpreisstundungen in den Jahren 2008 bis 2011 i.H.v. 38 Mio. € und die aus den Verkäufen der Delphis-Schiffe, die PwC mit ca. 40 Mio. € bezifferte.<sup>1804</sup>

Außerdem verwies PwC auf außergewöhnlich hohe Abschreibungen, die durch den

---

<sup>1799</sup> WM 35, S. 249 f.

<sup>1800</sup> WM 35, S. 247

<sup>1801</sup> WM 35, S. 246

<sup>1802</sup> FM 29, S. 423

<sup>1803</sup> FM 29, S. 425

<sup>1804</sup> FM 29, S. 425

bilanzierten Verschmelzungsgewinn i.H.v. 147 Mio. € verursacht worden sind.<sup>1805</sup> Die Verluste und Abschreibungen konnten durch die zwischen 2009 und 2011 erzielten Auslastungen und Deckungsbeiträge nicht ausgeglichen werden. So sei es den Werften im bekannt „margenschwachen Schiffbaugeschäft“ nicht gelungen, die zusätzlichen Mittel für Berater- und Finanzierungskosten sowie zum Ausgleich der rollierenden Finanzierungen der „weitertragenden Lasten“ auszugleichen.<sup>1806</sup>

Bezogen auf die bilanzielle Situation geht PwC davon aus, dass der Jahresverlust 2012 ca. 55 Mio. € betragen werde und damit das Eigenkapital vollständig abgeschmolzen sein würde. Grund für diese Verluste seien die Belastung durch die, in der Krise unter Auslastungsgesichtspunkten akquirierten Aufträge, deren Verluste sich nunmehr realisierten.<sup>1807</sup>

Der Zeuge Jandke fasste die Situation der Werften zu diesem Zeitpunkt so zusammen: „Man hatte erhebliche Altlasten aus der Rolandwerft. Für die hat die Peene-Werft immer gehaftet. Die mussten mit übernommen werden, als die Werft verkauft wurde. Man hatte aber auch seitens der Peene-Werft Altlasten. Weil man hat viel investiert und man hat den Kaufpreis finanziert. Man musste das Eigenkapital der Peene-Werft, der Volkswerft unterstützen. Auch da ist eine Menge hängengeblieben und das ist alles nicht kompensiert worden durch die positiven Cash Flows, die über das alte Mærsk-Orderbook dann aus der Volkswerft kamen. Am Ende kamen dann auch noch die Verluste aus der Umstrukturierung hinzu und die Verluste, die wir dann mal für 2012 antizipiert haben. Wir kamen dann auf einen Wert, dass wir sagten: Es geht hier irgendwo um einen Betrag von 200 Mio., den man langfristig finanzieren müsste und wo man überlegen müsste, in welchem Umfang das über Fremdkapital geht, in welchem Umfang aber auch Eigenmittel erforderlich sind. Und die jetzt einfach kurzfristig finanziert werden über Lieferanten, über Anzahlungen und damit als Liquidität nicht zur Verfügung stehen, um die Schiffe zu bauen und gegebenenfalls noch, wenn Zahlungsverzögerungen auftreten, diese ausgleichen zu können. Das war die Situation, die wir hatten.“<sup>1808</sup>

PwC geht in seinem Papier davon aus, dass es sich bei den Werften um ein Unternehmen in Schwierigkeiten handelte und die Gewährung einer Umstrukturierungsbeihilfe erforderlich sei. Der Zeuge Jandke beschrieb das Ergebnis so: „Und April, dann Mai, Juni, die Zeit wurde jetzt wirklich knapp, da zu einem Ergebnis zu kommen. Aber es war immer noch eine Vorteilhaftigkeit vorhanden durch, letztlich durch das eine Scandlines-Schiff. Dann kam es zu erneuten Verzögerungen. Wir hatten ja mittlerweile auch festgestellt, was an Liquidität benötigt wurde. Dass man also immer mehr in den, in der Nähe an den Zeitrahmen reinkommt, wo die Liquidität nicht gegeben ist. ... Und mittlerweile aufgrund von Planungen der Werft für das Jahr 2012, wo man auch davon ausgehen müsste, das Eigenkapital ist aufgezehrt. Und da waren wir jetzt in der Situation, dass man ein Unternehmen in Schwierigkeiten hat. Und das heißt, man ist dann EU-rechtlich plötzlich auf einer anderen Rechtsgrundlage, muss sich auch mit Kommissionen abstimmen, muss sich dort viel genehmigen lassen.“<sup>1809</sup>

---

<sup>1805</sup> FM 29, S. 426

<sup>1806</sup> FM 29, S. 426

<sup>1807</sup> FM 29, S. 429

<sup>1808</sup> WP-038-06-10-2014, S. 16

<sup>1809</sup> WP-038-06-10-2014, S. 17

Für diese Umstrukturierungsbeihilfe definierte PwC gleichzeitig folgende Rahmenbedingungen und Beiträge aller Beteiligten:

- Auf Seiten der Werft eine Anpassung der Kapazitäten, Sanierungstarif mit Belegschaft und Verzicht der leitenden Angestellten, Vervollständigung der Geschäftsführung und Installation eines Aufsichtsorgans, dass auch im öffentlichen Interesse tätig wird.
- Verzicht des Treuhänders auf Zusatzvergütung und der Hegemann-Gruppe auf Forderungen gegen die Werft.
- Absenkung der Bürgschaftsquote bei Banken und Senkung der Kreditkonditionen
- Längere Zahlungsziele bei Lieferanten.
- Umfinanzierung der Finanzierungslasten und Verluste i.H.v. 110 Mio. € und Umwandlung des LFI-Darlehens in ein geringverzinsliches Darlehen.<sup>1810</sup>

Nach Angaben von PwC benötigen die Werften eine Umstrukturierungsbeihilfe in einer Größenordnung von 204 bis 265 Mio. € je nach den Ergebnissen von Verhandlungen mit Treuhänder, Gesellschafter und Bestellern, sowie der Höhe von Preisabschlägen für die Scandlines-Fähren, die von PwC mit bis zu 35 Mio. € angesetzt wurden.<sup>1811</sup>

Unter diesen Prämissen erwartet PwC die Möglichkeit für die Werften, ihr Auftragsbuch wieder über „klassische“ Bauzeitfinanzierungen mit klassischen Schiffsbürgschaften im Pure-Cover-Programm darzustellen.

Um die Umstrukturierung zu erreichen war nach den Aussagen von PwC eine Rettungsbeihilfe i.H.v. bis zu 152 Mio. € erforderlich, die als Darlehen zu gewähren ist. Die Höhe dieser Rettungsbeihilfe ermittelte PwC auf Grundlage der Planung der Werft vom 16. Mai 2012. Diese Planung der Werft basierte auf einem Worst-Case-Szenario und ergab einen zusätzlichen Finanzbedarf für die nächsten 6 Monate von 80 Mio. €

PwC verweist in ihrem Papier ausdrücklich darauf, dass die Rettungsbeihilfe in Teilbeträge entsprechend des dargelegten Bedarfes, beginnend ab dem 1. Juni 2012 auszuzahlen ist.

### 1.3. Unterschiedliche Bewertung der Werften durch PwC am 22. März und 4. Mai 2012

Die Gründe für die unterschiedliche Bewertung der Werften durch PwC, die am 22. März 2012<sup>1812</sup> den Werften noch bescheinigten, kein Unternehmen in Schwierigkeiten zu sein während sie am 4. Mai 2012 zu dem entgegengesetzten Ergebnis kamen, waren Thema der Diskussionen im Untersuchungsausschuss.

Durch die Zeugen wurden hierfür die zunehmenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten und die Verschiebung des Bauprogramms durch die Zahlungsverzögerung von Bestellern als Ursache genannt. So sagte die Zeugin Claaßen aus: „Ich weiß allerdings, dass im Mai 2012 dann ja andere Dinge eine Rolle gespielt haben, die dann dazu führten, dass man das als Unternehmen in Schwierigkeiten, das Unternehmen einordnen musste. Das war sicherlich,

<sup>1810</sup> FM 29, S. 433

<sup>1811</sup> FM 29, S. 434

<sup>1812</sup> Arbeitspapier PwC zur Prüfung Unternehmen in Schwierigkeiten, FM 22, S. 886

dieser Sprung in den Deckungsbeiträgen gehörte sicherlich dann dazu, dass man dann erwartete, dass das Eigenkapital im Laufe des Jahres aufgezehrt wurde. Nach meiner Wahrnehmung hat sich das im Wesentlichen so erklärt ... dass die Werft über diese fehlenden Zahlungen, die, die um die Jahreswende eine Rolle gespielt haben, einfach den Ablauf nicht mehr wie geplant durchführen konnte und es da halt bei vielen Schiffen zu Verzögerungen gekommen ist, sie Materialien nicht bestellen konnte bzw. nicht verbauen konnte, dass das einfach den Ablauf gestört hat und dann dazu führt, dass natürlich die Deckungsbeiträge auch nicht so eingenommen werden können und vereinnahmt werden können, wie geplant.“<sup>1813</sup> Ähnlich äußerte sich der Zeuge Saur, der auf fehlende Deckungsbeiträge und einen eingetretenen Eigenkapitalverzehr verwies: „Und dann kam eben im April dazu, dass die PwC dann auch dazu angemerkt hat, es hat sich ein Eigenkapitalverzehr, mittlerweile auch durch diese fehlenden Deckungsbeiträge, ergeben, der dazu führt, dass die Werft im ... was war das dann, im Mitte des, des, der zweiten Jahreshälfte 2012 ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist. Und das war dann sozusagen der Vorhang, denn ein Unternehmen in Schwierigkeiten kann ohne, ohne Genehmigung in Brüssel keine weiteren Hilfen mehr bekommen.“<sup>1814</sup>

Der Zeuge Bäumer verwies auf das Vorliegen des Jahresabschlusses der Werften für 2011, aus dem sich erstmals der vollständige Eigenkapitalverzehr der Werften ergeben haben soll: „[...] die hatten im April die ... den Jahresabschluss 2011 vorgelegt und da konnte man draus erkennen, dass die Eigenkapitalverzehr haben noch im Jahre 2012. Und nach den EU-Leitlinien ist es so, wenn sie vom gezeichneten Kapital, das sind dann nur 38 Mio., wenn sie die Hälfte in einem Jahr verlieren, sind sie ein Unternehmen in Schwierigkeiten, als harte Bedingung, kann man nicht drüber diskutieren. Und die hatten sogar die Situation, die P+S hatte sogar die Situation, dass die das gesamte Eigenkapital bis zum Ende des Jahres verloren haben.“<sup>1815</sup>

Der Zeuge Glawe berichtete ebenfalls von einem zunehmenden Eigenkapitalverzehr der Werften.<sup>1816</sup> Zusätzlich verwies er bei seiner Aussage auf die Verschiebungen der Ablieferung der Scandlines-Fähren, die zu Verzögerungen bei den Schlusszahlungen führte: „Andererseits kam dazu, dass dann eben im Februar die Probleme mit der Scandlines-Fähre, wie schon vorhin gesagt, Brandschutzauflagen plus Schwingungen, eindeutig dazu geführt haben, dass im März dieses Schiff nicht abgeliefert werden konnte und dadurch 80 Mio. auch an Liquidität oder auch an Einnahmen fehlten. Von daher war es legitim, zu gucken: Wie entwickelt sich die Geschichte weiter?“<sup>1817</sup>

Auf die Frage, ob die unterschiedlichen Ergebnisse der PwC-Papiere vom 22. März 2012 und 4. Mai 2012 ggf. auf Anweisung der Landesregierung entstanden sind, verwahrte sich der Zeuge Glawe. Er sagte zu diesem Thema aus: „Also, das Letzte schließe ich komplett aus, dass es irgendwelche Anweisungen gegeben hat. Das würde sich auch keiner bieten lassen. Das würde am nächsten Tag zu Recht dann in allen Medien verbreitet. Also, das schließe ich komplett aus. Die Frage ist natürlich, nachdem eben der März durch war und im April ja auch Zahlungen wieder anstanden, hatten wir ja PwC gebeten, mal genau zu gucken, wie sich die Situation auf der Volkswerft insgesamt darstellt. Und wenn man so

---

<sup>1813</sup> WP-040-27-10-2014, S. 109

<sup>1814</sup> WP-040-27-10-2014, S. 13

<sup>1815</sup> WP-055-02-03-2015, S. 99

<sup>1816</sup> WP-059-23-03-2015, S. 37

<sup>1817</sup> WP-059-23-03-2015, S. 45

will, war das eine gewisse Tiefenprüfung, zu der dann PwC im Mai einen Bericht vorgelegt hat.“<sup>1818</sup>

Auch der Zeuge SELLERING wies in seiner Aussage entsprechende Thesen zurück. Er verwies auf die ständige Gefahr, in der sich die Werften befanden und die ständig knappe finanzielle Situation, die plötzlich umschlagen konnte.<sup>1819</sup> Dann sagte er aus: „Das mit dem, mit dem Gefälligkeitsgutachten, was Sie andeuten, ich glaube, wir alle wissen, dass das große Gefahren sind, dass Gutachten so erstellt werden können. Und deshalb war mir immer wichtig, ohne dass ich mich jetzt an eine ganz spezielle Situation erinnere, wo ich mahnend also die Stimme erhoben habe. Aber das war immer ganz klar, dass bei den politischen Gesprächen wir gesagt haben: Ist das, was da jetzt zugrunde gelegt wird an fachlicher Ebene, ist das wirklich belastbar? Wie ist das, wie sieht das aus? Und ich finde, was für uns spricht, Sie haben das eben mal in einen anderen Zusammenhang gestellt, oder Herr SAALFELD, dass Herr MEDIGER da jedenfalls fit genug war, um Zweifel anzumelden. Wir haben schon sehr darauf geachtet, dass wir uns nicht selbst ja in Schwierigkeiten dadurch bringen, dass wir uns, uns Gutachten bestellen, die nicht stimmen. Also, das ist ja halber Selbstmord. Ja? Das hat niemand gewollt, sondern ganz im Gegenteil, haben wir immer versucht, das möglich objektiv hinzukriegen.“<sup>1820</sup>

Dennoch zeigten sich Vertreter der Landesregierung über die Informationen von PwC vom 4. und 21. Mai 2012 überrascht. So sagte die Zeugin CLAASSEN: „Wir haben uns, glaube ich, immer so auf den Sommer orientiert und so waren eigentlich auch die Planungen, aber dann kam eben im Mai, mit den Untersuchungen, die PwC dann gemacht hat, kam dann auf einmal eine Dynamik da rein, die wir vorher so nicht gesehen haben.“<sup>1821</sup> Der Zeuge GLAWE berichtete: „Und dieser Bericht war eben ernüchternd, aus dem dann hervorging, dass es sich um ein Unternehmen in Schwierigkeiten handelt und damit beihilferechtlich bei der EU ein Antrittsbesuch gemacht werden sollte, wenn man die Rettungsbeihilfe und die Umstrukturierungsbeihilfe dann will.“<sup>1822</sup> Der Zeuge SAUR bezeichnete sogar über die Information von PwC, dass der Finanzierungsbedarf der Werften mindestens 150 Mio. € betragen würde, als „Schlag“, der ihn „von den Socken gehauen“ habe.<sup>1823</sup>

Auch der Vertreter der Hegemann-Gruppe, der Zeuge REINERS, zeigte sich überrascht vom Ergebnis der Untersuchungen von PwC: „Das Ergebnis der PwC-Untersuchung wurde uns im Mai 2012 in einem Termin, zu dem ich nach Berlin geladen wurde, erläutert. Von der Höhe des Betrages, der nunmehr für die Werften benötigt wurde, und plötzlich 280 bis 300 Mio. € betragen sollte, statt der bisher im Raum stehenden 50 Mio. € Headroom-Finanzierung, war ich vollständig überrascht. Der Betrag war für mich nicht nachvollziehbar. Ich habe hierzu auch keinerlei Unterlagen erhalten. [...] Das Gutachten der PwC kennen wir nicht. Die Herausgabe des Gutachtens wird uns bis heute verweigert. Unsere an Ministerpräsident SELLERING gerichtete Bitte wurde im Ergebnis abschlägig beschieden.“<sup>1824</sup>

<sup>1818</sup> WP-059-23-03-2015, S. 45

<sup>1819</sup> WP-061-13-04-2015, S. 97

<sup>1820</sup> WP-061-13-04-2015, S. 97

<sup>1821</sup> WP-040-27-10-2014, S. 112

<sup>1822</sup> WP-059-23-03-2015, S. 45

<sup>1823</sup> WP-040-27-10-2014, S. 12

<sup>1824</sup> WP-042-03-11-2014, S. 15

## 2. Voraussetzungen für die Gewährung einer Rettungsbeihilfe

Kommt es zur Feststellung, dass ein Unternehmen im Sinne der EU-Kommission ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist, kann beihilferechtlich eine Hilfe der öffentlichen Hand nur noch als Rettungsbeihilfe erfolgen. Der Zeuge Dr. Schütte führt dazu in Bezug auf die Situation der P+S Werften GmbH aus: „2012 sah die Sache dann doch anders aus und das Unternehmen war in der Tat in etwas größerer Not und die Zahlen, die man aus der Sicht 2009 noch relativ positiv für die Zukunft gesehen hatte, hatten sich eben im Nachgang in der Realität nicht so positiv dargestellt, sodass tatsächlich das Unternehmen doch wohl als Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen werden musste. In einer solchen Situation ist dann die einzige Möglichkeit, die Sie als ... Gestaltungsmöglichkeit haben, aus der öffentlichen Hand, im Rahmen einer Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe einen Betrag zu gewähren. Eine andere Art der Finanzierung, Beteiligung, Darlehen oder andere Möglichkeiten sind dann, wenn man zum Ergebnis kommt, es ist ein Unternehmen in Schwierigkeiten, nicht mehr möglich.“<sup>1825</sup>

Die Voraussetzungen für die Gewährung einer Rettungsbeihilfe im EU-rechtlichen Sinne sind in der Mitteilung der Kommission „Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten“ (R&U Leitlinien) geregelt.<sup>1826</sup>

In dieser Mitteilung – unter Randnummer 9 – weist die EU-Kommission aus, dass es keine gemeinschaftsrechtliche Bestimmung des Begriffes „Unternehmen in Schwierigkeiten“ gibt. Weiter heißt es dort: „Gleichwohl geht die Kommission davon aus, dass sich ein Unternehmen im Sinne dieser Leitlinien in Schwierigkeiten befindet, wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste aufzufangen, die das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden, wenn der Staat nicht eingreift.“ Insbesondere sind nach der Randnummer 10 folgende Fälle definiert, nach denen ein Unternehmen in Schwierigkeiten vorliegt:

- „a) wenn bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verloren gegangen ist;
- b) wenn bei Gesellschaften, in denen mindestens einige Gesellschafter unbeschränkt für die Schulden der Gesellschaft haften, mehr als die Hälfte der in den Geschäftsbüchern ausgewiesenen Eigenmittel verschwunden und mehr als ein Viertel dieser Mittel während der letzten zwölf Monate verloren gegangen ist;
- c) wenn unabhängig von der Unternehmensform die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens erfüllt sind.“<sup>1827</sup>

In der Randnummer 11 wird über die schon genannten Fälle hinaus eine Erfüllung der Voraussetzungen wie folgt definiert:

<sup>1825</sup> WP-057-18-03-2015, S. 8

<sup>1826</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C244/2 vom 1. Oktober 2004

<sup>1827</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C244/2 vom 1. Oktober 2004

„Selbst wenn keine der in Randnummer 10 genannten Voraussetzungen erfüllt ist, kann ein Unternehmen als in Schwierigkeiten befindlich angesehen werden, wenn die hierfür typischen Symptome auftreten, wie steigende Verluste, sinkende Umsätze, wachsende Lagerbestände, Überkapazitäten, verminderter Cash Flow, zunehmende Verschuldung und Zinsbelastung sowie Abnahme oder Verlust des Reinvermögenswertes. Schlimmstenfalls ist das Unternehmen bereits zahlungsunfähig oder es wurde bereits ein Insolvenzverfahren nach innerstaatlichem Recht eingeleitet. Die vorliegenden Leitlinien finden dann auch auf Beihilfen Anwendung, die im Rahmen eines solchen Verfahrens zur Weiterführung des Unternehmens gewährt werden. Ein Unternehmen in Schwierigkeiten kommt jedenfalls nur dann für eine Beihilfe in Betracht, wenn es nachweislich nicht in der Lage ist, sich aus eigener Kraft oder mit Mitteln seiner Eigentümer/Anteilseigner oder Fremdmitteln zu sanieren.“<sup>1828</sup>

PwC bezeichnet in ihrem Gutachten vom 1. Juni 2012 zur „Prüfung Unternehmen in Schwierigkeiten“ im Zusammenhang mit der P+S Werften GmbH die unter Randnummer 10 aufgeführten Punkte als „harte“ Kriterien und die gemäß Randnummer 11 aufgeführten Symptome als „weiche“ Kriterien.<sup>1829</sup>

Ist ein Unternehmen nach den aufgeführten Kriterien ein Unternehmen in Schwierigkeiten müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein, damit die Rettungsbeihilfe von der Kommission genehmigt werden kann. Diese Voraussetzungen sind in der Randnummer 25 der R&U Leitlinien definiert:

- a) Es muss sich um Liquiditätsbeihilfen in Form von Darlehensbürgschaften oder Darlehen handeln. In beiden Fällen muss für das Darlehen ein Zinssatz verlangt werden, der mindestens mit den Zinssätzen vergleichbar ist, die für Darlehen an gesunde Unternehmen zu beobachten sind, insbesondere den von der Kommission festgelegten Referenzzinssätzen. Für die Rückzahlung von Darlehen und die Laufzeit von Bürgschaften gilt eine höchstens sechsmonatige Frist ab Auszahlung der ersten Rate an das Unternehmen.
- b) Sie müssen aus akuten sozialen Gründen gerechtfertigt sein und dürfen keine unverhältnismäßig gravierenden Ausstrahlungseffekte in anderen Mitgliedstaaten haben.
- c) Bei der Anmeldung muss sich der Mitgliedstaat verpflichten, der Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Genehmigung der Rettungsbeihilfe entweder einen Umstrukturierungsplan oder einen Liquidationsplan vorzulegen oder aber den Nachweis zu erbringen, dass das Darlehen vollständig zurückgezahlt und/oder die Bürgschaft ausgelaufen ist; im Falle nicht angemeldeter Umstrukturierungsbeihilfen muss der Mitgliedstaat innerhalb von sechs Monaten nach der erstmaligen Anwendung der Maßnahme entweder einen Umstrukturierungsplan oder einen Liquidationsplan vorlegen oder aber den Nachweis erbringen, dass das Darlehen vollständig zurückgezahlt und/oder die Bürgschaft ausgelaufen ist.
- d) Ihre Höhe muss auf den Betrag begrenzt sein, der für die Weiterführung des

<sup>1828</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C244/2 vom 1. Oktober 2004

<sup>1829</sup> WM 73, S. 92

Unternehmens während des Zeitraums, für den die Beihilfe genehmigt wird, erforderlich ist. In diesem Betrag kann eine Beihilfe für dringende Strukturmaßnahmen, wie in Randnummer 16. Ausgeführt, enthalten sein. Der erforderliche Betrag sollte sich am verlustbedingten Liquiditätsbedarf des Unternehmens orientieren. Zu seiner Bestimmung wird die Formel im Anhang herangezogen. Rettungsbeihilfen, die über den anhand der Formel errechneten Betrag hinausgehen, müssen eingehend begründet werden.

- e) Sie müssen dem in Abschnitt 3.3 dargelegten Grundsatz der einmaligen Beihilfe entsprechen.“<sup>1830</sup>

Zum Punkt e) findet sich in dem genannten Gutachten von PwC vom 1. Juni 2012 noch folgende Ergänzung: „[...]“, wonach das Unternehmen in den vergangenen zehn Jahren vor Anmeldung der Beihilfe weder Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, noch unangemeldete Beihilfen erhalten hat.“<sup>1831</sup>

Die Prüfung von PwC ergibt, dass die Voraussetzungen für die Gewährung einer Rettungsbeihilfe vorliegen. Zum Thema Eigenkapital stellt PwC unter Punkt 9 fest: „Die aktuelle Werftenplanung unterstellt, dass sich das Eigenkapital per Mai 2012 unterjährig auf 23 Mio. € und per August auf -5 Mio. € verringert. Der in Ziffer 10 a) der R&U Leitlinien definierte mindestens hälftige Verzehr des gezeichneten Kapitals liegt somit aktuell noch nicht vor, wird jedoch aufgrund der anhaltenden Verlustsituation mit hoher Wahrscheinlichkeit in den nächsten Monaten eintreten, sofern dem Unternehmen nicht kurzfristig Eigenkapital zugeführt wird.“<sup>1832</sup> Unter Punkt G „Fazit“ des Gutachtens heißt es entsprechend: „Auf Grundlage der in der in den R&U Leitlinien enthaltenen Definition für Unternehmen in Schwierigkeiten ist festzustellen, dass es sich bei den P+S Werften aufgrund der sogenannten harten Kriterien gemäß Ziffer 10 R&U Leitlinien gegenwärtig um ein Unternehmen in Schwierigkeiten handelt. Die Schwierigkeiten der P+S Werften sind nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb des Hegemann-Konzerns zurückzuführen. Die Voraussetzungen für die Gewährung einer Rettungsbeihilfe gemäß Ziffer 25 R&U Leitlinien liegen vor.“<sup>1833</sup>

### 3. Einordnung der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe

Die EU-Kommission bestimmt in der R&U-Richtlinie die Begriffe und Anwendungsfelder der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen beginnend mit den Randnummern 14 und 15:

„14. Für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen gelten dieselben Leitlinien, da der Staat es in beiden Fällen mit Unternehmen in Schwierigkeiten zu tun hat und die Rettung und Umstrukturierung häufig zwei, wenn auch klar voneinander unterscheidbare Phasen ein und desselben Vorgangs sind.

15. Eine Rettungsbeihilfe ist ihrem Wesen nach eine vorübergehende, reversible Unterstützungsmaßnahme. Sie soll das Unternehmen so lange über Wasser halten, bis ein Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan erstellt worden ist. Einer Rettungsbeihilfe liegt

<sup>1830</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C244/2 vom 1. Oktober 2004

<sup>1831</sup> WM 73, S. 87

<sup>1832</sup> WM 73, S. 91

<sup>1833</sup> WM 73, S. 87



das allgemeine Prinzip zugrunde, dass sie die vorübergehende Stützung eines Unternehmens ermöglicht, das mit einer erheblichen Verschlechterung seiner Finanzlage beispielsweise durch akute Liquiditätsprobleme oder technische Insolvenz konfrontiert ist. Eine solche vorübergehende Unterstützung soll dem Unternehmen die nötige Zeit verschaffen, um die Umstände, die zu den Schwierigkeiten führten, eingehend prüfen zu können und einen angemessenen Plan zur Überwindung dieser Schwierigkeiten auszuarbeiten. Die Rettungsbeihilfe darf nicht über das erforderliche Minimum hinausgehen. Eine Rettungsbeihilfe verschafft einem Unternehmen, das sich in Schwierigkeiten befindet, somit eine Atempause von höchstens sechs Monaten. Die Beihilfe muss aus einer reversiblen Finanzhilfe in Form einer Darlehensbürgschaft oder eines Darlehens zu einem Zinssatz bestehen, der mindestens den Zinssätzen vergleichbar ist, die für Darlehen an gesunde Unternehmen zu beobachten sind, insbesondere den von der Kommission festgelegten Referenzzinssätzen. Maßnahmen struktureller Art, die kein sofortiges Tätigwerden erfordern wie die spontane, unwiderrufliche Beteiligung des Staates am Gesellschaftskapital, können nicht mit einer Rettungsbeihilfe finanziert werden.“<sup>1834</sup>

Der Zeuge Dr. Schütte betont in diesem Sinne den engen Zusammenhang zwischen Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe auch bezüglich der Rückführung der als Darlehen gewährten Rettungsbeihilfe im Zuge der Umstrukturierungsbeihilfe: „[...] die Rettungsbeihilfe wurde als Darlehen ausgereicht und es war eigentlich zu dem Zeitpunkt, wo die Rettungsbeihilfe beantragt wurde, auch klar, dass dieses Darlehen abgelöst werden würde und zwar geplant durchaus im Rahmen der Umstrukturierung. Das ist auch gang und gäbe. Wenn Sie eine Umstrukturierung planen ... und Sie aufgrund der Liquiditätsengpässe erst mal eine Rettungsbeihilfe benötigen, haben Sie diese sechs Monate Zeit, um diese Rettungsbeihilfe zu nutzen, in der Zeit alle Sachen sorgfältig durchzuplanen und dann einen kohärenten Umstrukturierungsplan der Kommission vorzulegen. ... In diesem kohärenten Umstrukturierungsplan kann die gewährte Rettungsbeihilfe durchaus als weiterer Finanzierungsbeitrag für die Zukunft vorgesehen werden. Gedacht war das hier aber eigentlich anders, dass man gesagt hat, das ersetzen wir zu dem Zeitpunkt. Das heißt, wir führen die Rettungsbeihilfe zurück und wir haben letztlich vor, für die, für die Umstrukturierungsbeihilfe sozusagen möglicherweise sogar, ich habe es nicht mehr genau im Kopf, aber ich meine, damals hätte Herr Wauschkuhn das gesagt, dass sie auf einen möglicherweise anderen Haushaltstopf dafür zugreifen könnten, um diese Umstrukturierungsbeihilfe zu gewähren. Was bedeutet hätte, dass man die Rettungsbeihilfe technisch, technisch gesehen zurückgeführt hätte und einfach zum selben Zeitpunkt ein Umstrukturierungsdarlehen ausgereicht hätte. Das Ganze ist im Rahmen der europarechtlichen Bewertung völlig zulässig und ganz normal. Insbesondere ist es eben normal, dass man, wenn man eine Umstrukturierung plant, mit einer Rettungsbeihilfe anfangen kann und diese hinterher in der Umstrukturierung weitergeführt wird und hinterher in der Umstrukturierung und im Umstrukturierungsplan man sich darüber Gedanken macht, wann und in welcher Form welcher Beitrag wie behandelt wird.“<sup>1835</sup>

Weiterhin finden sich in den Randnummern 16 und 17 der R&U-Richtlinie Spezifizierungen zum Beispiel in Hinblick auf eine Verwendungseinschränkung der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe bei einer finanziellen Umstrukturierung. Auch wird hier ein realistischer, kohärenter und weitreichender Umstrukturierungsplan gefordert:

<sup>1834</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C244/2 vom 1. Oktober 2004

<sup>1835</sup> WP-057-18-03-2015, S. 16 f.

„16. Sobald ein Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan, für den eine Beihilfe beantragt worden ist, erstellt ist und durchgeführt wird, gilt jede weitere Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe. Maßnahmen auch struktureller Art, die umgehend durchgeführt werden müssen, um Verluste aufzufangen (z. B. sofortiger Rückzug aus defizitären Geschäftsbereichen), können mit Rettungsbeihilfen finanziert werden, sofern die unter Abschnitt 3.1 für Einzelbeihilfen und unter Abschnitt 4.3 für Beihilferegungen aufgeführten Voraussetzungen gegeben sind. Machen die Mitgliedstaaten nicht von dem vereinfachten Verfahren (siehe Abschnitt 3.1.2) Gebrauch, müssen sie nachweisen, dass diese strukturellen Maßnahmen umgehend durchgeführt werden müssen. Für eine finanzielle Umstrukturierung dürfen Rettungsbeihilfen normalerweise nicht gewährt werden.

17. Eine Umstrukturierung stützt sich dagegen auf einen realistischen, kohärenten und weitreichenden Plan zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität eines Unternehmens. Sie umfasst normalerweise eines oder mehrere der folgenden Elemente: die Reorganisation und Rationalisierung der Tätigkeiten des Unternehmens auf einer effizienteren Grundlage, was im Allgemeinen den Rückzug aus defizitären Geschäftsbereichen bedeutet, die Umstrukturierung von Geschäftsbereichen, die wieder wettbewerbsfähig werden können, oder in manchen Fällen eine Diversifizierung durch Aufnahme neuer rentabler Tätigkeiten. Die betriebliche Umstrukturierung muss in der Regel mit einer finanziellen Umstrukturierung (Kapitalzuführung, Schuldenabbau) einhergehen. Umgekehrt darf sich eine Umstrukturierung im Sinne dieser Leitlinien nicht nur auf finanzielle Eingriffe zur Deckung früherer Verluste beschränken, ohne nach den Ursachen der Verlustquellen zu suchen.“<sup>1836</sup>

Der Zeuge Saur betont die Absicht der Landesregierung einer finanziellen Umstrukturierung im Rahmen der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe: „Die Werft musste erst mal auf null gestellt werden. ... Das ist schon ein entscheidender Weg gewesen, die Werft einmal auf null zu stellen. Weil man muss sich vorstellen, es war ein Packesel von Anfang an, mit Altlasten befrachtet, mit Aufträgen belastet, die nicht, nicht gewinnträchtig waren. Also ein, ein mühsamer Start und dieses Problem hätte man gelöst. Man hätte der Werft zum ersten Mal die Chance gegeben, bei null anzufangen, besenrein, alles von vorne, alles auf null gestellt. Aber ich setze zwei Dinge voraus, die künftige Finanzierung musste anders sein als die bisherige. Das konnten nicht mehr elf oder zwölf Prozent Zinsen sein. Das wäre auch möglich gewesen. [...] der Zins des Rettungsbeihilfedarlehens war jetzt schon sehr niedrig. Der war bei ein Prozent plus, Entschuldigung, Referenzzinssatz plus ein Prozent, zwei Komma irgendwas Prozent war das. Es war natürlich vorgesehen, dass der, wenn wir die Umstrukturierungsbeihilfe beispielsweise als Darlehen geben, dass wir dann auch keinen höheren Zinssatz nehmen. Also, da hätte man dann rechnen können mit einem Zinssatz vielleicht von 2,7/2,8 Prozent. Da wäre natürlich was ganz anderes herausgekommen als die bisherigen Bürgschaftsprovisionen, Bürgschaftsentgelte, Landesdarlehenszinsen, die ja in der Summe einen irren Betrag pro Jahr bedeutet hätten. Das hätte man natürlich so nicht weiter machen können. Und dann wäre natürlich Voraussetzung für einen Neustart gewesen, dass auch weitere Aufträge eingeworben werden und weitere Aufträge mit einem neuen Bauzeitfinanzierungsrahmen versehen sind. Der Bauzeitfinanzierungsrahmen ging noch bis Mitte 2014. Es war also noch genügend Zeit um ... und es würden ja dann Schiffe in der Umstrukturierung fertiggestellt. Die würden aus dem Bauzeitfinanzierungsrahmen rauslaufen und dann würden die 326 Mio. frei. Es würden die 115 Mio., zum Teil, wieder

<sup>1836</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C244/2 vom 1. Oktober 2004

frei, konnte man dann also mit neuen Aufträgen wieder auffüllen, zumindest bis Mitte 2014. Das war aus unserer Sicht noch nicht ausreichend. Wir hätten diesen Rahmen da noch über Mitte 2014 hinaus verlängern müssen. Aber vom Prinzip war es möglich. Also, die Werft auf null zu stellen, mit neuem Bauzeitfinanzierungsrahmen und einem günstigen Umstrukturierungszinssatz dann wieder nach vorne zu bringen. Aus meiner Sicht war das, von den Zahlen her, machbar.“<sup>1837</sup>

Bezüglich der langfristigen Rentabilität im Zusammenhang mit der Gewährung von Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen führt der Zeuge Dr. Schütte Folgendes aus: „[...] der Gesichtspunkt der Renditefähigkeit ist für die Beurteilung, welche Art von Beihilfen ein Land einem Unternehmen gibt, nahezu irrelevant. Was Sie brauchen ist, dass das Unternehmen hinterher das Eigenkapital vernünftig verzinsen kann, was es hat. Ich kenne kaum ein Unternehmen, bei welchem Sie sagen könnten, dass es nach einigen Jahren eine Renditefähigkeit erreicht hat unter Berücksichtigung sämtlicher auch öffentlicher Mittel, die im Rahmen der Umstrukturierung reingegangen sind. Das wäre ja fast etwas, wo man sagt: Das ist dann eigentlich gar keine Beihilfe. Denn, wenn ich das hinterher aus den Renditen alles schön wieder zurückführen kann, kann man das ja schon fast wieder als marktwirtschaftliches Handeln ansehen. Nein, Sinn und Zweck von Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ist doch gerade, dass man einem Unternehmen, was eben in dem Moment gar keine Renditefähigkeit hat, aber eine Perspektive hat, hilft, wieder auf die Beine zu kommen und künftig ohne Beihilfen auszukommen und sich ohne Beihilfen weiter zu finanzieren und ohne Beihilfen einen ausreichenden, eine ausreichende Rendite auf das Eigenkapital zu erwirtschaften [...].“<sup>1838</sup>

Eine Notwendigkeit im Rahmen der Umstrukturierungsbeihilfe Zuschüsse nur auf Darlehensbasis zu vergeben, gibt es nach Aussagen des Zeugen Dr. Schütte nicht: „Im Rahmen der Umstrukturierung können Sie durchaus beihilferechtlich gesehen Zuschüsse geben, verlorene Zuschüsse. Sie sind überhaupt nicht verpflichtet im Rahmen der Umstrukturierung, darlehensmäßige Gewährungen zu machen und auf einer Rückzahlung zu bestehen.“<sup>1839</sup>

#### 4. Bemessung der Beihilfe

Die R&U Leitlinie benennt die Maßgaben der EU-Kommission, die bei der Höhe und Intensität einer Beihilfe beachtet werden müssen unter der Überschrift „Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß: konkrete Eigenleistung ohne Beihilfeelement“ in den Randnummern 43, 44 und 45:

„43. Höhe und Intensität der Beihilfe müssen sich auf die für die Umstrukturierung unbedingt notwendigen Mindestkosten nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens, seiner Anteilseigner oder der Unternehmensgruppe, der es angehört, beschränken. Zuvor gewährte Rettungsbeihilfen werden berücksichtigt. Daher müssen die Beihilfeempfänger aus eigenen Mitteln, auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen, einen erheblichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leisten. An diesem Beitrag wird sichtbar, dass die Märkte davon

<sup>1837</sup> WP-040-27-10-2014, S 45 f.

<sup>1838</sup> WP-057-18-03-2015, S. 24 f.

<sup>1839</sup> WP-057-18-03-2015, S. 25

überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt. Es muss sich um einen konkreten, d. h. tatsächlichen Beitrag handeln ohne für die Zukunft erwartete Gewinne wie Cash Flow. Er muss so hoch wie möglich sein.

44. Die Kommission wird im Regelfall die folgenden Beiträge zur Umstrukturierung (19) als ausreichend ansehen: bei kleinen Unternehmen einen Beitrag von mindestens 25 Prozent betragen, bei mittleren Unternehmen von mindestens 40 Prozent und bei großen Unternehmen von mindestens 50 Prozent. In außergewöhnlichen Umständen und in Härtefällen, die der betreffende Mitgliedstaat nachzuweisen hat, kann die Kommission ausnahmsweise einen geringeren Beitrag akzeptieren.

45. Um die wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen in Grenzen zu halten, sollte die Beihilfe nicht in einer Form oder in einem Umfang gewährt werden, die dem Unternehmen überschüssige Liquidität zuführt, die es zu einem aggressiven und marktverzerrenden Verhalten in von dem Umstrukturierungsprozess nicht berührten Tätigkeitsbereichen verwenden könnte. Daher prüft die Kommission den Umfang der Verbindlichkeiten des Unternehmens nach der Umstrukturierung sowie nach jedem Zahlungsaufschub oder jeder Reduzierung seiner Schulden, vor allem wenn das Unternehmen nach einem im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Insolvenzverfahren weitergeführt wird (20). Die Beihilfe darf weder ganz noch teilweise zur Finanzierung von Neuinvestitionen verwendet werden, die für die Wiederherstellung der Rentabilität nicht unbedingt notwendig sind.<sup>1840</sup>

PwC wurde mit der Bemessung der Rettungseihilfe beauftragt: In der Darstellung vom 1. Juni 2012 „P+S Werften GmbH, Wolgast/Bemessung der Rettungsbeihilfe“ beschreibt PwC in Punkt 1 der Vorbemerkung ihr Vorgehen bei der Bemessung der Rettungsbeihilfe: „Nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist die Dauer der Rettungsbeihilfe auf sechs Monate beschränkt. Beginn der Rettungsphase wird mit der ersten Valutierung aus dem Darlehen Anfang Juni 2012 sein. Die P+S Werften haben zur Ableitung ihres Liquiditätsbedarfes per 16. Mai 2012 eine Planung aufgestellt, die den Zeitraum Mai 2012 bis Ende 2012 abdeckt. Aus dieser Planung wird das im Rahmen der Rettungsbeihilfe erforderliche Kreditvolumen abgeleitet. Für die Ableitung wurden einzelne Sensitivierungen vorgenommen, um unrealistische Planungsprämissen der P+S Werften zu korrigieren.“<sup>1841</sup>

Der Zeuge Jandke betont, dass der Datenbestand zur Bemessung der Rettungsbeihilfe von der P+S Werften GmbH stammt und die Zahlen zur Ermittlung der Rettungsbeihilfe belastbar waren: „Letztlich kommen alle Daten, die wir haben, die werden zu, in dem Fall, entweder ... Also, sie kommen originär aus, aus der Werft. Ob sie jetzt über die Bank zu uns kamen oder ob wir direkt, weil ja gar keine Zeit war, auf Daten ... Kann auch sein, dass wir direkt auf Daten, das wird so gewesen sein, vermute ich mal, direkt auf Daten der Werft aufgesetzt haben, weil es ja kein Bürgschaftsverfahren war. Da gucken wir uns die Liquiditätsplanung der Werft an und dann sehen wir, wann die großen Einzahlungen sind und wann die großen Avalrückgaben sind, die dann neue Avalierungen ermöglichen und wissen, von welchen Bedingungen die abhängt. Und wir haben – das ist halt auch das Ergebnis davon, dass wir die Werft solange begleitet haben – bestimmte, bestimmte Erwartungen, was passieren wird. Und dann, wenn wir sehen, hier ist entweder noch auf alte Daten aufgebaut worden oder wir gehen, wir rechnen mit einer späteren Ablieferung, weil, weil wir wissen: Es ist sehr optimistisch. Ich sage jetzt mal einfach, ist irgendetwas mit

<sup>1840</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C244/2 vom 1. Oktober 2004

<sup>1841</sup> WM 73, S. 99

einem Abnehmer in der Situation – der weiß, in welcher starken Situation er ist – in zwei Wochen zu verhandeln, dann wird man wohl eher acht Wochen brauchen. Dann sagen wir: Wir rechnen mit einem Zahlungseingang sechs Wochen später. Wenn wir sagen: Es ist auch aus unserer Sicht nicht realistisch, zu glauben, dass da keine Pönale fällig wird, wenn sie vertraglich vereinbart ist, dann sagen wir: Wir gehen erst mal von einer Pönale aus. Denn bei der Rettungsbeihilfe haben wir genau einen Schuss. Wenn das nicht, wenn der nicht trifft und da kommt plötzlich irgendetwas, was wir für möglich oder für vielleicht wahrscheinlich halten, können wir nicht mehr nachbessern. Darum sensitivieren wir die Grunddaten der Werft und die, die von uns realistisch sind oder die erforderlich sind, um dieser Situation Rechnung zu tragen. Denn die Werft hat keine Ahnung, wie das in der Rettungsbeihilfe aussieht. ... Und so kommen wir eben zu, zu 72 Mio. € mehr. Was sehr viel Geld ist. Aber im Projektgeschäft dann auch letztlich überschaubar. [...] Die Grunddaten jetzt in Bezug auf die Ermittlung der 152 Mio.? Ich denke, die waren zu dem Zeitpunkt belastbar, ja.“<sup>1842</sup>

PwC kommt bei der Sensitivierung des Liquiditätsplanes der Werften beim Thema Führen für die Reederei Scandlines zu anderen Annahmen als die Werftleitung. So heißt es zum Beispiel: „Aufgrund dieser Verspätung der P+S Werften ist eine Kürzung der jeweiligen Schlussrate durch Scandlines zu erwarten. Aufgrund von Erfahrungswerten sind Preiszugeständnisse von etwa 20 Mio. € je Schiff nicht unrealistisch. Werftseitig wurden als Pönale 14 Mio. € für beide Schiffe als Auszahlung in die Planung eingestellt.“ Beim Thema Neubaufträge wird von PwC herausgearbeitet: „Die P+S Werften haben in ihrer Liquiditätsplanung Einzahlungen aus noch nicht vertraglich gesicherten Schiffbauaufträgen berücksichtigt (Bau-Nrn. 2107, 511, 512, 538). Die ab Juli 2012 aus diesen vier Aufträgen erwarteten Anzahlungen belaufen sich nach Planungen der P+S Werften bis zum Ende der Rettungsphase auf kulminiert 112,9 Mio. € Nach Einschätzung von PwC ist der Zeitraum für die Endverhandlung der Aufträge zu knapp bemessen, sodass sich der Abschluss der Aufträge und damit der Eingang der Anzahlungen zeitlich verschieben wird.“ Schließlich wird von PwC aufgrund der Krisensituation der Werft pauschal 10 Mio. € für die Vorkassenleistungen für Lieferanten eingestellt.<sup>1843</sup>

Insgesamt stellt PwC bei der Sensitivierung als Ergebnis fest, dass in der Spitze der Bedarf der Rettungsbeihilfe bei 152,4 Mio. € liegt und sich im Durchschnitt während der Rettungsphase (Kalenderwoche 22/2012 bis Kalenderwoche 49/2012) auf 91 Mio. € beläuft.<sup>1844</sup>

Der Zeuge Jahnke bestätigt in seiner Aussage, dass die Geschäftsleitung der P+S Werften GmbH in der Spitze deutlich weniger Liquiditätsbedarf im Zuge der Rettungsphase angemeldet hatte und diese Annahmen der P+S Werften von PwC korrigiert wurden: „Bis Ende Juni war die Finanzierung gesichert, aber dann hätten wir nur noch den 324 Mio.-Rahmen plus das, was als Rettungsbeihilfe dann zur Verfügung gestellt werden musste. Da gab es dann noch ... ja da ist noch mal hin und her gerechnet worden. Die ... die, ich meine, die Geschäftsführung der Werften, die zu dem Zeitpunkt auch wieder einen CFO hatten. Der vorherige war erkrankt, lange Zeit, und ausgeschieden und dann hat der CEO das mitgemacht. [...] Irgendwo kamen wir, kam die Werft auf einen Betrag von, sie brauchten dann in der Spitze 80 Mio. Rettungsbeihilfe. Das haben wir für eigentlich nicht ausreichend

<sup>1842</sup> WP-028-05-05-2014, S. 111

<sup>1843</sup> WM 73, S. 96

<sup>1844</sup> WM 73, S. 95

gehalten, um wirklich über diese sechs Monate zu kommen. Nachher waren es dann 152 Mio., die wir mal errechnet hatten, und die sind dann auch bereitgestellt worden.“<sup>1845</sup> Aus Sicht der HSW Treuhand-Geschäftsführung bestätigt der Zeuge Dr. Stadler ebenfalls, dass PwC die Liquiditätsplanung der P+S Werften für nicht ausreichend hielt: „Und der Zeitraum, diese sechs Monate Rettungsbeihilfe, die unabweisbar notwendige Liquidität, die kann auch, wenn natürlich die Voraussetzungen gegeben sind und die Kommission zustimmt, auch durch die öffentliche Hand mit bereitgestellt werden. Das heißt, jetzt ist erst mal seitens der P+S Werften ein Liquiditätsplan aufgestellt worden. Sechs Monate, das heißt, bis Ende 2012. Was benötigen wir denn eigentlich, um den Zeitraum zu, den Zeitpunkt zu erreichen, zu dem dann die Umstrukturierung, an der dann Roland Berger sehr schnell arbeitete, auch umzusetzen, erfolgreich umzusetzen? Die Hausnummer, die genannt wurde, in einer Worst Case-Betrachtung, lag bei etwa 80 Mio., die dann aus der Geschäftsführung so mitgeteilt wurde. Es haben, im Rahmen eines Auftrages hat sich PwC das dann noch mal angeguckt, hat das Ganze noch mal unter bestimmten Voraussetzungen und Annahmen, die der Erfahrung unsererseits entsprachen, sensitiviert und dann gesagt: ‚80 Mio. wird nicht reichen, wir gehen heute mal von einem Betrag von 152 Mio. aus.‘“<sup>1846</sup>

Vor dem Hintergrund der Vorgaben der EU-Kommission ordnet der Zeuge Jandke die Höhe der Rettungsbeihilfe in Bezug auf eine langfristige Finanzierung ein: „Die Kommission sagt: ‚Wenn Ihr eine Rettungsbeihilfe zur Verfügung stellt, dann müsst Ihr praktisch das Unternehmen so, wie es ist, erhalten einfach. Da darf sich nichts groß ändern.‘ Also, die Rettungsbeihilfe darf jetzt nicht da, darf nicht dazu führen, dass das Unternehmen plötzlich als saniertes Unternehmen dasteht. Darum, das, was unerweisbar an Liquidität erforderlich ist. Was dann reingeht, ist on the top. Natürlich, wenn man jetzt sagt, wir geben jetzt noch mal on the top einen Betrag X rein, der ja erst mal kurzfristig ist, dann muss man sich im Rahmen der Umstrukturierung auch überlegen, ob das langfristig hätte dargestellt werden müssen. Was wir nur wussten, war: Über 200 Mio. benötigt man an langfristiger Finanzierung und in einem Idealfall natürlich Eigenkapital. Und diese 152 wären dann am Ende Bestandteil davon gewesen. Sie, sie finanzieren ja nur etwas um, was da ist. Es ist nichts Neues. Und darum: Wenn denn die Schiffe so zur Ablieferung gekommen wären, das heißt, wenn man Ruhe in die Front der, der Endausrüster gebracht hätte, dann hätte es ausgereicht. Wie dann die Umstrukturierung ausgesehen hätte, das kann man natürlich heute nicht mehr sagen, weil es dazu nicht gekommen ist.“<sup>1847</sup> Dass die Rettungsbeihilfe im Verhältnis zur Umstrukturierungsbeihilfe so hoch angesetzt war, wurde vonseiten des Landes durchaus als kritisches Moment für eine Bewilligung durch die EU-Kommission eingeschätzt, wie der Zeuge Saur berichtete: „Also, ich kann mich erinnern, dass wir dieses Gespräch hatten mit der Kommission. Die Kommission hat damals keine Zusage gemacht. Sie hat, ja wie soll ich das beschreiben, sie hat sehr vorsichtig agiert, sie hat kein Nein abgegeben. Aber sie hat sehr deutlich gemacht, bei dem ersten Termin, dass letztlich entscheidend ist, ob ein tragfähiger Umstrukturierungsplan überhaupt vorgelegt werden kann und hat eben auf die Voraussetzungen für diesen tragfähigen Umstrukturierungsplan hingewiesen. Die Rettungsbeihilfe war aus Sicht der Kommission nicht so problematisch, wobei erstaunlich war die Höhe der Rettungsbeihilfe. Weil die Rettungsbeihilfe, das war von Anfang an klar, würde ja eigentlich im Grunde schon fast den späteren Beitrag der Umstrukturierung vorwegnehmen. Da hatten wir am Anfang natürlich schon die Sorge, ob

---

<sup>1845</sup> WP-038-06-10-2014, S. 18

<sup>1846</sup> WP-028-05-05-2014, S. 80

<sup>1847</sup> WP-028-05-05-2014, S. 96

die Kommission das mitmacht.“<sup>1848</sup> Festzuhalten ist, dass die Höhe der beantragten Rettungsbeihilfe eine Besonderheit darstellte. Dazu führt der Zeuge Glawe aus: „Wir hatten ja auch festzustellen, dass wir als Land Mecklenburg-Vorpommern das erste Land waren, die so eine hohe Rettungsbeihilfe insgesamt beantragt haben. Und es ist in der Regel ja bei der EU-Kommission Rettungsbeihilfe in Höhe zwischen 20 und 30 Mio. beantragt worden.“<sup>1849</sup>

## 5. Rolle der Landesregierung sowie der Bundesregierung, Beirat und Geschäftsführung der HSW Treuhand

Die Landesregierung als öffentliche Hand konnte mit der Feststellung, dass die P+S Werften GmbH ein Unternehmen in Schwierigkeiten war, nur noch entsprechend der R&U Leitlinie der EU-Kommission handeln. Dazu führt der Zeuge SELLERING aus: „Damit lag mit einem Schlag eine völlig veränderte Situation vor. Hilfe durch Land und Bund konnte jetzt nur noch über eine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe erfolgen. Angesichts der sehr ernsten Lage war das die einzige Entscheidungsalternative, um noch zu helfen. Eine Entscheidung gegen eine Rettungsbeihilfe, gegen eine Umstrukturierungsbeihilfe wäre das Aus für die P+S Werften gewesen, und zwar als bewusste Entscheidung des Landes. Wir hätten damit gesagt: Wir machen jetzt Schluss, die Werften haben keine Chancen mehr, sind auf Dauer nicht lebensfähig, jede Bürgschaft ist verlorenes Geld, Schiffbau ist in Deutschland einfach nicht rentabel zu machen. Das entsprach aber nicht unserer Überzeugung.“<sup>1850</sup>

Die Notifizierung der Rettungsbeihilfe musste von der Bundesrepublik Deutschland eingereicht werden. Für die EU-Kommission war mithin der offizielle Ansprechpartner die Bundesregierung und nicht das Land Mecklenburg Vorpommern. Der Zeuge Dr. Schütte beschreibt in seiner Aussage die Rolle der Bundesregierung und die Abstimmung zwischen Land und Bund wie folgt: „Aber die Kommission wurde informiert über alles das, was dort geschah. Diese Informationen erfolgten immer, wie auch hinterher, formell durch das Bundeswirtschaftsministerium. Das Bundeswirtschaftsministerium hat sich bei der Ausarbeitung der Mitteilungen an die Europäische Kommission auf die Zuarbeit des Ministeriums für Wirtschaft verlassen. Und das Ministerium für Wirtschaft hat mich in vielen Fällen gebeten, dafür einen ersten Entwurf zu machen. Der wurde dann mit allen beteiligten Stellen diskutiert innerhalb des Landes. Erst mal hat das Land weiter vor... weitergeleitet an das Bundeswirtschaftsministerium, was eben für den unmittelbaren Kontakt mit der Kommission zuständig war. In gleicher Weise sind wir verfahren, wenn es Telefonkonferenzen oder ... tatsächliche Konferenzen, Meetings bei der Kommission gab. Es war immer ein Vertreter des Landes dabei. Es war immer der Bund dabei, in welcher Form auch immer.“<sup>1851</sup>

Ohne die Zustimmung des Bundes und einer gemeinsamen Strategie hätte das Land der P+S Werften GmbH in dieser Situation nicht mehr helfen können, wie der Zeuge Meyer betont: „Das Ziel war vor dem Hintergrund eines Unternehmens in Schwierigkeiten jetzt natürlich die Rettungsbeihilfe. Dann im Mai, vor allen Dingen 2012 flankiert durch Gespräche mit dem Bund, mit der EU-Kommission, mit der Geschäftsführung, mit der Belegschaft, mit der

<sup>1848</sup> WP-040-27-10-2014, S. 33

<sup>1849</sup> WP-059-23-03-2015, S. 14

<sup>1850</sup> WP-061-13-04-2015, S. 15 f.

<sup>1851</sup> WP-057-18-03-2015, S. 12

IG Metall, mit den Zulieferern, vor allen Dingen durch das Wirtschaftsministerium bei Letzteren. Und die Maxime auch hier, ich will das immer wieder betonen, weil das für uns wichtig war in allen politischen Entscheidungen: Nur gemeinsam mit dem Bund. Das heißt, auch wenn der Bund sagt ‚das Risiko tragen wir mit auf Grundlage der Analyse derjenigen, die dazu beauftragt waren‘, dann wird auch das Land mitmachen. Das war so in diesem Moment und die Rettungsbeihilfe wurde dann letztendlich, im Ergebnis stand sie am 1. Juni 2012 abends.“<sup>1852</sup>

In einem Vermerk vom 4. Juni 2012 fasst der zuständige Abteilungsleiter Hanns-Christoph Saur für den Wirtschaftsminister den Beitrag des Bundes zusammen, den das Land vom Bund erwartete: „Was die annähernd paritätische Risikoteilung mit dem Bund betrifft, so sollten die Mittel für eine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe durch das LFI bereitgestellt und die Refinanzierung des LFI auf dem Kapitalmarkt durch eine 100-prozentige Gewährleistungsgarantie des Landes abgesichert werden. An dieser Garantie soll sich der Bund mit einer Rückbürgschaft i.H.v. 50 Prozent beteiligen. Der Bund hat bis zum 1. Juni 2012 in Gesprächen auf politischer Ebene zugesagt, sich mit einer Rückbürgschaft i.H.v. 50 Prozent, maximal mit einem Beitrag von 120 Mio. € an den Risiken einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe zu beteiligen. Er hat weiter zugesagt, seine derzeitige Risikobeteiligung an dem 326 Mio. € Bauzeitfinanzierungsrahmen i.H.v. 60 Prozent auch für neue Schiffprojekte bis zum vereinbarten Auslaufen dieses Rahmens in 2014 beizubehalten.“<sup>1853</sup> In der Kabinettsvorlage Nr. 12 vom 19. Juni 2012 wird der tatsächliche Beitrag des Bundes nochmals zusammengefasst und die Bereitschaft des Bundes bestätigt, sich „annähernd paritätisch“ zu beteiligen: „[...] sich mit einer Rückbürgschaft i.H.v. 50 Prozent, maximal mit einem Beitrag von 120 Mio. € an den Kosten und Risiken einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe zu beteiligen und die Risikobeteiligung des Bundes an dem 326 Mio. € Bauzeitfinanzierungsrahmen i.H.v. 60 Prozent auch für neue Schiffsprojekte bis zum Auslaufen dieses Rahmens Mitte 2014 unverändert beizubehalten.“<sup>1854</sup>

Aus Sicht der HSW Treuhand und deren Beirat ergab sich in Bezug auf öffentliche Finanzierung der Werften eine sachgerechte führende Rolle des Landes, wie Christopher Seagon dem Untersuchungsausschuss schriftsätzlich mitteilte: „Der Beirat wurde mehrfach von der Geschäftsführung P+S sowie dem Landesvertreter im Beirat (Staatssekretär Rüdiger Möller) über den Stand der öffentlichen Finanzhilfe einschließlich der Gespräche in Brüssel informiert. Eine direkte Einbindung des Beirats ist aber nicht erfolgt. Im Beirat ist diesbezüglich der Eindruck entstanden, dass die öffentliche Finanzierung ausschließlich durch das Land, den Landesvertreter und PwC betrieben wurden, was auch sachgerecht ist. Dem Beirat der HSW bzw. der HSW selbst standen diesbezüglich auch rechtlich keine weiteren Einflussmöglichkeiten zu.“ Der Zeuge Stadler bezeichnet im Zusammenhang mit der Auswahl des neuen CEO Fuchs die Landesregierung als „Treiber der Rettungsbeihilfe“.<sup>1855</sup> Befragt nach seinem Ausscheiden aus dem Beirat der HSW Treuhand gibt der Zeuge Kraus an, dass der Beirat mit Beginn der Rettungsbeihilfe nicht mehr gefragt war: „Dass dann eigentlich ab April, Mai das ganze Thema Rettungsbeihilfe gekommen ist, was auch weitgehend in Händen von PwC und des Landes der Natur der Sache entsprechend liegt, denn es ist in Brüssel, es ist Landessache und es da zu verhandeln ist.

<sup>1852</sup> WP-055-02-03-2015, S. 166

<sup>1853</sup> WM 40, „Vergabe eines Rettungsbeihilfedarlehens an die P+S Werften“, S. 89 f.

<sup>1854</sup> WM 59, S. 94 f.

<sup>1855</sup> WP-028-05-05-2014, S. 44



Und damit war der Beirat eigentlich nicht mehr gefragt an der Stelle. Und nachdem die Rettungsbeihilfe genehmigt war, kann man sagen: Wenn man nicht gefragt ist, muss man da auch nichts mehr tun. Das war der Grund.“<sup>1856</sup>

Auch wenn die Landesregierung die Federführung im Prozess der Rettungsbeihilfe übernommen hat, wurde die HSW Treuhand durch das Land in den Prozess mit einbezogen und auch substantiell inhaltliche Beiträge insbesondere zur Beteiligung Dritter wurden von der HSW Treuhand erarbeitet. Dass es eine Zusammenarbeit mit der HSW Treuhand gegeben hat, betont der Zeuge Saur: „Wir haben bei der Frage, wie kriegen wir die privaten Beiträge insbesondere der Zulieferer hin und wie kriegen wir sie bei den Arbeitnehmern hin, haben wir eine ganz intensive Zusammenarbeit gehabt mit dem Geschäftsführer der Treuhand, mit dem Herrn Dr. Stadler. Also, Herr Stadler hat dieses Lieferantenmodell auch selber entworfen. Da ging es um diese Genussscheine, weil die Kommission hat gesagt: Also uns reicht nicht als privater Beitrag, dass die Lieferanten auf irgendwelche Forderungen verzichten, sondern die Lieferanten müssen Unternehmer spielen. Das heißt, sie müssen als Gesellschafter der Werft mit einsteigen. Und müssen der Werft richtig Geld geben. Ansonsten ist das für uns kein privater Beitrag. Und dafür musste ein Modell her. Es konnte keine direkte Beteiligung sein, weil das wäre völlig, völlig ausgeschlossen gewesen, dass sich Zulieferer direkt als Gesellschafter bei der Werft beteiligen. Da sind die Interessengegensätze zu groß. Es musste eine Mischung gefunden werden, so eine Art Genussscheinmodell, dass die Zulieferer möglichst wenig Mitspracherechte hatten, möglichst gar keine, aber eben doch ein Weg gefunden werden konnte, dass man sozusagen Anteile herausgeben kann. Und das Modell ist von der Treuhand entwickelt worden, von Herrn Dr. Stadler. Bei der, bei der Frage der Arbeitnehmerbeteiligung war es ähnlich. Da war die große Frage, die steuerliche: Wie, wie ist das eigentlich steuerlich zu bewerten, wenn Arbeitnehmer einen Teil ihres Gehaltes im Unternehmen anlegen, ist das steuerlich relevant? Wenn ja, dann würden sich die Arbeitnehmer ja selber schaden. Sie müssten einmal die Lohnsteuer abführen und dann legen sie vom Nettobetrag ein Teil im Unternehmen an und müssen auf diesen Teil noch mal Steuern zahlen. Darauf die Frage: Wie kann man so ein Problem lösen? Auch da haben wir Herrn Dr. Stadler – der ein Jurist gewesen ist und der auch eben über diese Wellensiek-Kanzlei ja auch Möglichkeiten hatte, solche Fachfragen zu prüfen – auch gebeten, uns Vorschläge zu machen. Also, man hat bei der Erarbeitung des Umstrukturierungskonzeptes schon mit der Treuhand zusammengearbeitet an diesen Punkten.“<sup>1857</sup>

## 6. Beiträge Dritter

Voraussetzung der Gewährung einer Umstrukturierungsbeihilfe, die in einem ordentlichen Verfahren der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe zwingend an die Rettungsbeihilfe anschließt, war die Eigenbeteiligung i.H.v. grundsätzlich 50 Prozent der Beihilfesumme. Nach Aussagen des Zeugen SELLERING war es der Landesregierung in Gesprächen mit der europäischen Kommission gelungen, den Eigenanteil im Falle der P+S Werften auf 40 Prozent herunterzuhandeln. Der Zeuge SELLERING sagte aus: „Ein weiterer großer Verhandlungserfolg in Brüssel war, dass die rechtlich vorgeschriebene Beteiligung privater Dritter an der Umstrukturierungsbeihilfe, die an sich auf 50 Prozent angesetzt ist, auf 40 Prozent von uns runterverhandelt werden konnte und dass dabei als private Beiträge auch

<sup>1856</sup> WP-028-05-05-2014, S. 157

<sup>1857</sup> WP-040-27-10-2014, S. 50

Leistungen von Belegschaft, Zulieferern und Banken als grundsätzlich möglich anerkannt wurden.<sup>1858</sup>

Der Zeuge Schütte schilderte die Situation der Eigenbeiträge des Gesellschafters bei der P+S Werft so: „Wenn man eine Umstrukturierung macht, müssen ganz erhebliche Teile, ein sogenannter Eigenbeitrag geleistet werden. Und ein Eigenbeitrag der Hegemann-Gruppe war praktisch auszuschließen, weil da keine Liquidität zu holen war, allenfalls durch irgendwelche kleinen Handbewegungen.“<sup>1859</sup>

Da vonseiten des Gesellschafters Hegemann keine nennenswerten Eigenbeiträge erwartet werden konnten, war es notwendig, im Rahmen der Erstellung des Umstrukturierungsplanes zusätzliche Eigenbeiträge anderer beteiligter Privater zu erreichen. Die Werft versuchte daher, unter aktiver Beteiligung der Landesregierung, auch Eigenbeiträge von Banken, Belegschaft und Zulieferern zu erhalten. Diese Art der Beteiligung insbesondere der Belegschaft und der Zulieferer stellte allerdings eine unübliche Art der Eigenbeteiligung dar, die normal durch den Gesellschafter erbracht wird. Daher versuchte die Landesregierung im Rahmen von Gesprächen, die Anerkennung dieser Beteiligungsformen durch die Europäische Kommission zu klären. Dazu sagte der Zeuge SELLERING: „Und ich habe das ja versucht im Eingangsstatement deutlich zu machen, eine hochdramatische Situation, solch eine Art der privaten Beteiligung hat es noch nicht gegeben. Wir haben mit einem Spanier dort gesprochen, der unser Gesprächspartner war, mit dem ich sehr leicht einen vernünftigen Draht hinbekam. Der kam aus einer Gegend in Spanien, wo er mir sofort versichert hat: ‚Das ist so, wie bei euch in Vorpommern, dass einzelne Betriebe da solche Wirkung haben.‘ Und deshalb war er auch gleich so entgegenkommend mit diesen 40 Prozent statt 50. Und wir waren uns einig, dass das etwas ist, wenn wir die privaten Beiträge so nehmen, dann ist das etwas Neues für die EU. Und die waren aber alle einig: Wenn wir das gut begründen, wird das gehen.“<sup>1860</sup>

Die Landesregierung ging von einem Umstrukturierungsaufwand i.H.v. ca. 300 Mio. € aus. Demnach mussten Eigenbeiträge Dritter i.H.v. ca. 120 Mio. € für den Zeitraum der Umstrukturierung erbracht werden.<sup>1861</sup> Insbesondere die Beiträge der Belegschaft und der Zulieferer und deren rechtliche und steuerrechtliche Ausgestaltung bereitete erhebliche Schwierigkeiten. Der Zeuge SELLERING sagte hierzu aus: „Allerdings wurde auch klar, dass es sich um echte Beiträge seitens der Privaten handeln musste, dass also bloße Verzichte seitens der Belegschaft oder der Lieferanten, auf Entgelte oder Rechnungsforderungen, dass das nicht ausreichen würde. Die EU-Kommission hat klar gemacht, dass die Genehmigung, der sich an die Rettungsphase anschließenden Umstrukturierungsbeihilfe, zum einen von der Qualität des vorzulegenden Umstrukturierungsplans und zum anderen von den Eigenbeiträgen Privater, in der nötigen Form abhinge. Ganz klar war: Rettungsbeihilfe wird es geben. Die Umstrukturierungsbeihilfe, das war die große Hürde. Die Erreichung dieser privaten Beiträge, das war allen Seiten bewusst, das war äußerst schwierig.“<sup>1862</sup>

Die Eigenbeiträge müssen grundsätzlich nicht vor Beginn der Umstrukturierung erbracht

<sup>1858</sup> WP-061-13-04-2015, S. 17

<sup>1859</sup> WP-018-02-12-2013, S. 63

<sup>1860</sup> WP-061-13-04-2015, S. 90

<sup>1861</sup> Vermerk Finanzministerium vom 18. Juni 2012; FM 25, S. 2089

<sup>1862</sup> WP-061-13-04-2015, S. 17

werden. Ausweislich einer E-Mail des Rechtsanwalts Schütte<sup>1863</sup> ist es möglich, dass die Eigenbeiträge erst kurz vor dem Ende der Umstrukturierungsphase, aber vor dem Abschlussbericht an das Unternehmen fließen, mit der Folge, dass eine Rettungsbeihilfe auch ohne feststehende Verpflichtung zur Zahlung von Eigenbeiträgen erfolgen konnte. Die Landesregierung war sich dabei des Risikos bewusst, Zahlungen auf die Rettungsbeihilfe zu leisten, ohne dass die Frage der Eigenbeiträge geklärt war. Der Zeuge SELLERING sagte: „Die Risiken bestanden auch einmal darin, dass das Land sofort mit der Auszahlung der Rettungsbeihilfe beginnen musste, und zwar ohne dass es zu diesem Zeitpunkt schon Klarheit gegeben hätte, ob die Gespräche mit den Zulieferern, der Belegschaft, über ihren ganz erheblichen finanziellen Beitrag, ob das erfolgreich sein würde. Wir haben deshalb der Werftleitung Fristen für diese Gespräche gesetzt. Und wir haben von diesen Fristen die vollständige Zahlung der Rettungsbeihilfe abhängig gemacht.“<sup>1864</sup>

Zur Einwerbung der Beiträge wurde nach Aussage des Zeugen Glawe eine Arbeitsgruppe im Wirtschaftsministerium eingerichtet. Der Zeuge beschrieb die Aufgabe dieser Arbeitsgruppe so: „Wir hatten ja im Wirtschaftsministerium eine Arbeitsgruppe gebildet, die in besonderer Weise sich mit den Themen beschäftigen sollte. Und damals hatte Herr SAUR ja den Auftrag oder die Freischaltung bekommen, dass man die Dinge einmal steuerrechtlich betrachten musste, andererseits sozialversicherungspflichtig betrachten musste.“<sup>1865</sup>

## 6.1. Beiträge der Banken

Der Beitrag der Banken i.H.v. 32 Mio. € war nach Aussagen der Zeugen schnell vereinbart. Der Zeuge Glawe sagte aus: „Der Bankenanteil, der Verzicht, also das Einbringen von 32 Mio. war relativ schnell klar, da gab es auch relativ schnell eine Erklärung.“<sup>1866</sup> Der Zeuge SELLERING erklärte, dass die Banken ihre Zusage zu einem Betrag i.H.v. ca. 32 Mio. bereits vor der Beantragung der Rettungsbeihilfe gegeben haben.<sup>1867</sup>

Die Banken selbst erklärten in ihrer schriftlichen Stellungnahme: „Die Banken haben in dem Zusammenhang sich bereit erklärt, die bestehende Finanzierung im Rahmen der geltenden Verträge über bis zu 326 Mio. € zu banküblichen Bedingungen offen zu halten und die bestehende Bürgschaft unter bestimmten auflösenden Bedingungen (Genehmigung und Gewährung der Umstrukturierungsbeihilfe durch das Land Mecklenburg Vorpommern bzw. die Europäische Kommission; Vorlage eines Sanierungsgutachtens gemäß IDW S 6 mit positiver Fortführungsprognose) nur in Höhe eines Verbürgungsgrades von 80 Prozent geltend zu machen.“<sup>1868</sup> Das bedeutet, dass die Banken bereit waren, im Zeitraum des Beginns der Umstrukturierung am 4. Dezember 2012 bis zum regulären Auslaufen des Aval- und Barkreditrahmens Mitte 2014 die übliche Verbürgungsquote von 80 Prozent zu akzeptieren, was einen Selbstbehalt der Banken im Bürgschaftsfall von zusätzlichen 32,6 Mio. € bei voller Auslastung des Avalrahmens bedeutet hätte. Der Zeuge SCHÜTTE erklärte die Zusage der Banken so: „Die Banken waren ihrerseits jedenfalls dazu bereit, die, den Eigenanteil aus den verbürgten Darlehen und Rahmen von den, aus dem Rahmen, aus

<sup>1863</sup> E-Mail vom 3. Juli 2012, WM 29, S. 534

<sup>1864</sup> WP-061-13-04-2015, S. 18

<sup>1865</sup> WP-059-23-03-2015, S. 61

<sup>1866</sup> WP-059-23-03-2015, S. 61

<sup>1867</sup> WP-061-13-04-2015, S. 17 f.

<sup>1868</sup> Schreiben NORD/LB und KfW IPEX vom 20. Dezember 2012, S. 2, ADRs. 6/8

dem vorübergehenden Beihilferahmen von möglichen 90 Prozent auf 80 Prozent zurückzufahren, also 10 Prozent sozusagen als Eigenobligo zu übernehmen.“<sup>1869</sup> Allerdings wurde diese Zusage an die zusätzliche Voraussetzung der Erstellung eines neuen IDW S 6-Gutachtens und einer positiven Fortführungsprognose geknüpft. Die Banken räumten selbst ein, dass durch die Absenkung der Bürgschaftsquote keine Risikoerhöhung bei ihnen eingetreten wäre.<sup>1870</sup>

Im Übrigen zeigten sich Vertreter der Landesregierung auch überrascht, dass die Verringerung der Bürgschaftsquote als Eigenbeitrag der Banken durch die EU-Kommission anerkannt würde. Die Zeugin Polzin sagte wörtlich: „Allerdings hat sich nachher in Gesprächen und auch mit Verhandlungen in Brüssel herausgestellt, dass dort auch Beiträge akzeptiert werden, die wir erst im Grunde in der Bearbeitung dieses Themas gesehen haben. Ich nenne mal das Beispiel, dass man bei den Banken anerkannt hat, dass sie jetzt 80-prozentige Bürgschaften nur noch anfordern und diesen Anteil von 90 zu 80 schon als privaten Beitrag gesehen haben.“<sup>1871</sup>

Der Zeuge Dr. Mediger berichtete seinerseits, dass die Banken zusätzlich bereit waren, neben der Absenkung der Bürgschaftsquote auch auf einen Teil der Zinsen zu verzichten. Er sagte: „Die Banken waren bereit dazu, ... auf einen Teil ihrer Zinsen und auf ... die Verbürgung zu 90 Prozent zu verzichten, also 80 Prozent runterzugehen. Das haben sie gesagt, das würden sie tun.“<sup>1872</sup> Anhaltspunkte für den teilweisen Zinsverzicht sind dem Ausschuss allerdings nicht bekannt geworden.

## 6.2. Beiträge des Gesellschafters

Die Hegemann-Gruppe als Gesellschafter der P+S Werften war wirtschaftlich nicht in der Lage, nennenswerte Eigenbeiträge für die Umstrukturierung in Form von Liquidität zu leisten. Der Zeuge Schütte erklärte dazu: „Wenn man eine Umstrukturierung macht, müssen ganz erhebliche Teile, ein sogenannter Eigenbeitrag geleistet werden. Und ein Eigenbeitrag der Hegemann-Gruppe war praktisch auszuschließen, weil da keine Liquidität zu holen war, allenfalls durch irgendwelche kleinen Handbewegungen.“<sup>1873</sup>

Dennoch erklärte sich die Hegemann-Gruppe schnell bereit, einen Beitrag zu leisten. Der Zeuge Reiners bestätigte die diesbezügliche Zusage der Hegemann-Gruppe und sagte: „Herr Möller hat danach gesagt, was er von den jeweiligen Beteiligten erwarte und aufgezeigt, was das Land weiter tun werde – Kabinettsvorlage und Beschluss, Abstimmung Bund, EU, Belegschaft et cetera. Wenn es keine Verständigung gebe, würde es nicht einmal eine Beschlussvorlage geben, dann sei die Insolvenz in der nächsten Woche unabdingbar. Wir haben daraufhin unseren Beitrag zugesagt.“<sup>1874</sup> Zunächst ging PwC in einem Entwurf zur Mitteilung an die EU-Kommission vom 25. Mai 2012 noch davon aus, dass die Hegemann-Gruppe durch Verzicht auf Forderungen gegen die P+S Werften i.H.v. 10 Mio. € und durch Verzicht auf die Rückübertragung der Gesellschafteranteile i.H.v. 40 Mio. € Beiträge leisten

<sup>1869</sup> WP-057-18-03-2015, S. 10

<sup>1870</sup> Schreiben NORD/LB und KfW IPEX vom 20. Dezember 2012, S. 3, ADrs. 6/8

<sup>1871</sup> WP-059-23-03-2015, S. 104

<sup>1872</sup> WP-034-08-09-2014, S. 54

<sup>1873</sup> WP-018-02-12-2013, S. 62 f.

<sup>1874</sup> WP-042-03-11-2014, S. 15

könne.<sup>1875</sup> Bereits in der Entwurfsfassung vom 30. Mai 2012 waren ausschließlich nur noch Beiträge des Gesellschafters aus dem Forderungsverzicht von nunmehr 8,4 Mio. € enthalten.<sup>1876</sup>

### 6.3. Beiträge der Belegschaft

Vonseiten der Belegschaft wurden Eigenbeiträge für die Umstrukturierung i.H.v. ca. 68 Mio. € erwartet. Zwar hatte die Belegschaft bereits 2010 Beiträge zur Umstrukturierung geliefert. Die Landesregierung war deshalb zuversichtlich, dass eine Beteiligung der Belegschaft auch für diese Umstrukturierung gelingen werde. Der Zeuge Dr. Rudolph sagte dazu: „Es ist in der Tat richtig, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ja bereits in 11 und in 12 umfängliche Beiträge geliefert, geleistet haben. Es gab ja den Restrukturierungsvertrag vom 1. Juli 2010, der vorsah, dass Tariferhöhungen nur hälftig weitergegeben werden. Die Sonderzahlungen entsprechend geringer sind, Urlaubsvergütung nur aus Pauschalbetrag ... das ist richtig. Da gab es bereits, ich sage mal, leiderproble Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Insofern war die Situation, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich beteiligen werden an Beiträgen nicht unrealistisch, weil man kannte es.“<sup>1877</sup> Nach Aussage des Zeugen SELLERING ist die Aufbringung von Beiträgen i.H.v. 68 Mio. € durch die Arbeitnehmerschaft der Werften sogar angeboten worden.<sup>1878</sup> Wörtlich sagte er: „Aber es war natürlich auch eine Belegschaft, die mir gesagt hat – ich hatte ganz viel Kontakt mit dem Betriebsrat – die mir gesagt haben: ‚Wir können das, wir setzen uns ein, wir machen da mit.‘ Und die ja dann sogar gesagt haben: ‚Wir wollen eure Hilfe und wir sind bereit, selbst Geld einzusetzen.‘ [...] Also, bitte nicht diesen Zungenschlag, wir hätten auf Kosten der Arbeitnehmer sanieren wollen. Sondern, es war eine völlig verzweifelte Lage, die einzige Chance waren private Beiträge. Und da haben IG-Metall, Betriebsrat, die haben gesagt: Das machen wir. Und ich glaube, das kann man nicht hoch genug einschätzen.“<sup>1879</sup>

Etwas differenzierter berichtete der Zeuge Glawe, der die Bereitschaft der Belegschaft zu Arbeitnehmerbeiträgen so darstellte, dass die Arbeitnehmervertreter eine solche Möglichkeit zwar nicht anboten, aber auch nicht ausgeschlossen hätten. Er sagte wörtlich aus: „Dass die Frage zu den Mitarbeiterbeiträgen nicht von einem Tag zum anderen zu erreichen war, war klar. In ersten Gesprächen mit den Gewerkschaften hieß es aber, man könne sich das vorstellen, man müsste das aber noch mal genau durchrechnen und man müsste natürlich auch mit den Betroffenen reden.“<sup>1880</sup>

Daneben gab es hinsichtlich der Ausgestaltung der Arbeitnehmerbeteiligung steuerrechtliche und EU-rechtliche Probleme, die es zu lösen galt. Der Zeuge Dr. Mediger beschrieb die Situation wie folgt: „Die Arbeitnehmer waren ebenfalls zu beträchtlichen Zugeständnissen bereit. Da gab es aber ... ganz große Schwierigkeiten, das zu konstruieren und zwar in steuer- und sozialversicherungsrechtlicher Hinsicht, dass also die Arbeitnehmer für ihre Bereitschaft, mehr zu leisten ohne Entgelt oder so, nicht auch noch Steuern zahlen

---

<sup>1875</sup> FM 28, S. 23

<sup>1876</sup> FM 28, S. 29

<sup>1877</sup> WP-050-19-01-2015, S. 63

<sup>1878</sup> WP-061-13-04-2015, S. 17 f.

<sup>1879</sup> WP-061-13-04-2015, S. 127

<sup>1880</sup> WP-059-23-03-2015, S. 61 f.

müssen. Auch da hat man Wege gefunden. Das hätte man schon hingekriegt.“<sup>1881</sup> Nach den Aussagen des Zeugen Schütte stand die EU-Kommission den Arbeitnehmerbeiträgen zunächst skeptisch gegenüber.<sup>1882</sup> Er erläuterte die Bedenken der Kommission so: „Bei den Mitarbeiterbeiträgen war sie erst sehr viel skeptischer, weil das so Grundsatzthema immer gewesen ist und normalerweise man bei Mitarbeitern auch nur von Verzichten spricht. Die machen eben dann, verzichten eben auf Bezahlungen oder so was. Und das verschwindet irgendwie im, im Gesamtgeräusch der Liquidation ... und ist dann irgendwie nicht messbar. Und wenn man das aber messbar macht – und dazu gab es Pläne –, dann war auch das die Möglichkeit, einen Eigenbeitrag zu machen und das fließt eben.“<sup>1883</sup> So dürften die erbrachten Beiträge der Belegschaft nicht aus bloßem Lohnverzicht bestehen. Die Kommission erwartete eine Lösung, bei der tatsächliche Zahlungen der Belegschaft an das Unternehmen fließen, wobei den Arbeitnehmern aber keine steuerlichen Nachteile entstehen sollten.

Hierzu sagte der Zeuge Schütte wörtlich: „Und wir haben lange und viel diskutiert über Beiträge von Lieferanten und von Arbeitnehmern. Auch das gestaltete sich nicht einfach, weil die Kommission solchen Eigenbeiträgen sehr skeptisch gegenübersteht und immer sagt, dass müssen eigentlich Beiträge in Cash sein und es durfte nicht gleich so als Cashback aussehen. Es musste bei den Arbeitnehmern zudem so gestaltet werden, dass die Arbeitnehmer keine steuerlichen und anderen Nachteile dadurch hätten.“<sup>1884</sup>

Im Rahmen der Entwicklung von Beteiligungskonzepten wurden verschiedene Ansätze der Belegschaftsbeiträge entwickelt und mit der EU-Kommission abgestimmt. Der Zeuge Schütte berichtete darüber: „Wir haben diese Sachen mit der Kommission diskutiert. Die Kommission hatte mehr die Frage, wie werden die Beiträge geleistet, als dass sie irgendwo ernsthafte Zweifel gehabt hätten, dass dieser Beitrag über die Jahre hinweg hätte geleistet werden können, nach meiner Erinnerung. Wobei das Thema der Mitarbeiterbeteiligung ist, glaube ich, auch nur einmal diskutiert worden und zwar auch, glaube ich, schon nachdem die Rettungsbeihilfe gewährt worden war.“<sup>1885</sup> Des Weiteren berichtete er von einem Treffen bei der EU-Kommission: „Und insbesondere gab es ein Gespräch – bei dem ich selber nicht dabei gewesen bin, worüber ich nur eine Notiz gelesen habe, das ist meines Erachtens Anfang Juni 2012 gewesen – wo Staatssekretär Möller mit verschiedenen anderen Personen bei der Kommission gewesen ist und sie verschiedene Punkte diskutiert haben, unter anderem den Eigenanteil der Lieferanten, unter anderem, glaube ich, auch den Eigenanteil der Mitarbeiter und wo da von der Kommission erste Hinweise gegeben wurden, warum das so nicht geht. Und daraufhin haben wir dann angefangen, diese Dinge weiter aufzubohren, haben das in weiteren Gesprächen und Sitzungen mit der Kommission vertieft, obwohl zu dem Zeitpunkt eigentlich gar kein Anlass mehr bestand, weil die Rettungsbeihilfe beantragt war.“<sup>1886</sup>

Im Rahmen dieses Treffens von Vertretern der EU-Kommission, des Treuhänders, der Bundesregierung und der Landesregierung am 20. Juli 2012 definierte die Kommission Vorgaben, die zu einer Akzeptanz der Mitarbeiterbeiträge führen würden. Insbesondere

---

<sup>1881</sup> WP-034-08-09-2014, S. 54

<sup>1882</sup> WP-018-02-12-2013, S. 62 f.

<sup>1883</sup> WP-057-18-03-2015, S. 13

<sup>1884</sup> WP-018-02-12-2013, S. 62 f.

<sup>1885</sup> WP-057-18-03-2015, S. 47

<sup>1886</sup> WP-057-18-03-2015, S. 49

forderte die Kommission, dass Mitarbeiter die Gelder zunächst erhalten und aufgrund einer eigenen individuellen Investitionsentscheidung wieder in das Unternehmen einbrächten.<sup>1887</sup> Diese Vorgaben könnten grundsätzlich in einem Tarifvertrag geregelt werden, wobei die individuelle Investitionsentscheidung des Mitarbeiters sichtbar sein müsste.<sup>1888</sup>

In Zusammenarbeit mit Ernst & Young, dem Rechtsanwalt Dr. Stadler und der Landesregierung wurde durch die Werft ein Konzept der Mitarbeiterbeteiligung entwickelt. Der Zeuge Saur berichtete über die Schwierigkeiten, die es dabei zu lösen galt und die Tatsache, dass die Landesregierung den Geschäftsführer der Treuhand, den Rechtsanwalt Dr. Stadler um Vorschläge zur Lösung gebeten hatte. Der Zeuge Saur sagte dazu: „Da war die große Frage, die steuerliche: Wie, wie ist das eigentlich steuerlich zu bewerten, wenn Arbeitnehmer einen Teil ihres Gehaltes im Unternehmen anlegen, ist das steuerlich relevant? Wenn ja, dann würden sich die Arbeitnehmer ja selber schaden. Sie müssten einmal die Lohnsteuer abführen und dann legen sie vom Nettobetrag einen Teil im Unternehmen an und müssen auf diesen Teil noch mal Steuern zahlen. Darauf die Frage: Wie kann man so ein Problem lösen? Auch da haben wir Herrn Dr. Stadler – der ein Jurist gewesen ist und der auch eben über diese Wellensiek-Kanzlei ja auch Möglichkeiten hatte, solche Fachfragen zu prüfen – auch gebeten, uns Vorschläge zu machen.“<sup>1889</sup>

Das Grobkonzept der Mitarbeiterbeteiligung wurde am 25. Juli 2012 vorgelegt. Im Rahmen dieses Konzeptes war vorgesehen, dass die Mitarbeiter innerhalb eines Umstrukturierungszeitraumes von 2,5 Jahren künftige Extralohnbestandteile, wie tarifliche Lohnerhöhungen, Weihnachts- und Urlaubsgeld sowie Mehrarbeit verzichten und 65 unbezahlte Überstunden p.a. ableisten. Stattdessen wird ihnen im Rahmen einer Lohnumwandlung ein Anspruch auf Genussrechtkapital eingeräumt und i.H.v. 360 € p.a. (steuerlicher Freibetrag) der Erwerb von GmbH-Anteilen an der Werft ermöglicht.<sup>1890</sup>

Die erworbenen Genussrechte sollten so gestaltet werden, dass sie nicht vor Ablauf von 20 Jahren auszahlbar, stimmrechtslos, nicht übertragbar, beleihbar oder verpfändbar aber gewinnabhängig verzinsbar sein sollten. Außerdem sollte den Mitarbeitern ein Wahlrecht zur Annahme der Lohnumwandlung eingeräumt werden.<sup>1891</sup> Mit dieser Gestaltung sollten die Regelungen der Belegschaftsbeiträge steuer-, sozialversicherungs- und europarechtlich vereinbar sein.

Durch die Regelungen sollten über den Umstrukturierungszeitraum von 2,5 Jahren ein Betrag von 68 Mio. € an Mitarbeiterbeiträgen der Werft zufließen. Das entspricht einem Beitrag je Arbeitnehmer i.H.v. 18.133 € Dieser Betrag sei aber für die Arbeitnehmer „Cash-Neutral“.<sup>1892</sup>

Die IG Metall hat dem Grobkonzept am 11. Juli 2012 zugestimmt.<sup>1893</sup>

Die Verpflichtung der Mitarbeiter sollte im Rahmen eines Sanierungstarifvertrages erfolgen. Das Grobkonzept des Sanierungstarifvertrags wurde den Vertretern der IG Metall

<sup>1887</sup> Memorandum über ein Treffen mit der EU vom 20. Juli 2012, WM 58, S. 329 ff.

<sup>1888</sup> Memorandum über ein Treffen mit der EU vom 20. Juli 2012, WM 58, S. 328

<sup>1889</sup> WP-040-27-10-2014, S. 50

<sup>1890</sup> Grobkonzept des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms von Ernst & Young, FM 26, S. 2690

<sup>1891</sup> FM 26, S. 2695 f.

<sup>1892</sup> FM 26, S. 2690

<sup>1893</sup> Schreiben der IG Metall vom 11. Juli 2012, StK 10, S. 629 PDF

Küste zur Stellungnahme vorgelegt. Mit Schreiben vom 16. August 2012 nahm die IG Metall über ihre Vertreter zu dem Grobkonzept Stellung und stimmte diesem grundsätzlich zu.<sup>1894</sup> Allerdings knüpfte die IG Metall ihre Zustimmung an Bedingungen. U. a. verlangte sie neben den Beiträgen von Land, Zulieferern, Banken und leitenden Angestellten eine Stärkung der Gesellschaft durch „Erwerb eines Gesellschaftsanteils durch Bund, Land oder KfW“.<sup>1895</sup>

Außerdem hat die IG Metall nach Angaben des Zeugen Fröschke die Frage der Mitarbeiterbeiträge im Rahmen einer Betriebsversammlung durch die Belegschaft abstimmen lassen. Er sagte: „Die Frage, ob wir 68 Mio. noch mal für eine Phase zwei dazu beitragen. Da haben wir eine Betriebsversammlung gemacht und dann haben wir die Kollegen dort unten einfach denen das vorgestellt und haben das abstimmen lassen. Und da waren nicht alle dafür.“<sup>1896</sup> Die überwiegende Zustimmung der Belegschaft bestätigte auch der Zeuge Kräplin, der sagte: „Ich glaube, das ist sogar EU-Recht. Und daraus ergab sich zu der Zeit, so wie wir aufgestellt waren, der Betrieb, dass die Belegschaft dort sich mit einem Anteil von 68 Mio. € hätte in den Betrieb einkaufen können. Und damit, wenn Sie mich jetzt so fragen, welche Garantien das jetzt in die Zukunft die nächsten 100 Jahre hat ... da war keine. Aber zumindest wäre damit sichergestellt gewesen, dass die Finanzierung der Werft – oder der Werften – hätte eine Zukunft gehabt. So. Da haben wir uns natürlich drauf eingelassen. Das haben wir nicht allein gemacht. Wir haben uns zusammengetan mit den Mitgliedern, IG Metall, mit der Belegschaft. Wir haben eine Betriebsversammlung gemacht und haben einfach gefragt, ob wir uns darauf einlassen sollen. Und haben abstimmen lassen und es waren sehr wenige dagegen.“<sup>1897</sup>

Die Gespräche mit den Belegschaftsvertretern über die Mitarbeiterbeiträge, insbesondere im Hinblick auf die notwendige Verringerung der Belegschaft um 500 Arbeitnehmer und der damit verbundenen Erhöhung der Beiträge für den einzelnen Arbeitnehmer wurde bis unmittelbar vor der Insolvenz durch Vertreter der Werft geführt. Der Zeuge Fröschke sagte hierzu aus: „Die Insolvenz an sich war ja eine Option. So. Wir waren überrascht davon, nachdem wir gesagt haben, wir geben diese 68 Mio. als Arbeitnehmerbeiträge. Und wo Herr Fuchs dann kam und wir sonnabends dann noch mal besprochen hatten, dass es auch über ein anderes Modell geht, dass wir weiterem Personalabbau zustimmen und weiteren Ersparnissen, also Belegschaftsbeiträgen.“<sup>1898</sup>

Neben den Beiträgen der Belegschaft war vorgesehen, einen Beitrag der leitenden Angestellten durch Lohnverzicht über 3 Jahre i.H.v. 1,5 Mio. € zu erbringen.<sup>1899</sup>

#### 6.4. Beiträge der Zulieferer

Die Einwerbung von Zuliefererbeiträgen gestaltete sich sehr schwierig. Nach Angaben des Zeugen Sellering wurde ein Zuliefererbeitrag i.H.v. 20 bis 40 Mio. € erwartet.<sup>1900</sup> Er sagte aber auch: „Die Gespräche damals, nach unserer Rückkehr aus Brüssel, die begannen ja

<sup>1894</sup> Schreiben der Rechtsanwälte Oberberg, Haschke, Dudda, FM 26, S. 2847 ff.

<sup>1895</sup> Schreiben der Rechtsanwälte Oberberg, Haschke, Dudda, FM 26, S. 2852

<sup>1896</sup> WP-044-24-11-2014, S. 19

<sup>1897</sup> WP-044-24-11-2014, S. 116

<sup>1898</sup> WP-044-24-11-2014, S. 34

<sup>1899</sup> FM 28, S. 28

<sup>1900</sup> WP-061-13-04-2015, S. 17



durchaus positiv – zum Beispiel mit den Lieferanten, mit der Belegschaft –, sodass die Einbringung dieser Beiträge erreichbar erschien.“<sup>1901</sup>

Die Schwierigkeiten ergaben sich einerseits daraus, dass die Beiträge der Zulieferer nicht aus Forderungsverzichten bestehen durften. Der Zeuge Schütte sagte dazu: „Jedenfalls hat man eine doch relativ schwierige Aufgabe gehabt, den Gesamtfinanzierungsbetrag für die Umstrukturierung darzustellen, durch diese Maßnahmen, aus denen die Eigenbeiträge zusammengesetzt werden könnten, zumal die Kommission dann Anfang Juni auch zu erkennen gegeben hat: ‚Naja, Lieferantenbeiträge mögen wir so nicht, normale Verzichte finden wir, führen nur zu einer Verringerung der Umstrukturierungskosten aber nicht einer Erhöhung des Eigenanteils.‘ [...] Die Kommission hatte damals zu erkennen gegeben, dass tatsächlich Lieferantenbeiträge in Betracht kommen, wenn ein Lieferant einen wirklichen Beitrag liefert, einen Cash-Beitrag liefert. Und es gab verschiedene Modelle, mit denen man dieses hätte bewerkstelligen können.“<sup>1902</sup>

Andererseits gab es Probleme hinsichtlich der Interessenkollision der Lieferanten, einerseits als Lieferanten, andererseits als beteiligte Gesellschafter. Aus diesem Grunde wurde ein sog. Genussscheinmodell präferiert. Der Zeuge Saur berichtete dazu: „Also, Herr Stadler hat dieses Lieferantenmodell auch selber entworfen. Da ging es um diese Genussscheine, weil die Kommission hat gesagt: Also uns reicht nicht als privater Beitrag, dass die Lieferanten auf irgendwelche Forderungen verzichten, sondern die Lieferanten müssen Unternehmer spielen. Das heißt, sie müssen als Gesellschafter der Werft mit einsteigen. Und müssen der Werft richtig Geld geben. Ansonsten ist das für uns kein privater Beitrag. Und dafür musste ein Modell her. Es konnte keine direkte Beteiligung sein, weil das wäre völlig, völlig ausgeschlossen gewesen, dass sich Zulieferer direkt als Gesellschafter bei der Werft beteiligen. Da sind die Interessengegensätze zu groß. Es musste eine Mischung gefunden werden, so eine Art Genussscheinmodell, dass die Zulieferer möglichst wenig Mitspracherechte hatten, möglichst gar keine, aber eben doch ein Weg gefunden werden konnte, dass man sozusagen Anteile herausgeben kann. Und das Modell ist von der Treuhand entwickelt worden, von Herrn Dr. Stadler.“<sup>1903</sup>

Das Genussscheinmodell sah vor, dass die Zulieferer bei Lieferung mindestens 4 Prozent des jeweiligen Umsatzes als Genussrechtskapital in die P+S Werften investieren. Dieses Genussrechtskapital sollte als Eigenkapital der P+S Werften bilanziert werden. An das Genusskapital sind keine Stimmrechte gebunden. Für die Einzahlung sollten die Zulieferer entsprechende Genussscheine erhalten, die weder übertragbar noch vor Ablauf von 20 Jahren durch die Zulieferer kündbar sein sollten. Dadurch sollte das Genusskapital dem Unternehmen langfristig zur Verfügung stehen. Die Verzinsung des Genusskapitals sollte durch eine Gewinnbeteiligung erfolgen, abhängig vom Restrukturierungserfolg der Werften.<sup>1904</sup>

Dieses Genussscheinmodell wurde in verschiedenen Gesprächen mit Vertretern des Zuliefererverbundes MAZA sowie mit einzelnen Zulieferern erörtert. Ein erstes Gespräch zu diesem Thema fand am 5. Juni 2012 im Wirtschaftsministerium statt. Der Zeuge Gefken schildert dieses Gespräch so: „Ich erinnere mich an ein, an ein Gespräch hier im ...

<sup>1901</sup> WP-061-13-04-2015, S. 18

<sup>1902</sup> WP-057-18-03-2015, S. 9 f.

<sup>1903</sup> WP-040-27-10-2014, S. 50

<sup>1904</sup> Präsentation: Leistungen der Lieferanten zur Umstrukturierung der P+S Werften, WM 125, S. 669 ff.

Wirtschaftsministerium am 05.06., meine ich. Da ist ... auf Initiative des Landes oder auf Initiative von MAZA, das ist ein Zuliefererverband, dem wir auch angeschlossen sind, das kann ich jetzt nicht genau sagen. Auf jeden Fall, auf einer der Initiativen hat ein Gespräch stattgefunden, wo die Landesregierung, wie ich finde, sehr umfangreich geschildert hat, wie die finanzielle Situation ist, auch schon angedeutet hat, wie man eventuell diese Situation meistern könnte. Auch damals schon gesagt hat: ‚Dazu gehört aber auch ein Eigenbeitrag der Belegschaft, der Lieferanten, Banken, was auch immer.‘ Das war das erste Mal, wo wir eben nicht aus der Presse gehört haben oder selbst vermutet haben, dass es relativ schlecht aussieht.“<sup>1905</sup>

Eine Reihe von Unternehmen, u. a. die Zulieferer Kaefer<sup>1906</sup> und Lethe<sup>1907</sup>, erklärten ihre grundsätzliche Bereitschaft, an diesem Modell teilzunehmen, unter der Bedingung einer genaueren Ausgestaltung der Genussscheinregelung. Auch der Verbund MAZA erklärte für seine Mitgliedsunternehmen die grundsätzliche Bereitschaft, machte diese aber von verschiedenen Voraussetzungen abhängig, u. a. in der Besetzung der Geschäftsführung der Werft, der Ausgestaltung und Absicherung der Lieferantenbeziehungen.<sup>1908</sup> Der Zeuge Glawe bestätigte diese Absichtserklärungen in seiner Aussage und erklärte, dass es dazu bis August 2012 weitere Gespräche geben sollte: „Bei den Zulieferern, habe ich ja vorhin schon ausgeführt, dass es Absichtserklärungen gegeben hat, aber keine Detailerklärung von einzelnen Zulieferern direkt. Dazu sollten Anfang, Ende Juli, Anfang August Einzelgespräche mit einzelnen Zulieferern, ja, besprochen werden, um diesen Anteil von 5 Mio. pro Jahr aufzubringen.“<sup>1909</sup>

An den Gesprächen mit den Zulieferern waren nach Aussagen der Zeugin Polzin Vertreter der Landesregierung beteiligt. Sie sagte: „Soweit ich erinnere, waren es die Staatssekretäre des Wirtschafts- und Finanzministeriums, die sich auch mit den Zulieferern zusammensetzten, um mit ihnen über eine gemeinsame Zukunft – vor allem ging es darum, dass sie ihre ausstehenden Entgelte bekommen und auch darum, wie sie gemeinsam in ein Konzept gehen, das sich positiv zur Werft positioniert. Wir haben, um es noch mal zusammenzufassen, alles rechtlich Mögliche, alles was wirtschaftlich und finanziell vertretbar war, getan.“<sup>1910</sup>

Daneben wurde das Modell von verschiedenen Zulieferern abgelehnt, wie MTU Friedrichshafen oder der Renk AG aus Augsburg.<sup>1911</sup>

Bei den zustimmenden Zulieferbetrieben gab es hinsichtlich der Praktikabilität des Genussscheinmodells erhebliche Zweifel. Der Zeuge Selck formulierte in seiner Vernehmung wie folgt: „Da wurde auch noch von uns verlangt, dass wir einen Beitrag leisten in Form vom Erwerb von Genussscheinen – Heißt das Genussscheinen? – Genussscheinen, wo wir uns quasi als Privatperson, als Unternehmer mit an der Werft beteiligen sollen. Das, das ist so zum Ausdruck gebracht worden von dem Minister Glawe, das ist auch eine, eine Forderung vom, von der EU, dass man wenn, dass die Lieferanten,

---

<sup>1905</sup> WP-042-03-11-2014, S. 137

<sup>1906</sup> Schreiben Kaefer Schiffsausbau GmbH vom 12. Juni 2012, FM 125, S. 676

<sup>1907</sup> Schreiben Lethe GmbH vom 12. Juni 2012, FM 125, S. 675

<sup>1908</sup> Schreiben MAZA M-V e.V. vom 25. Juni 2012, WM 35, S. 173 ff.

<sup>1909</sup> WP-059-23-03-2015, S. 61 f.

<sup>1910</sup> WP-059-23-03-2015, S. 94

<sup>1911</sup> StK 4, S. 123 PDF

also dass man als Mitgesellschafter dann auftreten sollte.“<sup>1912</sup> Bezugnehmend auf ein Gespräch in der Staatskanzlei zwischen der Landesregierung und Zulieferern sagte er aus: „Also, so wie ich das mitgekriegt habe da in der Besprechung, war das ja für das Konzept nach dem Dezember hinaus. Über dies dreijährige Konzept sollte das ja laufen. Also, es wurde schon, schon ziemlich Blödsinn da erzählt, so nach dem Motto: ‚Vier Prozent schlägt Ihr auf die zukünftigen Aufträge rauf.‘ Wusste ich auch nicht warum. Weil man muss ja Aufträge auch erst mal verhandeln. Dann muss man gegenüber dem Wettbewerber gewinnen und dann ... dann, dann ist es schon wieder kein Wettbewerb. Weil dann, wie willst du dann die vier Prozent da raufhauen? Und dann kriegst du die im Preis dann wieder. Also, das waren schon wilde Spekulationen, die da angestellt wurden. Gießelbach hat dann bloß die Hände hochgerissen und hat gesagt: ‚Das ist Beschiss, das machen wir nicht.‘ Dann hat der Herr Binder gesagt: ‚Lass uns eine Kommission gründen, die bestehend aus MAZA und das Land, und, und ein Konzept erarbeiten, wie sowas zukünftig aussehen kann.‘ Also, es ist, sollte eigentlich was passieren. Aber da, das weiß ich dann halt nicht mehr, weil ich fand das einfach Quatsch. Weil das ist ja Wettbewerbsverzerrung. Wie will man, wie will man das gestalten, wenn man da Genussscheine erwirbt und auch zukünftig dann die Aufträge wiederkriegen will. Das funktioniert ja gar nicht.“<sup>1913</sup>

Laut Aussage des Zeugen Selck habe nach der Vorstellung des Genussscheinmodells Anfang Juni 2012 noch eine Beratung der Zulieferer unter Teilnahme von Vertretern der Landesregierung stattgefunden: Meine Kollegen haben mir erzählt, in Stralsund gab es noch mal ein Treffen. Da war der Staatssekretär Rudolph auch mit anwesend. Der hat auch mit meinen Leuten gesprochen. Und der hat gesagt, die haben eindeutig da zum Ausdruck gebracht, dass der Kurs beibehalten wird. Also, es ist alles auf gutem Kurs.“<sup>1914</sup> Auch der Zeuge Gefken berichtete über dieses Treffen: „Dann gab es aber noch mal eine Präsentation ... des Landes ... bei, auf den, auf der Werft am 31.07. Ich meine am 31.07., wie es jetzt konkret ausgestaltet werden kann, so was. Und wir wurden dann gebeten, sehr kurzfristig eine Antwort zu geben, ob wir uns so was vorstellen können.“<sup>1915</sup>

Konkrete Vereinbarungen mit den Zulieferern über die Teilnahme am Genussscheinmodell zur Erreichung der Lieferantebeiträge wurden aufgrund der eingetretenen Insolvenz nicht mehr geschlossen.

## 7. Notifizierung und Genehmigung der Rettungsbeihilfe

Die Notifizierung der staatlichen Beihilfe zugunsten der P+S Werften GmbH erfolgte elektronisch am 1. Juni 2012 mit Hilfe des entsprechenden Notifizierungsformulars der Kommission durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. In diesem Formular wird als Haupt- und Nebenziel die Rettung der P+S Werften GmbH als Unternehmen in Schwierigkeiten genannt. Der Gesamtbetrag der Beihilfe wird mit 152,4 Mio. € bei einer Höchstintensität der Einzelbeihilfe von 100 Prozent angegeben. Spezifiziert wird das entsprechende Darlehen des LFI, welches gemäß der Richtlinie verzinst wird, als zu 100 Prozent vom Land verbürgt bei einer 50-prozentigen Rückverbürgung des Bundes. Die Beihilfe werde nicht in Tranchen gewährt, wohl aber sukzessive nach Liquiditätsbedarf zu- und abgeführt werden – als „atmender Rahmen“. Als

<sup>1912</sup> WP-046-01-12-2014, S. 9

<sup>1913</sup> WP-046-01-12-2014, S. 44

<sup>1914</sup> WP-040-27-10-2014, S. 53

<sup>1915</sup> WP-042-03-11-2014, S. 137 f.

Anlagen der Notifizierung sind u. a. die Gutachten von PwC zum Status der P+S Werften GmbH als Unternehmen in Schwierigkeiten und zur Bemessung der Höhe der Rettungsbeihilfe jeweils mit Datum vom 1. Juni 2012 beigefügt.<sup>1916</sup>

Mit Schreiben vom 8. Juni 2012 legte die Bundesrepublik Deutschland eine Ergänzung zur Notifizierung vom 1. Juni 2012 vor<sup>1917</sup> sowie ebenfalls mit Datum vom 8. Juni 2012 eine Antwort an die EU-Kommission bezüglich offener Fragen zur Notifizierung, welche die EU-Kommission mit Datum vom 6. Juni 2012 gestellt hatte.<sup>1918</sup>

In der Ergänzung der Notifizierung vom 8. Juni 2012 wird der Werdegang der Werften einschließlich ihrer Produktpalette und ihres Anteils am deutschen Schiffsbau 2011 skizziert. Weiterhin wird nochmals bestätigt, dass es sich nach den Richtlinien der EU-Kommission um ein Unternehmen in Schwierigkeiten handle. Es folgt die Beschreibung der eigentlichen Rettungsmaßnahme, zum Beispiel die sukzessive Ausreichung des Kredites jeweils nach dem wochengenauen Liquiditätsbedarf der Werften GmbH von bis zu max. 152,4 Mio. €<sup>1919</sup> Es wird besonders auf die Notwendigkeit hingewiesen, in der Umstrukturierungsphase aufgrund des Orderbooks weitere Avalkreditrahmen i.H.v. geschätzten ca. 230 Mio. € nutzen zu können. Der Zinssatz der Rettungsbeihilfe wird ab dem ersten Auszahlungstag mit 11,67 Prozent angegeben, verbunden mit der Absicht, im Rahmen des Verfahrens rückwirkend einen niedrigeren Zinssatz festlegen zu können. Die Rückzahlung des Darlehens wird für spätestens 3. Dezember 2012 festgeschrieben.<sup>1920</sup> Im Folgenden wird dargestellt, dass die Voraussetzungen erfüllt seien, nach denen eine Rettungsbeihilfe gewährt werden könne. Insbesondere wird der Nachweis geführt, dass die Rettungsbeihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar sei. Zum Beispiel gelte das für den angesetzten Zinssatz oder für Ausstrahlungseffekte auf andere Mitgliedsstaaten.<sup>1921</sup>

In der Beantwortung der Fragen des Schreibens der EU-Kommission vom 6. Juni 2012 wird angegeben, dass ein erster Teilbetrag der Rettungsbeihilfe i.H.v. 19 Mio. am 4. Juni 2012 an das Unternehmen ausbezahlt und eine Gewährleistungserklärung des Landes gegenüber der Deutschen Kreditbank AG i.H.v. 44 Mio. € abgegeben wäre. Ebenso wurde die Höhe der Rettungsbeihilfe auf Wunsch der EU-Kommission nach der geltenden Formel der Richtlinie mit rund 24 Mio. errechnet und damit als deutlich unter dem tatsächlichen Bedarf des Unternehmens identifiziert. Damit sei aus deutscher Sicht die Formel nicht anwendbar. Bezüglich der Verschmelzung der Volkswerft Stralsund mit der Peene-Werft GmbH heißt es: „Deutschland bestätigt, dass P+S von der Hegemann & Kämmerer GmbH & Co. KG und der Detlef Hegemann Engineering GmbH deren Anteile an der Volkswerft Stralsund GmbH von zusammen 17,5 Prozent im laufenden Betrieb übernommen hat. Die Anteilsübernahme erfolgte weder im Rahmen einer Abwicklung noch im Zuge einer Liquidation.“ Außerdem wird versichert, dass weder die Peene-Werft GmbH noch die Volkswerft in den letzten zehn Jahren Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen erhalten haben.<sup>1922</sup>

Das vorrangige Ziel der Notifizierung der Rettungsbeihilfe ist es gewesen, die Umstrukturierungsphase und damit eine Fortführung der P+S Werften GmbH zu erreichen,

<sup>1916</sup> WM 56, S. 355 ff.

<sup>1917</sup> WM 59, S. 144 bis 138

<sup>1918</sup> WM 56, S. 12 bis 10

<sup>1919</sup> WM 59, S. 142

<sup>1920</sup> WM 59, S. 142

<sup>1921</sup> WM 59, S.140

<sup>1922</sup> WM 56, S. 10 bis 12

wie der Zeuge Dr. Schütte aussagt: „Es stand absolut im Vordergrund, die Umstrukturierung und die Fortführung des Unternehmens. Das, die Möglichkeit einer geordneten Abwicklung ist einmal diskutiert worden und angesichts der gesamten, des gesamten Umfelds der gesamten Zahlen und des Projekts zur Umstrukturierung verworfen worden, als eine zwar vielleicht theoretische Möglichkeit, aber sicherlich nichts, was man gleichberechtigt daneben macht. Selbst wenn es anders gewesen wäre, wenn Sie ein Unternehmen in die Insolvenz gleiten lassen und keine Rettungsbeihilfe haben, haben Sie keine EU-beihilferechtlich konforme Möglichkeit, dem Unternehmen irgendwelche Gelder zur Verfügung zu stellen.“<sup>1923</sup>

Die Notifizierung der Rettungsbeihilfe nimmt noch nicht den Umstrukturierungsplan vorweg, ebenso konnte man im Falle der P+S Werften GmbH in Bezug auf die Höhe der Beihilfe auch nicht auf die Standardberechnung der Kommission zurückgreifen, wie der Zeuge Dr. Schütte herausarbeitet: „Die Notifizierung der Rettungsbeihilfe sagt über die Frage der Eigenbeteiligung und des Eigenanteils im Falle der Umstrukturierung nichts. Das gehört da auch nicht hin, weil die Rettungsbeihilfe ausschließlich dazu dient, sozusagen: ‚Es ist ein Unternehmen in Schwierigkeiten, das ergibt sich daraus, daraus, daraus. Der Liquiditätsbedarf des Unternehmens ist folgende Höhe, 152 Millionen, das ergibt sich aus Folgendem.‘ Und da konnte man nicht den Standardberechnungsbogen der Kommission nehmen, sondern man sagte: Aufgrund der verschiedenen Ablieferungen, der verschiedenen großen Projekte, ist der Liquiditätsbedarf in den nächsten sechs Monaten so hoch. Das wurde belegt. Das wurde diskutiert im Einzelnen. Diese Punkte gehören zum Thema Rettungsbeihilfe.“<sup>1924</sup>

Um die Bedingungen für die europarechtliche Genehmigung der Beihilfe im Zusammenhang mit der P+S Werften GmbH zu diskutieren und die Notifizierung vorzubereiten, sind Ministerpräsident Erwin Sellering und Wirtschaftsminister Harry Glawe am 31. Mai nach Brüssel zur EU-Kommission gereist, dazu führte der Zeuge Sellering aus: „Allerdings galten für diese Hilfsmöglichkeit harte europarechtliche Einschränkungen. Und es war keineswegs selbstverständlich, dass Brüssel die rechtlichen Bedingungen als erfüllt ansehen würde. Deshalb bin ich mit dem Wirtschaftsminister am 31. Mai nach Brüssel gefahren. Das waren sehr schwierige Gespräche, aber am Ende wurde uns die Gewährung einer Rettungsbeihilfe i.H.v. 152,4 Mio. als sicher in Aussicht gestellt. Das war ein sehr hoher Betrag. Vor allem war es ein sehr hoher Anteil der letztlich errechneten, endgültig benötigten Umstrukturierungsbeihilfe, die sollte 182 Mio. betragen. Rettungsbeihilfe, schon ein Riesenteil davon, vorab. Aber wir brauchten diese Summe, um bis zur Bewilligung der Umstrukturierungsbeihilfe – die erfahrungsgemäß länger dauert – die Weiterarbeit auf den Werften zu ermöglichen. Ein weiterer großer Verhandlungserfolg in Brüssel war, dass die rechtlich vorgeschriebene Beteiligung privater Dritter an der Umstrukturierungsbeihilfe, die an sich auf 50 Prozent angesetzt ist, auf 40 Prozent von uns runterverhandelt werden konnte und dass dabei als private Beiträge auch Leistungen von Belegschaft, Zulieferern und Banken als grundsätzlich möglich anerkannt wurden. Allerdings wurde auch klar, dass es sich um echte Beiträge seitens der Privaten handeln musste, dass also bloße Verzichte seitens der Belegschaft oder der Lieferanten, auf Entgelte oder Rechnungsforderungen, dass das nicht ausreichen würde. Die EU-Kommission hat klargemacht, dass die Genehmigung, der sich an die Rettungsphase anschließenden Umstrukturierungsbeihilfe, zum einen von der Qualität des vorzulegenden Umstrukturierungsplans und zum anderen von den

<sup>1923</sup> WP-057-18-03-2015, S. 58

<sup>1924</sup> WP-057-18-03-2015, S. 49

Eigenbeiträgen Privater, in der nötigen Form abhinge. Ganz klar war: Rettungsbeihilfe wird es geben. Die Umstrukturierungsbeihilfe, das war die große Hürde. Die Erreichung dieser privaten Beiträge, das war allen Seiten bewusst, das war äußerst schwierig. Das haben wir auch nach Rückkehr aus Brüssel vor der Presse eindeutig klar gemacht. Das war unsere wichtigste Botschaft, dass jetzt alles davon abhing, diese privaten Beiträge wirklich zu bekommen. Und man muss sagen, die Planungen insoweit waren ja sehr ambitioniert.“<sup>1925</sup> Der Zeuge Glawe, der ebenfalls an den Gesprächen mit der EU-Kommission in Brüssel teilgenommen hat, beschreibt die Intention der Landesregierung und den Diskussionsverlauf wie folgt: „Das Land war ja mit dem Ziel hingefahren, die Rettungsbeihilfe gegenüber der Kommission zu erklären, über die Chancen, aber auch über die Risiken zu diskutieren. Wir haben dort – wie ich vorhin schon ausgeführt hatte – auch die Anteile, gerade bei der Umstrukturierungshilfe, die Private leisten sollten, diskutiert. Denn wir brauchten ja ein Gefühl dafür, ob wir am Ende die Rettungsbeihilfe a) genehmigt bekommen. Dazu war ja dann nötig, ein Notifizierungsverfahren dann auch zu beantragen. Es war sehr hilfreich, dass der Bund mit dabei war. Der Bund war in dieser Frage eigentlich genauso engagiert wie das Land. Das muss man einfach so sagen. Und die EU-Kommission hatte in allen Diskussionen Wohlwollen signalisiert und kein Nein gesagt, das war ja mit entscheidend. [...] Aber die Zeichen standen eigentlich an diesem 31. Auf ‚es wird werden und eine Genehmigung ist nicht fern‘, und dann ist es ja auch so gekommen.“<sup>1926</sup>

Letztlich ist die Notifizierung der Rettungsbeihilfe in enger Abstimmung mit der EU-Kommission erfolgt. Allerdings hat „politischer Druck“ bei der Entscheidung der Kommission keine Rolle gespielt, wie der Zeuge Dr. Schütte herausstellt: „Ich glaube, wir hatten, da war immer nur vor Augen, dass man eine rechtlich saubere Lösung findet. Wir haben das auch lange und viel mit der Kommission, mit Herrn Lücking und seinem Team diskutiert. Da ist aber mit politischem Druck nicht viel zu machen und mit der Kommissarin nun ja war das sowieso schon nicht zu machen. Da konnte man mit politischem Druck sicherlich nichts ausbringen und das ist auch nie so diskutiert worden. Wir haben die Einzelheiten diskutiert. Wir haben dann eben auch mit der Kommission diskutiert, welche der schwierigen Eckpunkte angefasst werden müssen. Und es war in der Tat nicht einfach, schon von den Kernpunkten der Umstrukturierung, des Kompensationsmechanismus und diesen Eigenanteildiskussionen da auf eine ganz klare Linie zu kommen. Aber das haben wir mit der Kommission im Einzelnen auch so diskutiert und Herr Lücking hat dann auch gesagt: ‚Das ist etwas, wenn ihr das so macht, das können wir akzeptieren.‘ Bei anderen Sachen, so die ersten Ideen, die da kamen, haben sie gesagt: ‚Nee, das gefällt uns nicht.‘ Und dann hat man eben daran gearbeitet, in welcher Form man das gestalten kann. Wir müssen einfach sehen, welche Sachen sind unter dem rechtlichen Rahmen möglich und viele Sachen sind natürlich auch ein bisschen Ermessensentscheidungen bei der Kommission. Da muss man eben lange mit denen diskutieren. Und wenn man sie überzeugen kann, dann ist gut, dann hat man hinterher eine relative Sicherheit, dass, wenn man die Notifizierung macht, es hinterher auch so laufen wird.“<sup>1927</sup>

Das Land hat sich in der Frage der Ausgestaltung der Rettungsbeihilfe insbesondere bei der Notifizierung der Beihilfe bei der EU-Kommission von Dr. Michael Schütte und seiner Kanzlei und durch die Expertise von PwC unterstützen lassen. Der Zeuge Dr. Schütte zu seiner Beratungstätigkeit in diesem Zusammenhang für das Land und zur beratenden Rolle

<sup>1925</sup> WP-061-13-04-2015, S. 17

<sup>1926</sup> WP-059-23-03-2015, S. 27

<sup>1927</sup> WP-057-18-03-2015, S. 44

von PwC bezüglich der P+S Werften GmbH: „Wir waren insbesondere nicht bei einer Reihe von anderen Sitzungen über Pläne mit dem Management zum Beispiel zugegen. Ich habe an keiner Sitzung teilgenommen, wo das Management sozusagen gegenüber dem Land oder den Beratern Ausführungen gemacht hätte. Es war ein Vertreter des Managements mit bei der Kommission, das schon. Aber ... aber auch nicht bei jeder dieser Sitzungen. Ich musste mich eigentlich im Wesentlichen auf die Informationen verlassen, die mir dann auch vom Wirtschaftsministerium zugekommen sind. [...] Die Beurteilung der ganzen wirtschaftlichen Situation wurde ... im Wesentlichen eigentlich durch PwC vorgenommen, in dieser Zeit. Es gab ja 2009 ein Gutachten von KPMG. Dieses Gutachten von KPMG habe ich auch zu Gesicht bekommen ... und zwar auch, glaube ich, auch erst nachdem irgendwelche Gerüchte herumspazierten, dass KPMG anfänglich irgendwelche nennenswerte Beträge für Avalprovisionen und so was übersehen hätte. Ich habe jedenfalls dann ein ... ein Papier von KPMG gesehen, in dem über die Umstrukturierung und die ... Ja, positiven Aspekte der Umstrukturierung berichtet worden ist. Dazu hat dann, glaube ich, auch noch PwC Stellung genommen. Im Jahre 2012 war von KPMG nicht die Rede, da hat eigentlich immer nur PwC mitgewirkt, auch in vielen der Telefonkonferenzen, die wir zwischen dem Wirtschaftsministerium, Finanzministerium, PwC und mir und meinem Kollegen, Rechtsanwalt Werner, gemacht haben, war eigentlich immer nur PwC beteiligt. Und die haben sich um die wirtschaftlichen Eckwerte und Zahlen intensiv gekümmert und diese dann auch weiter, weiter hinterfragt. Ich habe also viele von diesen Sachen einfach auch nur anhand dessen nehmen können, was mir an Zahlenwerk vor die Nase gelegt worden ist, aber bin auch nicht in der Zeit auf der Werft gewesen, um irgendwelche Sachen selber nachzuprüfen oder mit den entsprechenden Managern das näher zu diskutieren.“<sup>1928</sup>

Häufig liegt der Auszahlungsbeginn einer Rettungsbeihilfe, wie auch im Falle der P+S Werften GmbH, vor dem Zeitpunkt der eigentlichen Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission. Dieser Sachverhalt führt aber nur zu einer höheren Verzinsung bis zur tatsächlichen Genehmigung durch die EU-Kommission, wie der Zeuge Dr. Schütte erläutert: „[...] wobei bei den Rettungsbeihilfen in sehr, sehr, sehr vielen Verfahren die Realität die ist, dass die Beihilfe zumindest teilweise schon ausgezahlt wird, bevor die endgültige Kommissionsentscheidung vorliegt. Das ist fast der Regelfall. Das bedeutet, dass die Beihilfe rechtswidrig ist, was eigentlich nur bedeutet, dass Sie zusätzliche Zinsen zahlen müssen für den Zeitraum zwischen dem tatsächlichen Ausreichen und der Genehmigungsentscheidung für die Rettungsbeihilfe. Durch die Genehmigungsentscheidung der Kommission über die Rettungsbeihilfe wird sozusagen die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt sichergestellt. Dann bleibt einfach nur die Frage, dass Sie in der Zeit, in der die Rettungsbeihilfe ausgereicht war, eigentlich eine, eine Zinsabschöpfung vornehmen müssen, weil das ein Vorteil war für das Unternehmen, weil sie die Rettungsbeihilfe früher gekriegt hat, als sie sie hätte kriegen dürfen.“<sup>1929</sup>

Die Mitglieder des Finanzausschusses des Landtages wurden am 31. Mai über die Rettungsbeihilfe und den Notifizierungsprozess durch die Staatssekretäre Dr. Mediger und Dr. Rudolph informiert. Die Landesregierung traf dort für ihr Vorgehen auf große Zustimmung und Unterstützung, wie der Zeuge SELLERING berichtet: „Noch während der Wirtschaftsminister und ich auf dem Weg nach Brüssel waren, klärten die Staatssekretäre aus Wirtschaft und Finanzen, Dr. Rudolph, Dr. Mediger, am 31. Mai die Mitglieder des Finanzausschusses umfassend im Hinblick auf unser geplantes Vorgehen auf. Als Ergebnis

<sup>1928</sup> WP-057-18-03-2015, S. 15 f.

<sup>1929</sup> WP-057-18-03-2015, S. 53

wurde damals die einhellige politische Zustimmung festgehalten. Dafür habe ich mich damals bedankt und ich meine, davon sollte sich die Opposition heute nicht distanzieren.<sup>1930</sup> Auch der Zeuge Dr. Mediger betont, dass im Vorfeld der Notifizierung, der Finanzausschuss mit der Frage der Rettungsbeihilfe befasst wurde: „Also, man musste soviel Geld bereitstellen, damit die Werft in der Lage war, in diesem Zeitraum weiterarbeiten zu können und außerdem den Punkt zu erreichen, zu dem eine Zustimmung der Europäischen Union – der Kommission – zu erwarten war zu dem Umstrukturierungsplan. PwC hat zu dem Zweck die einzelnen Monate durchgeplant auf der Basis von Vorüberlegungen der Werft, hat Sicherheitszuschläge gemacht und einen Spitzenbedarf der Rettungsbeihilfe im August 2012 von 152 Mio. € ermittelt. Den haben wir unserem Antrag zugrunde gelegt. Es ist gelungen, den Bund dazu zu bewegen, sich hälftig an dieser Aktion zu beteiligen. Der Finanzausschuss ist am 31. Mai informiert worden über die Situation. Es hat eine ausgiebige Diskussion gegeben, die dann am Ende auch vom Vorsitzenden des Finanzausschusses so zusammengefasst wurde, dass ein politischer Konsens bestand, diesen Weg zu gehen. Mit Ausnahme der NPD-Fraktion, die dieses Ergebnis nicht mitgetragen hat.“<sup>1931</sup>

Bereits im Juni – nach der Beantragung der Rettungsbeihilfe – wurden Vorgespräche in Bezug auf die Umstrukturierungsphase der P+S Werften GmbH mit der EU-Kommission geführt, wie der Zeuge Dr. Schütte betont: „Und daraufhin haben wir dann angefangen, diese Dinge weiter aufzuboehren, haben das in weiteren Gesprächen und Sitzungen mit der Kommission vertieft, obwohl zu dem Zeitpunkt eigentlich gar kein Anlass mehr bestand, weil die Rettungsbeihilfe beantragt war. Die wurde auch genehmigt. Es ist eben mit der Kommission in einem solchen Verfahren ein laufender Prozess, in dem sie eben diese Sachen auch bereits informell diskutieren. Denn bereits bevor sie eine Notifizierung machen wollen, machen sie eine Pränotifizierung und vor der Pränotifizierung machen sie Pränotifizierungsgespräche, damit sie diskutieren: Was schreibe ich denn da alles rein? Und zu diesen Sachen, das waren alles, wenn Sie so wollen, Pränotifizierungsgespräche für die anstehende Notifizierung der Umstrukturierungsbeihilfe, die man am Ende der sechs Monate dann der Kommission als Umstrukturierungsplan vorlegen wollte und die Genehmigung für die Umstrukturierungsbeihilfe erreichen wollte.“<sup>1932</sup>

Die Genehmigung der Rettungsbeihilfe erfolgte mit Schreiben der EU-Kommission vom 11. Juli 2012.<sup>1933</sup> In der Genehmigung wird zunächst der Beihilfeempfänger P+S Werften GmbH beschrieben. Weiterhin wird betont, dass Mecklenburg-Vorpommern ein Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV darstelle.<sup>1934</sup> Auch wird darauf hingewiesen, dass nach Angaben Deutschlands die P+S Werften GmbH nach deutschem Recht die Voraussetzung für die Eröffnung eines Insolvenzverfahren erfülle. Das Rettungsdarlehen wird als ein zu 100 Prozent vom Land verbürgtes Darlehen beschrieben – bei einer 50-prozentigen Rückverbürgung des Bundes. Es bestehe die Maßgabe, dass der Zinssatz der Beihilfe 100 Basispunkte über dem Referenzzinssatz der EU-Kommission liegen müsse. Ab 1. Juni 2012 liege der Referenzzinssatz zuzüglich 100 Basispunkten bei 2,67 Prozent<sup>1935</sup>. Der Zinssatz der ersten Rate, i.H.v. 19 Mio. € welche bereits am 4. Juni

<sup>1930</sup> WP-061-13-04-2015, S. 19

<sup>1931</sup> WP-034-08-09-2014, S. 39

<sup>1932</sup> WP-057-18-03-2015, S. 49

<sup>1933</sup> WM 56, S. 249 bis 240

<sup>1934</sup> WM 56, S. 249

<sup>1935</sup> WM 56, S. 244



ausbezahlt wurde, wäre mit 11,67 Prozent angezeigt worden. Dieser Zinssatz könne laut Darlehensvertrag später rückwirkend gesenkt werden. Allerdings hätte Deutschland zugesichert, dass der Zinssatz nicht unter den Referenzzinssatz zuzüglich 100 Basispunkte sinken werde. Die Beihilfe werde sukzessive nach dem jeweiligen Liquiditätsbedarf des Unternehmens ausgereicht.<sup>1936</sup> Des Weiteren wird das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe herausgearbeitet. Ebenso wird festgestellt, dass durch die Beihilfe der P+S Werften GmbH ein selektiver Vorteil erwachse und sich durch die Beihilfe die Wettbewerbsposition des Unternehmens im Binnenmarkt verbessere.<sup>1937</sup> Die Kommission geht aber von einer Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt aus, da die Voraussetzungen für die Gewährung von Rettungsbeihilfen gegeben sei, also kein Widerspruch zur Leitlinie bestehe. Die Kommission lege dabei Wert auf die Feststellung, dass die P+S Werften GmbH nicht als neu gegründetes Unternehmen zu werten sei. Insbesondere widerspreche der Zinssatz der Rettungsbeihilfe nicht der Leitlinie. Auch sei die Rettungsbeihilfe aus akuten sozialen Gründen gerechtfertigt und stelle keinen unverhältnismäßig gravierenden Nachteil für andere Mitgliedstaaten dar. Es wird festgestellt, dass sich Deutschland bei der Berechnung der Höhe der Beihilfe nicht auf die Formel im Sinne der Randnummer 25 der Leitlinie stütze, da nach der Argumentation Deutschlands diese Berechnung den Besonderheiten der Schiffbauindustrie nicht gerecht werde. Deutschland hätte vielmehr einen konkreten und detaillierten wöchentlichen Liquiditätsplan für den Zeitraum von Juni 2012 bis Dezember 2012 vorgelegt, nach dem sich die Höhe der Rettungsbeihilfe bestimmen lasse. Die EU-Kommission stellt fest, dass diese Annahmen angesichts der Lage der P+S Werften GmbH nachvollziehbar seien und Deutschland hinreichend begründet hätte, warum die Höhe der Beihilfe, die zulässige Höhe nach der Formelberechnung um 128,6 Mio. € übersteige. Die Bürgschaft von bis zu 152,4 Mio. € könne als im Einklang mit der Leitlinie angesehen werden. Die Beihilfe müsse dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe entsprechen.<sup>1938</sup>

Im Punkt 4 Schlussfolgerung Randnummern 38 und 39 stellt die EU-Kommission fest: „Aus den angeführten Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Rettungsbeihilfe für die P+S Werften, die aus einer Darlehensbürgschaft i.H.v. 152,4 Mio. € besteht, im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV in Übereinstimmung mit den Leitlinien mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Deutschland verpflichtet sich, innerhalb von sechs Monaten nach der Auszahlung der ersten Rate der Rettungsbeihilfe einen Umstrukturierungsplan oder einen Liquidationsplan vorzulegen oder den Nachweis zu erbringen, dass eine vollständige Rückzahlung erfolgt ist.“<sup>1939</sup>

## 8. Controlling der Rettungsbeihilfe

Das Land sah es für notwendig an, für die Rettungsbeihilfe ein Controlling zu etablieren, da im Gegensatz zum Bürgschaftsverfahren keine Banken diese Aufgabe übernehmen konnten. Mit der Überwachung des Rettungsplanes wurde PwC beauftragt. Neben der fachlich betriebswirtschaftlichen Prüfung sollte durch die Auszahlung der Rettungsbeihilfe in Tranchen das Risiko für das Land gemindert werden: Dazu führte der Zeuge Sellering aus: „Wir waren einmal, waren wir Bürge und deshalb hintendran und haben sozusagen das Controlling der Banken begleitet und bei der Rettungsbeihilfe waren wir direkt vorne dabei. Ich will aber zu dem Controlling bei der Rettungsbeihilfe einmal aus meiner Erinnerung

<sup>1936</sup> WM 56, S. 248

<sup>1937</sup> WM 56, S. 247

<sup>1938</sup> WM 56, S. 246 bis 242

<sup>1939</sup> WM 56, S. 241

sagen, dass ein Teil des Controllings, nicht die Sachen, die fachlich gemacht werden mussten, sondern die Vorgabe, dass wir die Rettungsbeihilfe in Tranchen ausgezahlt haben, die geht maßgeblich auf eine politische Entscheidung zurück, an der ich auch, nach meiner Erinnerung, auch maßgeblich beteiligt war. Weil ich die große Gefahr gesehen habe, das war ja alles immer haarscharf, ob wir zur Seite des Risikos oder zur Seite der Chance gehen, und weil für mich eine große Frage war: Kriegen wir es denn überhaupt hin, dass die Gespräche, mit den Zulieferern vor allem, Belegschaft sah deutlich besser aus, dass die Zulieferer stehen, dass sie mitmachen. Und das war ja eine schwierige Situation.“<sup>1940</sup> Auch die Aussage der Zeugin Polzin bestätigt, dass das Land erst nach Prüfung die Tranchen der Rettungsbeihilfe ausbezahlt hat: „Ich weiß, dass PwC uns deutlich gemacht hat ... da ist Vorsicht geboten. Wir haben ja auch an jede Tranche, weil die Frage ja auch mal kam, warum wir nicht alle 152 Mio. sofort in die Werft gekippt haben, die Frage beantwortet, dass wir das ja begleitet haben mit einem Monitoring, ob die Auszahlung der Tranchen verantwortbar war. Und ich habe noch relativ undeutlich in Erinnerung aber, dass sich die Bewertung im Juli etwas verzögert hat, dass da noch, noch plausibilisiert wurde, dass noch kritisch gefragt wurde und dann die Botschaft kam: Es ist verantwortbar, auszahlen.“

In einer Ministervorlage vom 5. Juli 2012 von Hanns-Christoph Saur wird die Beauftragung von PwC und das Controlling näher erläutert: „Zur Sicherstellung eines effektiven Controllings der Rettungsbeihilfe während der sechsmonatigen Rettungsphase ist mit der PwC Schwerin am 27. Juni 2012 ein Konzept (Anlage 6) abgestimmt worden, das die Kontrolle insbesondere der schiffbaubezogenen Verwendung der Darlehensmittel durch eine enge Baufortschrittsüberwachung anhand regelmäßiger Vor-Ort-Prüfungen sowie einem Buchungs- und Rechnungsabgleich vorsieht. Die Plausibilisierung der Liquiditätsplanung der Werft soll in kurzfristigen Abständen zeitnah vor den jeweiligen Auszahlungen aus der Rettungsbeihilfe erfolgen. Dazu sind von der PwC Mindestanforderungen an die Werft im Hinblick auf die Bereitstellung von Informationen und Unterlagen definiert worden, die in den zweiten Änderungsbescheid als Auflage aufgenommen wurden (Anlage 1).“<sup>1941</sup> Weiter begründet der Vermerk, warum nur PwC für dieses Controlling geeignet sei: „Für dieses Controlling kommt im Hinblick auf das hierfür sofort benötigte spezielle Fachwissen nur die PwC infrage, da sie über einen aktuellen und umfassenden Einblick in die Situation des Unternehmens und in sein wirtschaftliches und rechtliches Umfeld bereits verfügt und die Umsetzung entsprechender Schritte am schnellsten vorbereiten und koordinieren kann.“<sup>1942</sup> Geschätzt wird für das Controlling ein Gesamtkostenvolumen i.H.v. 190.000 €<sup>1943</sup>

Im Angebot von PwC „Für ein Controlling der an die P+S Werften GmbH ausgereichten Rettungsbeihilfe“ finden sich die Spezifikationen der Überwachung:

Unter Punkt 1 „Ausgangslage“ heißt es:

„Während der Rettungsphase benötigt das Land Mecklenburg-Vorpommern bzw. das Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern einen Einblick in die aktuelle und perspektivisch zu erwartende Liquiditätslage der P+S Werften sowie in die Abarbeitung der Bestandsaufträge, um die Risikoentwicklung aus der Rettungsbeihilfe beurteilen zu können.

<sup>1940</sup> WP-061-13-04-2015, S. 27

<sup>1941</sup> WM 58, S. 255

<sup>1942</sup> WM 58, S. 255

<sup>1943</sup> WM 58, S. 255

Dieser Einblick soll über ein fortlaufendes Controlling der Liquiditätslage und –entwicklung der P+S Werften geschaffen werden.“<sup>1944</sup>

Unter Punkt 2 „Aufgabenstellung“ werden die für das Controlling erforderlichen Informationen benannt: „Regelmäßige Aufnahme der Ist-Situation der P+S Werften, auf deren Basis die Einhaltung bzw. Abweichungen von der ursprünglichen Werftplanung für die Rettungsphase festgestellt werden können“ sowie „regelmäßige Vorschau auf den kurzfristig zu erwartenden Liquiditätsbedarf aus der Rettungsbeihilfe und den Bedarf an Bauzeitfinanzierungen (Avale und Barziehungen aus dem bestehenden 326 Mio. € Kreditrahmen der P+S Werften).“ Dafür sei eine enge Baufortschrittsüberwachung anhand regelmäßiger Vor-Ort-Prüfungen sowie ein stichprobenhafter Buchungs- und Rechnungsabgleich notwendig. Weiter heißt es: „Diese, an der Ist-Situation der P+S Werften orientierten Informationen ermöglichen uns eine Analyse der Mittelverwendung, ggf. eingetretener Planabweichungen sowie eine Plausibilisierung des Liquiditätsvortrages der jeweils jüngsten Planung der P+S Werften. Darüber hinaus werden wir u. a. auf Basis der Ist-Werte die Planung der P+S Werften plausibilisieren. Wesentlicher Bestandteil unserer Plausibilisierung werden der prognostizierte Ablauf der Schiffneubaufträge und die damit verbundenen Ein- und Auszahlungen sein. Daneben werden wir – unter Berücksichtigung der Kapazitätsauslastung der P+S Werften – die Ergebnisse aus laufenden und während der Rettungsphase hereinzunehmenden Schiffbauprojekten überwachen, um das grundsätzliche Risiko liquider Verluste während der Rettungsphase und auch der sich ggf. anschließenden Umstrukturierungsphase zu identifizieren.“<sup>1945</sup>

Letztlich ist dieses umfassende Kontrollsystem von PwC nicht mehr umgesetzt worden, wie der Zeuge Jandke berichtet: „Dann hatten wir noch mal einen Auftrag zum Aufsetzen eines Controllings, damit das Land jetzt als Kreditgeber dann auch originär sofort ... über die Situation auf den Werften unterrichtet ist und nicht über diese Kette, die ich vorhin schilderte. Aber da ist es nachher nicht mehr zur Umsetzung gekommen.“<sup>1946</sup>

## 9. Auszahlung der Rettungsbeihilfe

Die Auszahlung der Rettungsbeihilfe wurde notwendig, um am 1. Juni 2012 einen akuten Liquiditätsengpass und so die Insolvenz der P+S Werften zu verhindern. In einem Vermerk des Wirtschaftsministeriums vom 4. Juni 2012 führte der Zeuge Saur an, dass die Werft zum 31. Mai einen Liquiditätsbedarf i.H.v. 35 Mio. € gehabt habe, der durch eine Zahlung i.H.v. 19 Mio. € aus der notifiziert aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht genehmigten Rettungsbeihilfe gedeckt werden konnte.<sup>1947</sup> Der Zeuge Maetzel bestätigte in seiner Aussage die Tatsache, dass die Auszahlung der ersten Rate der Rettungsbeihilfe die Insolvenzgefahr für die Werften zunächst beseitigt hatte: „Die Auszahlung der ersten Rate aus der Rettungsbeihilfe hat die Zahlungsunfähigkeit der Werft verhindert, da die Liquidität zu diesem Termin, ich habe ihn jetzt nicht mehr parat, Anfang Juni, nicht mehr ausreichte. ... Nach Zusage der Rettungsbeihilfe, deren Höhe von PwC auf Basis unserer Terminplanung für die Fertigstellung der Schiffe sowie des künftigen Finanzbedarfes geplant worden war, standen bis zum 8. August 2012 die notwendigen finanziellen Mittel

<sup>1944</sup> WM 31, S. 147

<sup>1945</sup> WM 31, S. 148

<sup>1946</sup> WP-038-06-10-2014, S. 7

<sup>1947</sup> WM 86, S. 344

für den Betrieb zur Verfügung.“<sup>1948</sup>

In der Notifizierung der Rettungsbeihilfe vom 1. Juni 2012 wurde angegeben, dass eine Zahlung der Rettungsbeihilfe nicht in Tranchen erfolgen werde.<sup>1949</sup> Dennoch hatte sich das Land entschieden, die Rettungsbeihilfe je nach nachgewiesenem Bedarf der Werft in wöchentlichen Teilbeträgen auszuzahlen.

Der Zeuge Winter, Experte für Schiffsfinanzierungen und Mitglied des Beirates der HSW Treuhand kritisierte diese Auszahlungsmodalität ausdrücklich. Er bezeichnete sie als „Systemfehler“ der Rettungsbeihilfe, da hiermit gegenüber den Zulieferern kein Vertrauen aufgebaut werden könne. Wörtlich sagte er aus: „Der Systemfehler, wenn ich das mal so bezeichnen darf, der Systemfehler war auch ein bisschen so, dass das Management der Werft über die ... wie hieß dieses, diese, diese letzten 150 Mio., wie hieß der noch? Der ... diese Beihilf... [...] Bei...Rettungs... Rettungshilfe, oder Rettungsbeihilfe, oder Rettungs... dass dieser Kredit eigentlich dem Management nicht zur Verfügung stand. Der wurde, das ist auch verständlich, ich sage das ganz ohne Vorwurf, ich sage nur jetzt von außen betrachtet: Da wurden immer acht, neun und mal drei Millionen und mal sieben Millionen losgetreten, einmal die Woche. Damit kriegst du nicht 300 Leute von der Zuliefererindustrie auf die Werft. Die kommen nicht. Die sagen: ‚Wenn das, was ist denn mit der nächsten Woche, kommt die nächste Rate denn?‘ Das wissen wir nicht.‘ Und das wurde auch immer wieder gesagt, jedes Mal wird wieder neu entschieden. Mit anderen Worten: Am nächsten Tag kann Schluss sein und wenn das so ist, dann kannst du mit denen keine Zahlungsziele mehr vereinbaren. Du kannst mit denen gar nichts mehr vereinbaren. Du bist der Situation total ausgeliefert. Und insofern, da nützt auch – Das ist zwar gut gemeint, im Zweifel ... in der Praxis funktioniert das nicht. In der Praxis funktioniert das nicht, das muss ich so sagen. Und es hat auch nicht funktioniert und es wird auch sonst nicht funktionieren. Wenn ich Zulieferer will, Sie brauchen sich nur auf die Stühle der Zuliefererindustrie zu setzen und sagen: ‚Sie haben, sie sollen da 200 Mann hinschicken.‘ Die sollen dann den Innenausbau machen. Sie brauchen dafür meinetwegen 15 Millionen ... und dann sagt man: ‚Ja, ich habe aber acht Millionen, aber die acht Millionen sind schon für die, die sind schon ausgegeben.‘ Kaum sind sie auf dem Konto, sind sie schon für die, für die Altlasten, so ungefähr. Der ist ... für neu ist da gar nichts mehr da drin. Das geht nicht. Das kann nicht funktionieren. Und das hat auch nicht funktioniert. Und dann geht das ganz schnell, wenn die Leute nicht mehr auf der Werft arbeiten und dann, dann ist, ja, dann ... können Sie nur noch die Uhr stellen, wann das zu, zu Ende ist. ... Das ist alles gut gemeint. Aber das hat eben ... und ich weiß nicht, ob ich ... ist, ist mir auch egal ... Die Begleitung in der Öffentlichkeit war nicht hilfreich. ... Die öffentliche Wahrnehmung war nicht hilfreich.“<sup>1950</sup>

Der Zeuge Saur berichtet dagegen, dass es zur Auszahlung in Tranchen keine Alternative gab, da sie EU-rechtlich in den Richtlinien vorgeschrieben gewesen sei. Er bestätigte aber auch, dass diese Auszahlung nicht den gewünschten Effekt gegenüber den Zulieferern gehabt habe. Er sagte: „Also die, die Rettungsbeihilfe darf erstens mal nur in Tranchen ausgezahlt werden. Das ist in der entsprechenden Richtlinie vorgeschrieben. Das heißt, es muss die Werft ihren Bedarf immer konkret nachweisen. Also, sie kann nicht in einem Zug bereitgestellt werden, sondern immer nur nachdem, was tatsächlich an Rechnungen anfällt und auch nur für eine ... also ganz engen Vorlauf, vielleicht von 14 Tagen maximal. Das hat

<sup>1948</sup> WP-046-01-12-2014, S. 119

<sup>1949</sup> Protokoll der interaktiven Notifizierung von Beihilfen vom 1. Juni 2012, Pkt. 7.1.; FM 28, S. 60

<sup>1950</sup> WP-036-29-09-2014, S. 146 f.

ja auch dazu geführt, dass dieses Signal – was man eigentlich mit der Rettungshilfe aussenden sollte, auch wollte, auch an die Zulieferer und an potenzielle Investoren: ‚Es wird jetzt alles gut.‘ –, dass das nicht so richtig angekommen ist. Weil erst mal musste die Werft die Rechnungen erst mal vorweisen. Dann hat es natürlich immer einen Verzug gegeben, bis sie dann auch wirklich bedient worden sind. ... Und die Möglichkeit, dass man sozusagen diesen ganzen Packen der Werft gibt: ‚Hier sind 150 Mio. € und jetzt sieh mal zu, das Jahr oder das halbe Jahr durchzustehen‘, das wäre nicht zulässig gewesen. Also man konnte sie nur in Tranchen auszahlen.“<sup>1951</sup> Die Leitlinie der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>1952</sup> enthält jedoch für die Rettungsbeihilfe keine ausdrückliche Regelung zur Auszahlung in Tranchen. Hinsichtlich der Umstrukturierungsbeihilfe wird in Pkt. 48 der Leitlinie geregelt: „Bei Umstrukturierungen, die sich über mehrere Jahre erstrecken und für die umfangreiche Beihilfen bereitgestellt werden, kann die Kommission verlangen, dass die Umstrukturierungsbeihilfe in mehreren Tranchen ausgezahlt wird.“<sup>1953</sup>

Der Zeuge SELLERING wiederum sagte aus, dass die Auszahlung in Tranchen, eine bewusste politische Entscheidung der Landesregierung gewesen sei. Er erklärte: „Ich will aber zu dem Controlling bei der Rettungsbeihilfe einmal aus meiner Erinnerung sagen, dass ein Teil des Controllings, nicht die Sachen, die fachlich gemacht werden mussten, sondern die Vorgabe, dass wir die Rettungsbeihilfe in Tranchen ausgezahlt haben, die geht maßgeblich auf eine politische Entscheidung zurück, an der ich auch, nach meiner Erinnerung, auch maßgeblich beteiligt war.“<sup>1954</sup> Als Gründe für diese Entscheidung nannte SELLERING, dass damit die Gespräche mit den Zulieferern zum Eigenbeitrag positiv beeinflusst werden könnten. Wörtlich sagte er: „Weil ich die große Gefahr gesehen habe, das war ja alles immer haarscharf, ob wir zur Seite des Risikos oder zur Seite der Chance gehen, und weil für mich eine große Frage war: Kriegen wir es denn überhaupt hin, dass die Gespräche, mit den Zulieferern vor allem, Belegschaft sah deutlich besser aus, dass die Zulieferer stehen, dass sie mitmachen. Und das war ja eine schwierige Situation. Die Zulieferer brauchten Geld, hatten noch Außenstände an Forderungen gegen die, gegen die Werft und wir mussten mit dem Geld der Rettungsbeihilfe auf der einen Seite Vertrauen schaffen bei den Zulieferern. Wir mussten den Zulieferern Geld geben und wir mussten gleichzeitig dafür sorgen, dass sie sagen: Ich investiere in die Zukunft dieser, dieser Werft, indem ich jetzt die Aufträge aber schnellstens erfülle und indem ich sage, ich bringe auch private Beiträge. Und deshalb war ganz deutlich, dass jeder Erfolg, mögliche Erfolg davon abhing, dass diese Gespräche erfolgreich waren.“<sup>1955</sup>

Die Auszahlung der Tranchen sollte nach einem Zahlungsplan in der Regel wöchentlich erfolgen.<sup>1956</sup>

### 9.1. Darlehensvertrag vom 4. Juni 2012 und Auszahlung der ersten Tranche

Am 1. Juni 2012 beantragte die Werft die Auszahlung des Teilbetrages i.H.v. 19 Mio. €<sup>1957</sup>.

<sup>1951</sup> WP-040-27-10-2014, S. 30 f.

<sup>1952</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C 244/2 vom 1. Oktober 2004

<sup>1953</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C 244/2 vom 1. Oktober 2004

<sup>1954</sup> WP-061-13-04-2015, S. 27

<sup>1955</sup> WP-061-13-04-2015, S. 27 f.

<sup>1956</sup> Planung Inanspruchnahme Rettungsbeihilfe in Vorlage zur Kabinettsitzung 3. Juli 2012, WM 86, S. 45 PDF

<sup>1957</sup> WM 86, S. 341

Auf Grundlage des Zuwendungsbescheides des Wirtschaftsministeriums vom 4. Juni 2012 erhielt die P+S Werft das Recht, mit dem LFI einen Darlehensvertrag i.H.v. zunächst 19 Mio. € abzuschließen.<sup>1958</sup> Der Darlehensvertrag über den Betrag von 19 Mio. € wurde am gleichen Tag unterzeichnet.

Der Darlehensvertrag beinhaltete einen revolvingierenden Darlehensrahmen i.H.v. bis zu 19 Mio. € Der Zinssatz für den jeweils valutierenden Betrag wurde auf 11,67 Prozent festgelegt. Darüber hinaus wurde bei Zustimmung der EU-Kommission die Absenkung des Zinssatzes auf 8,5 Prozent eingeräumt.<sup>1959</sup> Voraussetzung einer Genehmigung ist gem. Ziffer 25 a) der Leitlinie, dass ein Zinssatz zu verlangen ist, „der mindestens mit den Zinssätzen vergleichbar ist, die für Darlehen an gesunde Unternehmen zu beobachten sind, insbesondere den von der Kommission festgelegten Referenzzinssätzen“.<sup>1960</sup> Der Referenzzinssatz der Kommission für die Bundesrepublik Deutschland betrug am 1. Juni 2012 1,67 Prozent.<sup>1961</sup>

Voraussetzung einer Auszahlung war ein Antrag der Werft die Bestätigung des Wirtschaftsministeriums. Diesem hatte die Werft zuvor einen zeitnahen Liquiditätsstatus vorzulegen.<sup>1962</sup> Der Zeuge SELLERING sagte dazu: „Auszahlungen erfolgten nur nach Genehmigung des Wirtschaftsministers in Höhe des jeweils erforderlichen Bedarfes der Werften, da dies zusätzlich durch PwC vor jeder Auszahlung anhand der aktuellen Liquiditätsplanung zu plausibilisieren war.“<sup>1963</sup> Die Geschäftsführung hatte die Auszahlungen zu beantragen und die Bedarfe nachzuweisen, was nach Angaben des Zeugen Dr. Seagon einen erheblichen Aufwand auf Seiten der Werft nach sich zog. Er berichtete wörtlich: „Und die weiteren Auszahlungen dann, ab der Gewährung, ab dem formellen Bescheid i.H.v. 152 Mio. € diese Auszahlung, die sollte ja dann in Schritten, in Teilen erfolgen und diese Bedarfe sind dann nach meiner Erinnerung durch die Geschäftsführung sehr detailliert nachzuweisen gewesen und auch abgerufen worden. Ich kann mich daran erinnern, dass die Kommunikation dann eigentlich ausschließlich zwischen Land und der Geschäftsführung verlief. Und dass die Geschäftsführung jedenfalls den so detaillierten Abstimmungsprozess mindestens als komplex empfunden hat. Weil es natürlich ungewöhnlich war, dann zu diesen Finanzierungshilfen dann doch eben in erster Linie mit externen, also hier in diesem Falle mit dem Land kommunizieren zu müssen.“<sup>1964</sup>

Das LFI war ausdrücklich berechtigt, die Darlehenssumme in Teilbeträgen auszusahlen. Das Darlehen wurde zum 3. Dezember 2012, dem Ende der Rettungsbeihilfephase zur vollständigen Rückzahlung fällig gestellt.<sup>1965</sup> Zur Besicherung wurden die bereits bestellten Sicherheiten der P+S Werften herangezogen.

Die Auszahlung der ersten Tranche i.H.v. 19 Mio. € erfolgte ebenfalls am 4. Juni 2012.

---

<sup>1958</sup> FM 24, S. 1805 ff.

<sup>1959</sup> FM 26, S. 2506

<sup>1960</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C 244/2 vom 1. Oktober 2004, Ziffer 25. a)

<sup>1961</sup> Base rates for the 27 Member States (from 1.7.2008 to 30.06.2013),  
[http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/reference\\_rates.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html)

<sup>1962</sup> FM 26, S. 2506

<sup>1963</sup> WP-061-13-04-2015, S. 19

<sup>1964</sup> WP-036-29-09-2014, S. 71 f.

<sup>1965</sup> FM 26, S. 2506

## 9.2. Zweite Tranche i.H.v. 12,8 Mio. €

Am 4. Juni 2012 beantragten die Werften die Auszahlung der 2. Tranche i.H.v. 12,8 Mio. € Die Auszahlung dieser Tranche war im Hinblick auf die Liquiditätsplanung der Werft ursprünglich für den 14. Juni 2012 vorgesehen. Aufgrund von neuerlichen Gesprächen der Landesregierung mit der EU-Kommission über die bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht genehmigte Rettungsbeihilfe wies die Landesregierung darauf hin, dass sie die avisierte Tranche verschieben werde und nicht vor dem 19. Juni auszahlen könne.<sup>1966</sup>

Mit Schreiben vom 12. Juni 2012 wies die Werft darauf hin, dass die Tranche i.H.v. 12,8 Mio. € fest eingeplant sei und bis zum 14. Juni 2012 ausgezahlt sein müsse, da zu diesem Zeitpunkt Forderungen i.H.v. 13,6 Mio. € geleistet werden müssten. Darüber hinaus haben viele Zulieferer ihre Lieferungen von Vorkasse abhängig gemacht, da die P+S Werften GmbH durch Warenkreditversicherer nicht mehr anerkannt sei.<sup>1967</sup>

Nach Ansicht der Landesregierung sei die Liquidität jedoch gesichert, da in der Zwischenzeit eine Barziehung aus dem 326 Mio. Bar- und Avalkreditrahmen möglich sei.<sup>1968</sup>

Die Auszahlung der zweiten Tranche i.H.v. 12,8 Mio.€ erfolgte sodann am 26. Juni 2012 nach zuvor telefonisch durch Minister Glawe erteilter Freigabe.<sup>1969</sup>

## 9.3. Erweiterung des Darlehens vom 4. Juni 2012 auf 50 Mio. €

Bereits am 18. Juni 2012 hatten die Werften die Erhöhung des Darlehens vom 4. Juni 2012 auf 50 Mio. € beantragt, um weitere Tranchen zur Auszahlung gelangen zu lassen.<sup>1970</sup> Das Wirtschaftsministerium erließ den Änderungsbescheid am 19. Juni 2012.<sup>1971</sup>

Am gleichen Tag wurde der 1. Nachtrag zum Darlehensvertrag unterzeichnet. Dadurch wurde das Darlehen einerseits um 31 Mio. € auf 50 Mio. € erweitert. Außerdem wurde rückwirkend der Zinssatz des Darlehens zur Rettungsbeihilfe auf 2,67 Prozent p.a. gesenkt.<sup>1972</sup> Dieser Zinssatz entspricht dem durch die Richtlinie geforderten Wert von mindestens 100 Basispunkten über dem Referenzzinssatz und wurde später im Rahmen der Genehmigungsentscheidung vom 11. Juli 2012 durch die EU-Kommission bestätigt.<sup>1973</sup>

Mit der Erhöhung des Darlehens war die Auszahlung der weiteren Tranchen bis zu einer Höhe von 50 Mio. € möglich.

## 9.4. Dritte Tranche i.H.v. 12,2 Mio. €

Mit Schreiben vom 26. Juni 2012 beantragten die Werften die Auszahlung der dritten

---

<sup>1966</sup> E-Mail vom 12. Juni 2012, WM 86, S. 360

<sup>1967</sup> WM 86, S. 358

<sup>1968</sup> E-Mail vom 12. Juni 2012, WM 86, S. 360

<sup>1969</sup> Vermerk über Telefonat vom 26. Juni 2012, WM 86, S. 389

<sup>1970</sup> Schreiben der P+S Werften vom 18. Juni 2012, WM 86, S. 396

<sup>1971</sup> FM 25, S. 2172

<sup>1972</sup> FM 23, S. 2523 f.

<sup>1973</sup> WM 56, S. 244

Tranche i.H.v. 12,2 Mio. €<sup>1974</sup> Die Auszahlung des dritten Teilbetrages wurde durch das Wirtschaftsministerium nach einer Sondersitzung des Kabinettes mit Schreiben vom 27. Juni 2012 genehmigt<sup>1975</sup> und am 28. Juni an die Werft ausgezahlt. Mit dieser Zahlung wurden die fälligen Löhne und Gehälter der Werft bezahlt.<sup>1976</sup>

#### 9.5. Vierte Tranche i.H.v. 6 Mio. €

Mit Schreiben vom 29. Juni 2012 beantragten die Werften die Auszahlung einer weiteren Teilzahlung aus dem Rettungsbeihilfedarlehen i.H.v. 6 Mio. € für die 27. Kalenderwoche 2012.<sup>1977</sup> Diese Auszahlung wurde mit Schreiben vom 6. Juli 2012 genehmigt<sup>1978</sup> und anschließend ausgezahlt.

#### 9.6. Erweiterung des Darlehens vom 4. Juni 2012 auf 152,4 Mio. €

Am 26. Juni 2012 beantragten die Werften die Erweiterung des Darlehens vom 4. Juni 2012 auf die volle Summe der Rettungsbeihilfe i.H.v. 152,4 Mio. €<sup>1979</sup>

Es hatte sich im Lauf der Zeit gezeigt, dass die Auszahlung der Rettungsbeihilfe in kleineren Tranchen nicht das gewünschte Signal an die Zulieferer war, die aufgrund der Zahlungsprobleme der Werften größtenteils auf Vorkasse umgestellt hatten. Diese Probleme zeigten sich auch bei der Landesregierung. Der Zeuge Saur berichtet im Ausschuss: „Damals hatte es nur den unerwünschten Effekt, dass es so nicht als großes Signal übergekommen ist, wenn man sagt: ‚Wir machen eine Rettungsbeihilfe, aber man zahlt das hier nur in sehr kleinen Scheiben aus und immer nur sozusagen in aller letzter Sekunde.‘ Deswegen hat die Werft damals auch gesagt – die Geschäftsführung – also: ‚Also, wir brauchen jetzt ein anderes Signal.‘ Und das hat dann dazu geführt, dass man über den großen Betrag, 152 Millionen dann, glaube ich im Juli eine Gesamtentscheidung getroffen hat. Hat dann einen Zuwendungsbescheid gegeben über 152 Millionen. Aber das eigentliche Problem, dass man nun weiterhin nur in Tranchen auszahlen durfte, das ist geblieben. Man hat das anders dargestellt: Man hat nicht einen kleinen Bescheid gemacht, sondern einen großen Bescheid. Aber die Tranchen wurden damit auch nicht größer. Das ist die Situation gewesen.“

Auch der Zeuge SELLERING wies in seiner Aussage darauf hin, dass der Landesregierung die Probleme, die mit der tranchenweisen Auszahlung im Hinblick auf das Vertrauen der Zulieferer bestanden, bekannt waren. Darauf habe die Landesregierung nach Aussage des Zeugen SELLERING reagiert. Er sagte: „Dann gab es Rückmeldungen, wir müssten das Vertrauen der Lieferanten stärken. Um das zu tun, haben wir die Rettungsbeihilfe insgesamt bewilligt, um deutlich zu machen: Wir stehen dahinter, darauf könnt ihr euch verlassen, wenn es gebraucht wird. Aber es wurde weiter in Tranchen ausgezahlt.“<sup>1980</sup>

In der Kabinettsitzung am 3. Juli 2012 befasste sich die Landesregierung u. a. mit der

<sup>1974</sup> WM 59, S. 59

<sup>1975</sup> WM 86, S. 400

<sup>1976</sup> Vermerk über die Sondersitzung des Kabinettes vom 27. Juni 2012, WM 86, S. 407

<sup>1977</sup> WM 86, S. 412

<sup>1978</sup> WM 86, S. 413

<sup>1979</sup> WM 86, S. 498

<sup>1980</sup> WP-061-13-04-2015, S. 19



Erweiterung des Darlehens auf 152,4 Mio. € Ergebnis dieser Befassung war die Zustimmung der Bewilligung der Rettungsbeihilfe in voller Höhe. Zur Begründung wird angeführt, dass die bisherigen Verhandlungsergebnisse und –zusagen es als wahrscheinlich erscheinen lassen, dass die Voraussetzungen einer Umstrukturierungsbeihilfe erfüllt werden. Außerdem solle mit diesem Schritt das Vertrauen der Vertragspartner, insbesondere der Besteller und Zulieferer sowie der Belegschaft, in den Fortbestand der Werft gestärkt werden. Allerdings soll die Auszahlung weiter in Tranchen erfolgen.<sup>1981</sup>

Am 5. Juli 2012 erließ das Wirtschaftsministerium den zweiten Änderungsbescheid zum Zuwendungsbescheid vom 4. Juni 2012. Mit dem Änderungsbescheid wurde der Werft das Recht gegeben ein Darlehen i.H.v. 152,4 Mio. € beim LFI aufzunehmen. Dieser Bescheid enthielt auch hinsichtlich der Rückzahlungsmodalitäten geänderte Regelungen wonach eine temporäre Rückführungspflicht von Darlehensbeträgen nur dann besteht, wenn der Liquiditätsplan oder die Liquiditätsentwicklung dies für einen Mindestzeitraum von 7 Tagen und eine Mindestsumme von 500.000 € zulässt.<sup>1982</sup> Mit Schreiben vom 19. Juli 2012 teilte der CFO der Werften dem Wirtschaftsministerium mit, dass die im Änderungsbescheid getroffene Regelung der temporären Rückzahlung für den Werftbetrieb nicht sachdienlich sei. Er erläutert, dass entsprechend rückzahlbare Beträge im Werftbetrieb nicht zu bestimmen seien und schlägt eine, aus Sicht der Werft sachdienlichere Vorgehensweise über die Verwendung eines Sonderkontos und die Ermittlung des konkreten Cashbedarfs der Werft vor.<sup>1983</sup> Eine Änderung der Regelung im Änderungsbescheid erfolgte dennoch nicht.

Ferner wurden in den Änderungsbescheid Nebenbestimmungen aufgenommen, wonach die Werft u. a. bis zum 3. August 2012 die Erklärungen der Zulieferer hinsichtlich des Beitrages i.H.v. mind. 20 Mio. € sowie eine abgestimmte Vereinbarung hinsichtlich des Mitarbeitermodells i.H.v. 68 Mio. € vorzulegen hatte. Außerdem hatte die Werft bis zum 31. August 2012 einen abgestimmten Umstrukturierungsplan vorzulegen.<sup>1984</sup>

Am 6. Juli 2012 wurde der zweite Nachtrag zum Darlehensvertrag unterzeichnet.

Die Rettungsbeihilfe wurde durch die EU-Kommission am 11. Juli 2012 genehmigt und damit die bisherigen Auszahlungen, die ohne Genehmigung ausgezahlt wurden, beihilferechtlich geheilt.<sup>1985</sup>

#### 9.7. Fünfte Tranche i.H.v. 5 Mio. €

Mit Schreiben vom 3. Juli 2012 beantragte die Werft die Auszahlung eines weiteren Teilbetrages i.H.v. weiteren 5 Mio. € in der 28. Kalenderwoche.<sup>1986</sup>

Das Wirtschaftsministerium bestätigte das Vorliegen der Voraussetzungen zur Auszahlung mit Schreiben vom 6. Juli 2012. Der Teilbetrag i.H.v. 5 Mio. € wurde vom LFI am 9. Juli 2012 zur Auszahlung freigegeben. Die Überweisung erfolgte am 10. Juli 2012.<sup>1987</sup>

<sup>1981</sup> Vermerk zur Kabinettsitzung am 3. Juli 2012, WM 86, S. 50 PDF

<sup>1982</sup> WM 86, S. 22 PDF

<sup>1983</sup> WM 86, S. 58 ff.

<sup>1984</sup> Vermerk über die Kabinettsitzung vom 3. Juli 2012, WM 26, S. 287

<sup>1985</sup> E-Mail des LFI vom 19. Juli 2012, LFI 17, S. 158

<sup>1986</sup> WM 51, S. 97

<sup>1987</sup> LFI 37, S. 408

## 9.8. Sechste Tranche i.H.v. 15 Mio. €

Mit Schreiben vom 3. Juli 2012 beantragte die Werft die Auszahlung von weiteren 15 Mio. € , die entsprechend des Zahlungsplanes in der 29. Kaldenderwoche 2012.<sup>1988</sup> Die Auszahlung wurde durch das Wirtschaftsministerium am 6. Juli 2012 zum 17.07.2012 genehmigt<sup>1989</sup> und zu diesem Termin ausgezahlt. Mit der Auszahlung dieser Tranche hatte die Werft einen Betrag i.H.v. insgesamt 70 Mio. € aus der Rettungsbeihilfe erhalten.

## 9.9. Auszahlungsantrag zur siebten Tranche

Ebenfalls mit Schreiben vom 3. Juli 2012 beantragte die Werft die Auszahlung eines weiteren Teilbetrages i.H.v. 10 Mio. € für die 30 Kalenderwoche 2012. Diese Tranche war außerplanmäßig. Für diesen Zeitpunkt war im Zahlungsplan keine Auszahlung vorgesehen.<sup>1990</sup> In der Kabinettsitzung vom 3. Juli 2012 hatte die Landesregierung beschlossen, diese Tranche zunächst bis zur nächsten Kabinettsitzung am 7. August 2012 zurückzustellen und bis dahin keine weiteren Tranchen an die Werft auszuzahlen.<sup>1991</sup> Ausweislich einer Mitteilung von PwC vom 11. Juli 2012 führte die Zurückstellung der geplanten Tranchen aufgrund des Anschwellens von Lieferantenverbindlichkeiten auf ein „äußerst kritisches Niveau“, was dazu führte, dass keine Neubestellungen bei Lieferanten mehr durchgeführt werden konnten. Dadurch seien negative Auswirkungen auf den Bauablauf zu verzeichnen.<sup>1992</sup> Diese Aussage wurde durch PwC mit Schreiben vom 13. Juli relativiert. Unter Hinweis auf eine revidierte Planung vonseiten des CFO der Werft stelle sich die Liquiditätssituation der Werft deutlich entspannter dar.<sup>1993</sup>

Allerdings wurden auch nach der Kabinettsitzung vom 7. August 2012 keine weiteren Tranchen der Rettungsbeihilfe mehr an die Werft ausgezahlt.

## II. Insolvenz

Am 28. August 2012 stellte der letzte Geschäftsführer der P+S Werften GmbH Rüdiger Fuchs bei dem Amtsgericht Stralsund den Insolvenzantrag für die P+S Werften GmbH.<sup>1994</sup> Er war nur drei Wochen an der Spitze der P+S Werften tätig, bevor er den Insolvenzantrag stellte.

### 1. Wechsel an der Spitze der Geschäftsführung der P+S Werften

Der Dienstvertrag mit Dr. Brammertz als Geschäftsführer der P+S Werften wurde zum 31. Juli 2012 aufgelöst.<sup>1995</sup> Auf diese Position folgte ihm Rüdiger Fuchs nach, der am 7. August 2012 seine Dienstgeschäfte aufnahm. Eine formale Übergabe gab es nicht. Der Zeuge Fuchs

---

<sup>1988</sup> WM 51, S. 97

<sup>1989</sup> WM 86, S. 493

<sup>1990</sup> Vermerk zur Kabinettsitzung am 3. Juli 2012, WM 26, S. 288

<sup>1991</sup> Vermerk zur Kabinettsitzung am 3. Juli 2012, WM 26, S. 289

<sup>1992</sup> E-Mail der PwC vom 11. Juli 2012, WM 59, S. 37

<sup>1993</sup> WM 51, S. 70

<sup>1994</sup> ADRs. 6/1

<sup>1995</sup> WM 125, S. 81 PDF

erklärte dazu: „Herr Brammertz war schon weg, als ich kam.“<sup>1996</sup>

### 1.1. Forderung der Banken und der Zulieferer nach Ablösung von Dr. Brammertz

Vor dem Untersuchungsausschuss hat der Zeuge Selling ausgeführt, es habe Kritik an Dr. Brammertz von den Banken gegeben. Aber auch die Zulieferer hätten sich gegen Brammertz gestellt. Es sei eine schwierige Situation mit den Zulieferern gewesen und es sei darum gegangen, dass das Unternehmen bei den Zulieferern um Vertrauen werben musste. Brammertz sei aber keiner gewesen, der bei den Menschen um dieses Vertrauen werben konnte, weil Kommunikation absolut nicht seine Stärke gewesen sei, erklärte der Zeuge Selling.<sup>1997</sup>

Auch der Zeuge Saur hat deutlich gemacht, dass sich insbesondere die NORD/LB gegen Brammertz gestellt habe und dessen Ablösung zur Bedingung für die Unterstützung der Rettungsbeihilfe gemacht habe. Er führte aus: „Ich bin bei diesem Gespräch mit den Banken auch dabei gewesen. Ich saß neben dem Direktor der NORD/LB, neben dem Herrn Kratz. Und habe den auch mal nach der Personalie Brammertz gefragt. Und der Herr Kratz hat gesagt, wörtlich, ich kann mich noch genau erinnern: ‚Herr Brammertz hat seine Chance gehabt. Er hat sie nicht genutzt und jetzt muss er weg.‘ Das war eine ganz klare Aussage der NORD/LB: Mit Herrn Brammertz nicht mehr.“<sup>1998</sup> Aber auch die Zuliefererseite habe sich über Brammertz beschwert, weil er nicht kooperativ gewesen sei.<sup>1999</sup>

Weiter hat der Zeuge Glawe bestätigt, dass sowohl Banken als auch die Zulieferer die Ablösung von Brammertz gefordert hätten.<sup>2000</sup> Er selbst habe oftmals erlebt, dass Brammertz die Dinge in den schönsten Farben dargestellt hätte.<sup>2001</sup>

Demgegenüber hat der Zeuge Jandke, PwC, die Auffassung vertreten, dass die Ablösung von Brammertz falsch gewesen sei: „Jedenfalls finde ich, [...] wenn man in so einem Prozess ist, der Rettungsbeihilfe, [...], das ist raues Wasser, das weiß man, dann sollte man als Geschäftsführer an Bord bleiben.“<sup>2002</sup>

### 1.2. Fuchs wird neuer Geschäftsführer

Den Dienstvertrag mit Fuchs als neuem Geschäftsführer der Werft schloss die HSW Treuhand. Dies entsprach den Wünschen der Landesregierung und der Banken. Fuchs war zuvor unter anderem Geschäftsführer der Sietas Werft gewesen, bis diese Insolvenz anmelden musste. Nach eigenem Bekunden des Zeugen Fuchs war es sein Ziel als neuer Geschäftsführer der P+S Werften, für die Werft ein Umstrukturierungskonzept zu entwickeln und nicht sein Ansinnen, die Werft abzuwickeln.<sup>2003</sup>

<sup>1996</sup> WP-048-12-01-2015, S. 24

<sup>1997</sup> WP-061-13-04-2015, S. 46

<sup>1998</sup> WP-040-27-10-2014, S. 38

<sup>1999</sup> WP-040-27-10-2014, S. 38

<sup>2000</sup> WP-059-23-03-2013, S. 48

<sup>2001</sup> WP-059-23-03-2013, S. 65

<sup>2002</sup> WP-028-05-05-2014, S. 121

<sup>2003</sup> WP-048-12-01-2015, S. 16

### 1.2.1. Landesregierung bemüht sich um Fuchs als neuen Geschäftsführer

Nach Aussage des Zeugen Saur hat es einen Auftrag vom Chef der Staatskanzlei geben, einen geeigneten Geschäftsführer für die Werft zu suchen. Da seien einige Namen genannt worden, unter anderem auch der von Herrn Fuchs.<sup>2004</sup>

Der Zeuge Fuchs hat erklärt, er sei Ende Juni von Staatssekretär Dr. Rudolph angesprochen worden, den Vorsitz der Geschäftsleitung der P+S Werften zu übernehmen. Er habe Gespräche mit Sts Rudolph, Saur und Minister Glawe geführt und sich über die Zielsetzung und Aufgabenstellung ausgetauscht. Ziel der Landesregierung sei es gewesen, die Werft am Markt zu halten.<sup>2005</sup> Der Zeuge Glawe hat zur Auswahl von Fuchs ausgesagt, dieser sei der richtige Mann für die schwierige Aufgabe gewesen, die Scandlines-Fähren fertigzustellen. Man habe „bei der Geschäftsführung auf der Volkswerft einen handlungsstarken Menschen dann auch ins Amt bringen wollen.“<sup>2006</sup> Weiter erklärte er: „[...] das ging ja aus der Vita auch hervor, aber im Prinzip er auch ein Macher war, der bei Airbus erhebliche Erfolge verzeichnet hatte. Die Sietas Werft war ja am Ende auch nicht zu retten. Aber er war derjenige, der in besonderer Weise dort versucht hatte, die Produktionsabläufe so zu gestalten, dass Teile der Werft weiter funktioniert haben.“<sup>2007</sup>

### 1.2.2. Mehrheitliche Zustimmung der Beiratsmitglieder zu Fuchs

Der Beirat der HSW Treuhand hat den Personalwechsel an der Spitze der Werft in einer Telefonkonferenz vom 25. Juli 2012 beraten. An dieser Konferenz nahm auch Dr. Brammertz teil.<sup>2008</sup> Einen entsprechenden Beschluss, in dem über die Auflösung des Dienstvertrages mit Dr. Brammertz zum 31. Juli 2012 und der Bestellung von Fuchs zum neuen CEO der Werft abgestimmt wurde, fasste der Beirat in einem Umlaufverfahren, an dem die Mitglieder Seagon, Reiners, Möller und Winter teilgenommen haben.<sup>2009</sup> Allerdings stimmte das Beiratsmitglied Reiners gegen die Bestellung von Fuchs zum Geschäftsführer. Zur Begründung führte er aus: „Meiner Meinung nach ist Herr Fuchs das falsche Signal in jede Richtung und die Vertragskonditionen sind unangemessen.“<sup>2010</sup> Der ehemalige Vorsitzenden des Beirats, Kraus, hatte zu diesem Zeitpunkt bereits den Beiratsvorsitz niedergelegt.

Nach Aussage des Zeugen Saur hatte sich die Treuhand der HSW mit der Ablösung von Brammertz schwer getan. Dort sei man nicht davon überzeugt gewesen, dass dieses der entscheidende Beitrag zur Fortführung sei, weil man dort auch die Probleme mit Brammertz nicht so gesehen habe wie andere.<sup>2011</sup>

Der Zeuge Möller, der die Landesregierung im Beirat vertrat, hat sich zum Abschied in einer Mail an Brammertz gewandt und unter anderem geschrieben: „[...] sie waren und sind in den seltsamen Verstrickungen gradlinig geblieben.“<sup>2012</sup> Auch vor dem

<sup>2004</sup> WP-040-27-10-2014, S. 39

<sup>2005</sup> WP-048-12-01-2015, S. 7 f.

<sup>2006</sup> WP-059-23-03-2015, S. 12

<sup>2007</sup> WP-059-23-03-2015, S. 39 f.

<sup>2008</sup> WM 125, S. 117 PDF

<sup>2009</sup> WM 125, S. 82 f. PDF

<sup>2010</sup> WM 125, S. 87 und S. 104 PDF

<sup>2011</sup> WP-040-27-10-2014, S. 48

<sup>2012</sup> WM 125, S. 113 PDF

Untersuchungsausschuss hat sich der Zeuge Möller positiv über die Zusammenarbeit mit Herrn Brammertz geäußert, diese sei „gut und offen gewesen“.<sup>2013</sup> Er führte ferner aus: „Wenn Sie Herrn Brammertz nachher kennenlernen, werden Sie feststellen, dass man mit ihm mit offenem Visier redet.“<sup>2014</sup> Auch sagte er: „Und ansonsten werden Sie von mir nichts Negatives über Herrn Dr. Brammertz hören.“<sup>2015</sup>

Der Zeuge Winter, Mitglied des Beirates der Treuhand, hat erklärt, es sei der Wunsch der Landesregierung gewesen, dass Herr Fuchs die Geschäftsleitung übernimmt.<sup>2016</sup> Der Beirat sei vom Weggang Brammertz überrascht gewesen. Das sei vorher nie besprochen oder angekündigt worden.<sup>2017</sup> Und der Zeuge Seagon sagte über die Einigung mit Fuchs: „Wir haben mit den verschiedenen Beteiligten Abstimmungen herbeigeführt und man hat sich dann, auch im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Herrn Fuchs, auf Herrn Fuchs geeinigt.“<sup>2018</sup> Zwei Tage nachdem Fuchs als Geschäftsführer seine Tätigkeit aufgenommen hatte, hat der Zeuge Möller dem Beirat mitgeteilt, dass er sich aus diesem Gremium zurückzieht.<sup>2019</sup>

Auch der Finanzvorstand der Werft, Thomas Maetzel, hatte den Beirat gebeten, seinen Dienstvertrag aufzulösen. Dieses wurde in dem gleichen Umlaufverfahren beschlossen.<sup>2020</sup>

## 2. Feststellungen zur Situation der P+S Werften durch Fuchs

Der Geschäftsführer Fuchs war bis zur Stellung des Insolvenzantrages drei Wochen auf der Werft tätig: In der Zeit vom 7. Bis zum 28. August 2012.

### 2.1. Fragenkatalog der PwC vom 6. August 2012 zur Lage der Werft

Mit Schreiben vom 6. August 2012 hatte PwC sich mit einem Fragenkatalog an die Geschäftsleitung der P+S Werften gewandt. Der Zeuge Fuchs hat erklärt, er habe dieses Schreiben an seinem ersten Arbeitstag, dem 7. August, vorgefunden. Darin sei insbesondere nach den Lieferterminen der nächsten Schiffe gefragt worden.<sup>2021</sup> Die Liefertermine sollten von der Werftleitung bestätigt werden und es sollte eine Aussage gemacht werden, dass der Finanzrahmen der Rettungsbeihilfe für den gesamten Zeitraum bis zur Genehmigung der Umstrukturierungshilfe ausreichend sei.<sup>2022</sup> Dieser Brief sei dann verknüpft gewesen mit dem Besuch der Delegation von Mitarbeitern der Landesregierung, die am 7. August zu seinem Dienstantritt auf der Werft erschienen sei.

### 2.2. Werftenrundgang am 7. August 2012

Vor dem Untersuchungsausschuss hat der Zeuge Fuchs erläutert, dass er an seinem ersten

---

<sup>2013</sup> WP-026-28-04-2014, S.

<sup>2014</sup> WP-026-28-04-2014, S. 44

<sup>2015</sup> WP-026-28-04-2014, S. 63

<sup>2016</sup> WP-036-29-09-2014, S. 145 f.

<sup>2017</sup> WP-036-29-09-2014, S. 144

<sup>2018</sup> WP-036-29-09-2014, S. 94

<sup>2019</sup> WM 125, S. 123 PDF

<sup>2020</sup> WM 125, S. 84 PDF

<sup>2021</sup> WP-048-12-01-2015, S. 9

<sup>2022</sup> WP-048-12-01-2015, S. 9

Arbeitstag, dem 7. August, zu entscheidenden Erkenntnissen gekommen sei, als er an diesem Vormittag mit der Delegation der Landesregierung die Scandlines-Fähren besichtigte.

Er führte dazu aus: „Und ich habe dann gesagt: Und was ich jetzt tun werde, ist, dass ich die Schiffe schlicht besichtigen werde, insbesondere die Schiffe von Scandlines. Und ich hatte beim Eingang morgens unten in der Garderobe gesehen, dass wir auch jede Menge Helme für Besucher haben. Und ich habe dann daraufhin der Delegation angeboten, dass sie mich gern auf meinem Weg jetzt auf die Schiffe begleiten kann. Und dann standen wir noch vor 11 Uhr auf diesen Schiffen, die ja am Ausrüstungskai lagen. Und insbesondere das erste Schiff, das ja einen Liefertermin hatte zu Anfang September und dann auch wieder eine neue vertragliche Vereinbarung, die bereits weitere sechs Wochen später, das heißt ungefähr Mitte Oktober dann vorsah, dass es keine Abnahmeverpflichtung mehr des Reeders gibt, wenn das Schiff bis dahin nicht fertig ist, also eine sehr enge vertragliche Marge. Insbesondere auf dem ersten Schiff standen wir dann. Das Schiff war so weit fahrfähig, hatte einen Motor, hatte eine Brücke, aber das Entscheidende war ja bei diesen Schiffen, dass es nicht nur Autos aufnahm, sondern dass es vor allem auch Passagiere aufnahm und dass es zwei, drei Stockwerke mit aufwändigen Innenausbauten hatte. Und das Einzige, was wir da vorfanden, war dann nackter Schiffsbaustahl, ein wenig Isolierung und sehr, sehr viele Kabel, die wie Fragezeichen einer nichtgelösten Konstruktion und an allen möglichen Enden rauskamen bzw. aus der Decke hingen. Und in dem Moment dieser Besichtigung dieses Schiffes war allen Beteiligten klar, dass das in einem Zeitraum von weiteren vier Wochen bis zum Liefertermin und selbst noch mit weiteren sechs Wochen bis ... weiteren sechs Wochen bis, bis dann wieder der Vertrag sozusagen sich auflöst, dass dieses Schiff in dem Zeitraum nicht zu Ende gebaut werden kann. Das Gleiche hat sich dann auch im zweiten Schiff wiederholt, das eben mit der entsprechenden Verzögerung von einigen Monaten, die das Schiff im Durchlauf geplant war. Das war im Prinzip, ich sage mal, der wesentliche Erkenntnisgewinn für alle Beteiligten, einschließlich mir. Und ab da waren wir schlicht und ergreifend in einer anderen Situation.“<sup>2023</sup>

### 2.3. Schlussfolgerungen von Fuchs aus dem Werftenrundgang vom 7. August 2012

Als Konsequenz aus der Besichtigung folgerte der Zeuge Fuchs: „Das war schnell ersichtlich, dass man da zwar mit dem Kunden sprechen muss über den Weg zuende, den man miteinander geht, aber dass da keine unlösbaren Hürden auf dem Weg zu einer Ablieferung stehen. Unmittelbar danach, ab dem Mittwoch haben wir dann auch mit den Teams, Projektleitern, Abteilungsleitern aus allen Fakultäten, Planung, Engineering, Produktion, Einkauf, Zulieferkette, haben wir dann auch entsprechend die Projekte einer Durchsprache unterzogen und vor allem habe ich den Leuten zugehört. Und das war, glaube ich, der große Unterschied zu vorher. Und das war, glaube ich, auch der Grund, warum ich lediglich eine sogenannte vorläufige Durchlaufplanung vorfand, aber keine offiziell freigegebene Durchlaufplanung. Die Leute waren sehr froh, dass sie auch mal über die Themen, die sie tatsächlich hatten, wieder sprechen durften und dass ihnen jemand zugehört hat. Und auf der Basis haben wir dann Schiffbauprojekte für Schiffbauprojekte revidiert und haben dann angefangen, Stück für Stück eine Durchlaufplanung aufzubauen, die wieder was mit der industriellen Wirklichkeit auf dieser Werft zu tun hatte. Allerdings war auch erkennbar, dass diese Durchlaufplanungen signifikant später liegen, als das, was die

<sup>2023</sup> WP-048-12-01-2015, S. 10

Annahme war und was ja auch, darauf die Liquiditätsplanung basiert hat zu dem, was im Rettungskonzept geplant und angedacht war.<sup>2024</sup>

#### 2.4. Statement der Werft vom 13. August 2012 zu dem Fragenkatalog der PwC

Der Zeuge Fuchs hat weiter erklärt, dass die Werft am 13. August ein Statement zu den Fragen von PwC vom 6. August abgegeben habe. Er habe erklärt, das „selbst wenn die Scandlines-Schiffe in dem Jahr nicht mehr geliefert werden konnten – [...] dass wir da mit dem Rahmen der 152 Mio. wenigstens bis zum Jahresende 2012 kommen.“<sup>2025</sup>

Der Zeuge SELLERING hat bekundet, Fuchs habe nach einer Woche intensiver Prüfung am 14. August schriftlich erklärt, dass der Zeitplan für die Ablieferung der Schiffbauaufträge nicht einzuhalten sei. Fuchs habe deutlich gemacht, dass er der Auffassung sei, die Bauablaufpläne auf der Werft seien insgesamt zu ehrgeizig. Fuchs hielt es für erforderlich, diese Pläne neu aufzustellen, ganz erheblich zu strecken und zeitlich zu verlangsamen.<sup>2026</sup>

#### 2.5. Beratung der Landesregierung mit Fuchs am 16. August 2012

Der Zeuge SELLERING hat erläutert, man habe aufgrund der alarmierenden Mitteilung von Fuchs, dass der Zeitplan der Rettungsbeihilfe nicht eingehalten werden könne, alle Beteiligten für den 16. August eingeladen um zu erörtern, welche Auswirkungen die Planänderungen auf die Liquiditätsplanung haben. Unter diesen Umständen habe das Geld unmöglich noch ausreichen können. Man habe sich die Frage stellen müssen, ob die bisherigen Rettungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen angesichts der Neuplanungen dann auch realistisch seien.<sup>2027</sup>

Über die Beratung an diesen Termin, dem 16. August, führte der Zeuge SELLERING aus, der Geschäftsführer Fuchs habe den Beteiligten seine Analysen und Pläne erläutert. Es habe dann keinen Anhaltspunkt und keinen plausiblen Vortrag dafür gegeben, dass die zur Verfügung stehenden Mittel zur Finanzierung eines derart jetzt neu gestreckten zeitlichen Verfahrens ausreichen würden. Deshalb sei dem neuen Geschäftsführer aufgegeben worden zu prüfen, ob eine derartige Annahme, dass das Geld ausreichen könnte, wenn man alles viel langsamer macht, überhaupt ernsthaft vertreten werden könne. Und weiter sei Fuchs gebeten worden, im Falle einer positiven Entscheidung irgendeinen sachlichen Anhaltspunkt dafür zu liefern, dass eine Fortführung möglich sei.<sup>2028</sup>

Nach Aussage des Zeugen SELLERING sei auf den ersten Blick klar gewesen: Wenn das Geld gerade noch ausreicht in einem bestimmten Zeitplan und dann brauche man ein halbes Jahr länger, dann könne das Geld eigentlich nicht reichen. Allen sei klar gewesen, dass man unter großem Zeitdruck stand und dass deshalb die sachlichen Anhaltspunkte für eine derartige Plausibilisierung rasch gefunden werden mussten, falls es sie tatsächlich geben sollte. Es sei am 16. August ganz klar gesagt worden: Wenn für die zeitlich gestreckten Planungen mehr Geld erforderlich ist und eine Erhöhung der Rettungsbeihilfe aus

---

<sup>2024</sup> WP-048-12-01-2015, S. 11

<sup>2025</sup> WP-048-12-01-2015, S. 11

<sup>2026</sup> WP-061-13-04-2015, S. 20

<sup>2027</sup> WP-061-13-04-2015, S. 20

<sup>2028</sup> WP-061-13-04-2015, S. 20 f.

europarechtlich Gründen ausgeschlossen ist, scheiterte eine Rettung.<sup>2029</sup>

Man habe sich auf eine Fortsetzung des Gespräches vier Tage später, am folgenden Montag, den 20. August, verständigt.<sup>2030</sup>

## 2.6. Beratung der Landesregierung mit Fuchs am 20. August 2012

Wörtlich führte der Zeuge SELLERING dazu aus: „In dem Gespräch am Montag, 20. August, gab es dann die eindeutige Erklärung: Die 152 Mio. werden bei weitem nicht ausreichen. Der Geschäftsführer hat darum gebeten, alle Möglichkeiten einer Erhöhung der Rettungsbeihilfe zu prüfen. Da das europarechtlich ausgeschlossen war – zwischenzeitlich noch mal mit Brüssel Kontakt aufgenommen und nachgefragt, hat sich erhärtet, dass das nicht geht – hat der Geschäftsführer erklärt, dann müsse er Insolvenz anmelden, dann müsse er Mittwoch zum Amtsgericht gehen. Das hat er anschließend vor der Presse wiederholt.“<sup>2031</sup>

Nach Auffassung des Zeugen SELLERING wollte FUCHS die Werft umstellen, weil der ursprüngliche Rettungsplan nach Einschätzung von FUCHS nicht umsetzbar gewesen sei. Dem habe aber entgegengestanden, dass der Rettungsplan einen ganz bestimmten zeitlichen Ablauf vorgesehen habe, für den das Geld so ausgerechnet gewesen sei.<sup>2032</sup>

Der Zeuge FUCHS hat vor dem Untersuchungsausschuss erläutert, dass die Peene-Werft funktioniert habe, aber die Volkswerft aus dem Tritt gewesen sei. Diese Werft habe in zu kurzer Zeit zu viele Neukonstruktionen vorgenommen. Das Verhältnis von Konstruktions- und Projektmanagement, aber auch Kompetenz bezogen auf das, was man an Lieferverpflichtungen in der Produktion eingegangen sei, habe so nicht funktioniert.<sup>2033</sup> Er erklärte, eine Umstrukturierung sei nicht im Rahmen der 152 Mio. möglich gewesen.<sup>2034</sup> Eine Erweiterung des Rahmens hatte die Landesregierung aber gegenüber FUCHS am 20. August ausgeschlossen. Der Zeuge FUCHS folgerte daraus gegenüber dem Ausschuss: „Am 20. Hat die Landesregierung beschlossen, die Rettungsbeihilfe einzustellen. Das Ganze ist anschließend in Schwerin auf einer Pressekonferenz dargestellt worden.“<sup>2035</sup>

## 2.7. Pressekonferenz vom 20. August 2012

FUCHS hat gegenüber der Presse angekündigt, am 22. August den Insolvenzantrag zu stellen.<sup>2036</sup>

## 2.8. Verhandlungen von Fuchs nach der Pressekonferenz mit Kunden der Werft

Nach seinem Bekunden hat der Zeuge FUCHS ab dem 21. August mit Bestellern, Scandlines, DFDS und Royal Arctic Line gesprochen, um die Liquiditätskrise noch abzuwenden. Auch

---

<sup>2029</sup> WP-061-13-04-2015, S. 21

<sup>2030</sup> WP-061-13-04-2015, S. 21

<sup>2031</sup> WP-061-13-04-2015, S. 20

<sup>2032</sup> WP-061-13-04-1015, S. 120

<sup>2033</sup> WP-048-12-01-2015, S. 12

<sup>2034</sup> WP-048-12-01-2015, S. 12 f.

<sup>2035</sup> WP-048-12-01-2015, S. 13

<sup>2036</sup> FM-26, S. 2865



mit Zulieferern, Betriebsrat und IG Metall habe er das Gespräch gesucht. Kernpunkt sei aber eine erforderliche Einigung mit Scandlines gewesen, zu der es nicht gekommen sei.<sup>2037</sup> Scandlines habe den Liefertermin, der ja schon im Juni angepasst worden war, nicht noch einmal verschoben.

## 2.9. Einschätzung zu dem Agieren von Fuchs durch Dritte

Der Zeuge Jandke, PwC, hat zu dem Agieren von Fuchs angemerkt: „Mich persönlich [...] hat es schon überrascht, dass der neue Geschäftsführer in so kurzer Zeit derartige Aussagen treffen kann, die ja anders sind als die des Schiffsbausachverständigen.“<sup>2038</sup>

Auch der Zeuge Jensen hat die Arbeit von Fuchs kritisch kommentiert: „Jetzt, im Nachhinein betrachtet kommt es mir an einigen Stellen so vor, als wäre Herr Fuchs, ohne die P+S Werften zu kennen, bereits mit einem klaren Konzept auf die Werften gekommen und zwar in der Form, wie es dann am 20. August hier in Schwerin von ihm präsentiert wurde.“<sup>2039</sup>

## 3. Gründe für das Scheitern der Werft

Insbesondere die Nichtablieferung der Scandlines-Fähren wird als Grund dafür angesehen, dass die P+S Werften GmbH im August 2012 in die Insolvenz gehen musste. Darüber hinaus wurden von Zeugen vor dem Untersuchungsausschuss aber auch noch andere Aspekte für das Scheitern der Sanierung der P+S Werften angeführt.

### 3.1. Zeugeneinschätzungen für das Scheitern der Sanierung

Der Zeuge Möller hat die Auffassung vertreten, für das Scheitern habe es zwei Ursachen gegeben: Einerseits die schleppende Zahlungsmoral von Harren und Goldmann-Sachs und andererseits der technische Ablauf beim Bau der Schiffe.<sup>2040</sup>

Der Zeuge Fuchs hat die Auffassung vertreten, die Umstellung vom Container- zum Spezialschiffbau sei unterschätzt worden.<sup>2041</sup> Die Frage sei, in welcher Geschwindigkeit, in welcher Zeit man Veränderungen bewältigen könne. Und die Veränderungen, die man versucht habe zu bewältigen, habe die Truppe in Summe überfordert.<sup>2042</sup> Er führte aus: „Das fängt schon mal an bei der Anzahl der Wiederholungen. Früher hatten Sie eine Konstruktion und dann haben Sie dahinter sechs oder zehn Schiffe gebaut. Wir hatten nur noch ein Bauprogramm, wo Sie pro Konstruktion eins oder maximal zwei Schiffe gebaut haben. Und das Zweite ist: Wir hatten keine einfachen Schiffe mehr gebaut, sondern komplexe Schiffe. Ein Containerschiff hat einen Stahlrumpf und hat einen Antrieb und hat eine Brücke und dazwischen einen Laderaum und da sind ein paar Schienen drin, an denen sie Container führen. Und das war es. Und auf einmal, so im Prinzip, ich sage mal, so einen Duty-free-Shop da auf einmal zu bauen, ist eine ganz andere Aufgabenstellung und den zu projektmanagen und den zu unterbeauftragen und, und, und. Und diese Kompetenz hat man

<sup>2037</sup> WP-048-12-01-2015, S. 22

<sup>2038</sup> WP-028-05-05-2014, S. 104

<sup>2039</sup> WP-046-01-12-2014, S. 69

<sup>2040</sup> WP-015-30-09-2013, S. 129

<sup>2041</sup> WP-048-12-01-2015, S.35

<sup>2042</sup> WP-048-12-01-2015, S.36

in der Kürze der Zeit ja nicht geschafft aufzubauen. Und gleichzeitig ist man aber die Verpflichtungen eingegangen und die Kunden sind da dann schon relativ hart. [...] Vertrag ist Vertrag, da, da macht mit Ihnen keiner: ‚Ihr seid ja nette Kerle und jetzt müsst Ihr es ein bisschen, dürft Ihr halt auch ein bisschen später kommen.‘ Da wird es dann wirklich hart gespielt, stehen ja auch harte kommerzielle Interessen dahinter. Und insofern: Die Mannschaft kann Schiffe bauen. Aber in der Geschwindigkeit, dieses Bauprogramm ist für jede Mannschaft eine unlösbare Aufgabe gewesen. Und so habe ich es auch in Betriebsversammlungen gesagt. Wissen Sie, Sie können als, Sie können als Hundertmeterläufer dran arbeiten, ob Sie an die 10,0 rankommen oder unter die 10,0 laufen, ja. Aber wenn man Ihnen im Prinzip, Sie über nur noch Trümmer laufen lässt, von unkoordinierten Projekten und dann sagt: ‚3,9 wäre die richtige Zeit.‘, da verheizen Sie jede Mannschaft. Und das ist mein Bild dazu.<sup>2043</sup>

### 3.2. Die Scandlines-Fähren in Verbindung mit dem Scheitern der Werft

Die Scandlines-Fähren konnten von der Werft nicht fertig gestellt werden. Dieser Auftrag hatte eine Schlüsselstellung für das Fortbestehen der P+S Werften. Dazu führte der Zeuge Glawe aus: ‚Es gab die Frage: Werden die Scandlines-Fähren termingerecht fertig? Die wurde von Herrn Fuchs negativ beantwortet und von daher war der gesamte Rettungsplan und das, was man an Planungen vorgenommen hatte [...] war eigentlich in den Grundfesten erschüttert.‘<sup>2044</sup>

Auch die Zeugin Polzin erklärte, die Nichteinhaltung des vereinbarten Ablieferungstermins für die Scandlines-Fähren habe das Aus für die Werft bedeutet. Danach sei bekannt gewesen, dass die Rettungsbeihilfe nicht ausreichen würde, in der vorgegebenen Zeit und dem vorgegebenen Orderbook die Dinge abzuarbeiten.<sup>2045</sup> Der Geschäftsführer Fuchs habe mit seiner Äußerung, die Scandlines-Fähren werden nicht fertig, das K.O.-Kriterium für die Werft benannt.<sup>2046</sup>

Der Zeuge Brinkmann sagte über diesen Auftrag, die Scandlines-Fähren hätten dazu geführt, dass sich die Prozesse der Werft verzögerten, verschleppten und dass die finanziellen Rahmendaten immer schwieriger wurden.<sup>2047</sup> Auch nach Einschätzung des Zeugen Selling hat der Scandlines-Auftrag maßgeblich zu Insolvenz beigetragen.<sup>2048</sup>

## III. Entwicklung Orderbook in der Zeit vom 14.12.2009 bis zur Insolvenz 2012

Dem Orderbook der P+S Werften wurde eine große Bedeutung beigemessen, wenn es um Entscheidungen zum Thema Bürgschaften, Überbrückungskredite, Darlehen u.s.w. ging. Das Orderbook der P+S Werften GmbH wird hier zu bestimmten Stichtagen wie z. B. den 14. Dezember 2009, Fertigstellung des Sanierungskonzept oder den 31. Mai 2010, Abschluss des Kreditvertrages, u.s.w. rückwirkend betrachtet.

<sup>2043</sup> WP-048-12-01-2015, S. 35 f.

<sup>2044</sup> WP-059-23-03-2015, S. 72

<sup>2045</sup> WP-059-23-03-2015, S. 92

<sup>2046</sup> WP-059-23-03-2015, S. 147 f.

<sup>2047</sup> WP-055-02-02-2015, S. 43

<sup>2048</sup> WP-061-13-04-2015, S. 13

Die Neubauprojekte werden, wie auch im Sanierungskonzept, in drei verschiedene Kategorien eingeteilt. Kategorie 1 sind feste Schiffbauaufträge mit Endfinanzierung. Kategorie 2 sind feste Aufträge mit einer offenen Endfinanzierung, also Verträge unter Finanzierungsvorbehalt (sie können ausfallen, falls die Endfinanzierung nicht dargestellt werden kann) und Kategorie 3 sind Auftragsoptionen (z. B. wurde ein Angebot abgegeben, es ist eine Option) also Projekte die keine sicheren Aufträge sind. Eine Besonderheit gab es noch in der Darstellung des Orderbooks am 14. Dezember 2009 und am 1. Februar 2010. Hier wurden sogenannte „Füllprojekte“ oder Dummies (Kategorie 4 und 5) die dann mit einem konstanten durchschnittlichen Deckungsbeitrag und entsprechenden Strukturen in der Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz unterstellt wurden, abgebildet. Diese „Füllprojekte“ waren ab Ende März 2010 nicht mehr nötig.<sup>2049</sup>

## 1. Orderbook

Das Orderbook der P+S Werften ist immer eine Momentaufnahme zu einem bestimmten Stichtag.

Bei der Betrachtung des Orderbooks an verschiedenen Terminen fällt auf, dass sich einige Bau-Nummern im Verlaufe der Zeit geändert haben. Um diese Umbenennungen nachvollziehen zu können, werden diese Schiffsprojekte im Folgenden aufgelistet:

Neubauprojekt	Alte Bau-Nr.	Neue Bau-Nr.
ACV 606 Cargo Vessel/Royal Artic Line	P520	2100*
ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	P519	2102*
ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	P518	2101*
ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	P515	2103*
ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	P516	2104*
Offshore Heavy Lift Vessel/Harren & Partner	499	2105**
Offshore Heavy Lift Vessel/Harren & Partner	498	2106**
Offshore deck Carrier/Harren & Partner	496	2107**
Hebeponton/Bundesamt für Wehrtechnik	P09013	285***
Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	9022_1	568***

<sup>2049</sup> FM 2, S. 463, Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009

Split Hopper Barge 2/RN Shipping A/S	9022_2	569***
Offshore Construction Support (OCSV)/Coastline	P09 018	504****
OCV/Blue Water Goliath/Coastline	P09 018	P511****
Tanker Scott 15000/Wübbe	P08043_1	P09043_1***
Tanker Scott 15000/Wübbe	P08043_2	P90043_2***
Forschungsschiff Sonne	P08018	582***
*Umbenennung ist dem Monatsbericht per März 2011 zu entnehmen <sup>2050</sup>		
**Umbenennung ist dem Vorbericht der Beiratssitzung vom 14. März 2011 zu entnehmen <sup>2051</sup>		
***Umbenennung ist der Liste vom 28. März 2010 zu entnehmen <sup>2052</sup>		
****Umbenennung ist der Angebots- Projekt-Information zu entnehmen <sup>2053</sup>		

Zwei Neubauprojekte, die auf der Rolandwerft Berne realisiert werden sollten, und zwar die beiden Projekte mit den Bau-Nrn. 253 bis 254, RO-RO/LO-LO des Reeders Scanscot Shipping Services (Deutschland) GmbH, wurden zum Ende des Jahres 2010 herausgenommen, da der Reeder Insolvenz anmelden musste. Darum wurde dieser Auftrag für das Jahr 2011 im Wert von 35,8 Mio. € nicht weiter berücksichtigt.<sup>2054</sup>

Die Darstellung des Orderbooks erfolgt hier nach Jahren. Das heißt, das jeweilige Neubauprojekt wird unter dem Jahr abgebildet in welchem die Ablieferung geplant bzw. vertraglich festgelegt wurde. Innerhalb der Jahre werden die Neubauprojekte in die Kategorien 1 (Auftrag), 2 (Auftrag unter Finanzierungsvorbehalt) und 3 (Option) unterteilt.

#### 1.1. Orderbook zum Stichtag 14. Dezember 2009 als Basis des Sanierungskonzepts<sup>2055</sup>

Das Orderbook zum Stichtag 14. Dezember 2009 war die Planungsgrundlage für das Sanierungskonzept der P+S Werften GmbH. Die Auftrags- und Projektliste hatte am

<sup>2050</sup> FM 14, S. 763, Monatsbericht per März 2011

<sup>2051</sup> WM 131, S. 293 f. PDF, Vorbericht Beiratssitzung vom 14. März 2011

<sup>2052</sup> FM 4, S. 1268 f., Hegemann-Werften-Gruppe – Projektliste Stand 28. März 2010

<sup>2053</sup> HSW 1, S. 86 PDF, Anlage vom Beiratsprotokoll 16. Februar 2010

<sup>2054</sup> FM 12, S. 193

<sup>2055</sup> FM 2, S. 525 f., Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009

14. Dezember 2009 noch zwei Schiffe und zwar Bau-Nr. 478 (AHTS) und Bau-Nr. 251 (RoRo/LoLo) berücksichtigt, obwohl diese Neubauprojekte im Jahr 2009 ausgeliefert wurden. Daher werden diese beiden Schiffbauprojekte hier nicht mehr aufgeführt.

<b>Auftrags- und Projektliste VWS und PWW zum 14. Dezember 2009<sup>2056</sup></b>		
<b>2010 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>14.12.2009 in Mio. €</b>
AHTS Spezialschiff	479	66,70
AHTS Spezialschiff	480	67,60
später Bau.-Nr. Hebeponton/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	285 9013	7,60
AHTS Spezialschiff/APMM	481	68,50
River Cruise Vessel/Fluss-Kreuzschiff I/PREMICON	486	19,95
Notschlepper/NORTUG Bereederungs GmbH & Co.KG	563	45,20
MPC 2, AS ab Spt. 125+DH+12.3-6	252	21,87
<b>Kategorie 1</b>	<b>Summe</b>	<b>297,42</b>
ex Delphi II/ erst ....Suche Reeder (später Arkas)	483	20,00
ex Delphi III/ erst ....Suche Reeder (später Arkas)	484	20,00
<b>Kategorie 2</b>	<b>Summe</b>	<b>40,00</b>
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	568 9022_1	16,80
<b>Kategorie 3</b>	<b>Summe</b>	<b>16,80</b>
<b>2011 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>14.12.2009 in Mio. €</b>
Fluss- Kreuzfahrtschiff II/PREMICON	487	19,95
Fluss- Kreuzfahrtschiff III/PREMICON	488	19,95
EGV/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	296	65,00
Schiffbauteile Fregatte F-125/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	280	5,50
Coast Guard Vessel/KBV 031	564	23,02
Coast Guard Vessel/KBV 032	565	21,97
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>155,39</b>
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock II/Harren & Partner	2105 499	69,50
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock I/Harren & Partner	2106 498	99,93
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>169,43</b>
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 2/RN Shipping A/S	569 9022_2	16,80
Projekt-Nr. Offshore Construction Support, OCSV/Coastline Maritime	504 P09 018	96,00
Pax Sailing Spezialschiff/Deutsche Stiftung	8025	12,00

<sup>2056</sup> FM 2, S. 524 f., Sanierungskonzept nach IDW S 6, Hegemann-Werften-Gruppe, 14. Dezember 2009

<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	Summe	<b>124,80</b>
<b>2012 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>14.12.2009 in Mio. €</b>
Coast Guard Vessel/KBV 033	566	21,97
Coast Guard Vessel/KBV 034	567	21,97
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>43,94</b>
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	500	61,00
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	501	61,00
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>122,00</b>
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	502	61,00
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	503	61,00
Projekt P1 VWS	Dummy	60,00
Projekt-Nr. Tanker Scott 15000/Wübbe P09 043_1	P09 043_1 P08 043_1	59,50
Projekt-Nr. Tanker Scott 15000/Wübbe P09 043_2	P09 043_2 P08 043_2	59,50
Projekt P1 PWW geändert in P2 Pww 2010	Dummy	5,50
Projekt P2 PWW geändert in P3 Pww 2010	Dummy	52,00
OCV Blue Water Goliath	P511 9018	96,00
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	Summe	<b>454,50</b>
<b>Gesamt 2010-2012 Kategorie 1</b>	Summe	<b>496,75</b>
<b>Gesamt 2010-2012 Kategorie 2</b>	Summe	<b>331,43</b>
<b>Gesamt 2010-2012 Kategorie 3</b>	Summe	<b>596,10</b>
<b>Gesamt Kategorie 1-3 für 2010-2012</b>	Summe	<b>1424,28</b>

Im Orderbook zum Zeitpunkt 14. Dezember 2009 wurde mit einigen Dummies geplant. Nach dieser Aufstellung lagen insgesamt für die Jahre 2010 bis 2012 Aufträge der Kategorie 1 i.H.v. 496,75 Mio. € vor. Die Aufträge unter Finanzierungsvorbehalt beliefen sich auf insgesamt 331,43 Mio. € und die Projekte machten 596,10 Mio. € aus. Festaufträge und Aufträge unter Finanzierungsvorbehalt beliefen sich damit für die Jahre 2010 bis 2012 (Dreijahresplanung) insgesamt auf einen Auftragswert i.H.v. 828,18 Mio. €

Nach dem 14. Dezember 2009 sind noch zwei weitere Verträge abgeschlossen worden. Und zwar am 18. Dezember 2009 wurde der Vertrag über zwei Split Hopper Dregger, Rohde Nielsen, unter Finanzierungsvorbehalt gezeichnet.<sup>2057</sup> Und am 20. Dezember 2009 wurde ein weiterer Vertrag über ein Offshore Construction Vessel, mit der Bau-Nr. 504 unter Finanzierungsvorbehalt für Coastline Group/Muscatine Shipping Corporation abgeschlossen sowie ein Vertrag über eine baugleiches Schiff als Option (P 511).<sup>2058</sup>

Im Geschäftsbericht 2009 wurden schon die zwei Hopper Dregger (Saugbagger mit den

<sup>2057</sup> WM 128, S. 383 PDF

<sup>2058</sup> HSW 1, S. 86 ff. PDF, WM 130, S. 180 PDF, Protokoll der 9. Beiratssitzung

Bau-Nrn. 568-569) und zwei Containerschiffe (Bau-Nrn. 483-484) als Festaufträge im Auftragsbestand genannt, so dass sich im Geschäftsbericht ein Festauftragsbestand, ohne den Umbau im Marinebereich (71,5 Mio. €), i.H.v. 566,2 Mio. € ergab.<sup>2059</sup>

## 1.2. Orderbook zum Stichtag 1. Februar 2010

Zum Stichtag 1. Februar 2010 kann der Aufstellung der Neubauprojekte nicht entnommen werden, in welche Kategorie der Neubauftrag eingestuft wurde.

Wenn die beiden Listen verglichen werden, ist festzustellen, dass das Neubauprojekt mit der Bau-Nr. 296 um 20 Mio. in der Umsatzerwartung zurückgesetzt wurde und zusätzlich insgesamt drei neue Schiffsprojekte hinzugekommen sind. Und zwar handelt es sich um die drei Flusskreuzfahrer mit den Bau-Nr. 489-491, die als Aufträge der Kategorie 3 zugeordnet werden.

Des Weiteren ist bekannt, dass die Bau-Nr. 568-569 und die Bau-Nr. 504 zu Aufträgen der Kategorie 2 geworden sind.<sup>2060</sup> Während die Bau-Nr. 568 (P0 9022\_1) und die Bau-Nr. 569 (P0 9022\_2) auf der Projektliste aufgeführt sind, ist nicht ersichtlich ob es sich bei der Projekt-Nr. P 510 um die Bau-Nr. 504 (P09 018) handelt oder ob die Bau-Nr. 504 auf dieser Projektliste fehlt.<sup>2061</sup> Mit Abschluss des Vertrages unter Finanzierungsvorbehalt für die Bau-Nr. 504 wurde auch ein Vertrag über eine baugleiche Option ausgehandelt. Nach der Beschreibung des Schiffes handelt es sich um die Bau-Nr. P 511 (Kategorie 3, war auch schon am 14. Dezember auf der Liste).<sup>2062</sup>

<b>Veränderungen vom 14. Dezember 2009 gegenüber 1. Februar 2010</b> <sup>2063</sup>			
<b>2010 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>14.12.2009 in Mio. €</b>	<b>01.02.2010 in Mio. €</b>
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>297,42</b>	<b>297,42</b>
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	568 9022_1		16,8
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>40,00</b>	<b>56,8</b>
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	568 9022_1	16,80	↑Kategorie 2
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>16,80</b>	<b>0,0</b>
<b>2011 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>14.12.2009 in Mio. €</b>	<b>01.02.2010 in Mio. €</b>
EGV/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	296	65,00	40,02
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>155,39</b>	<b>131,08</b>
später Bau-Nr. Offshore Construction Support, OCSV/Coastline Maritime	504 P09 018		99,8
später Bau Nr. Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	569		16,80

<sup>2059</sup> WM 109, S. 250

<sup>2060</sup> HSW 1, S. 86 ff. PDF, WM 128, S. 383 PDF

<sup>2061</sup> FM 4, S. 1268 f.

<sup>2062</sup> HSW 1, S. 105 ff. PDF

<sup>2063</sup> FM 2, S. 524 f., FM 4, S. 1268 f.

	9022_2		
<b>Kategorie 2</b> (unter Finanzierungsvorbehalt)	<b>Summe</b>	<b>169,43</b>	<b>286,03</b>
Fluss- Kreuzfahrtschiff II/PREMICON	489		19,95
später Bau Nr. Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	569 9022_2	16,80	↑Kategorie 2
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>124,80</b>	<b>31,95</b>
<b>2012</b> <b>Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>14.12.2009</b> <b>in Mio. €</b>	<b>01.02.2010</b> <b>in Mio. €</b>
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>43,94</b>	<b>43,94</b>
<b>Kategorie 2</b> (unter Finanzierungsvorbehalt)	<b>Summe</b>	<b>122,0</b>	<b>122,0</b>
Fluss- Kreuzfahrtschiff III/PREMICON	490		19,95
Fluss- Kreuzfahrtschiff III/PREMICON	491		19,95
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>454,50</b>	<b>494,40</b>
<b>gesamt Kategorie 1 für die Jahre 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	496,75	472,44
<b>gesamt Kategorie 2 für die Jahre 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	331,43	464,83
<b>gesamt Kategorie 3 für die Jahre 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	596,10	526,35
<b>TOTAL 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	<b>1424,28</b>	<b>1463,62</b>

### 1.3. Orderbook zum Stichtag 28. März 2010

Veränderungen vom 1. Februar 2010 bis zum Stichtag 28. März 2010 waren die folgenden: Es wurde ein Neubauprojekt ausgeliefert, so dass sich die Summe der Festaufträge im Jahr 2010 von 297,42 Mio. € auf 230,12 Mio. € reduziert hat. Ausgeliefert wurde das Neubauprojekt AHTS Spezialschiff, mit der Bau-Nr. 479.<sup>2064</sup>

Für die beiden Neubauprojekte Bau-Nr. 568 und 569 wurde der Finanzierungsvorbehalt aufgehoben und beide Projekte wurden zu Festaufträgen wobei sich der Liefertermin für das Projekt mit der Bau-Nr. 568 in das Jahr 2011 verschoben hat.<sup>2065</sup>

Des Weiteren wurde der Auftrag über zwei Scandlines-Fähren unter Finanzierungsvorbehalt abgeschlossen.<sup>2066</sup> Für das Neubauprojekt mit der Bau-Nr. 296 wurde wiederum die Umsatzerwartung, nachdem diese im Februar reduziert worden war, wieder um knapp 25 Mio. € angehoben. Auch für die beiden ex-Delphis Containerschiffe, nachdem am 16. Februar 2010 das Angebot von Arkas angenommen wurde<sup>2067</sup>, wurde die Umsatzerwartung von 20 Mio. € auf 23 Mio. und 24 Mio. € erhöht.

Neue Projekte kamen hinzu und sämtliche Dummies wurden aus der Planung herausgenommen sowie auch das Projekt P 510 und P 511 wurde nicht mehr aufgeführt. Der Auftrag mit der Bau-Nr. 504, der unter Finanzierungsvorbehalt am 20. Dezember 2009 gezeichnet wurde, fehlt in der Projektliste mit Stand 28. März 2010 gänzlich. Am 13. April hingegen, wird das Neubauprojekt mit der Bau-Nr. 504 dann wieder auf der Liste

<sup>2064</sup> ADRs. 6/75, S. 4 PDF

<sup>2065</sup> WM 109, S. 207

<sup>2066</sup> HSW 1, S. 71 ff. PDF

<sup>2067</sup> WM 4, S. 122 f., Protokoll der Beiratssitzung vom 16. Februar 2010



„Auftragsbestand- Verträge unter Finanzierungsvorbehalt“ aufgeführt.<sup>2068</sup> Des Weiteren kamen in der Kategorie 3, für das Jahr 2012 die Schiffbauprojekte mit den Bau-Nrn. P515 (2103), P516 (2104), P518 (2102), P519 (2101), P520 (2100), P517, 512 und 582\_2 hinzu.<sup>2069</sup>

Für zwei Projekte, Bau-Nr. 499 (2105) und Bau-Nr. 496 (2107) war der Finanzierungsvorbehalt ausgelaufen, so dass beide Projekte nicht mehr unter der Kategorie 2 aufgeführt wurden aber weiterhin als potentielle Aufträge (Kategorie 3) weiterverfolgt wurden.<sup>2070</sup> Das Projekt mit der Bau-Nr. 499 wurde außerdem von 70 Mio. € Umsatzerwartung auf 103 Mio. € erhöht und das Projekt mit der Bau-Nr. 496 wurde von 75 Mio. € um 24 Mio. € auf 99 Mio. € Umsatzerwartung erhöht.<sup>2071</sup>

Ansonsten sind zeitliche Verschiebungen bei einzelnen Schiffsneubauprojekten festzustellen, und zwar wurde der Fertigstellungstermin des Schiffes mit der Bau-Nr. 484 von 2010 ins Jahr 2011 verschoben, das Neubauprojekt mit der Bau-Nr. 489 wurde ins Jahr 2012 verschoben, das Neubauprojekt Bau-Nr. 498 (2106) sollte im Jahr 2011 fertiggestellt werden und wurde ins Jahr 2013 verschoben, während der Fertigstellungstermin des Forschungsschiff Sonne Bau-Nr. 582 (PO 8018) um ein Jahr auf das Jahr 2012 vorgezogen wurde.

<b>Veränderungen vom 1. Februar gegenüber dem 28. März 2010</b> <sup>2072,2073</sup>			
<b>2010 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>01.02.2010 in Mio. €</b>	<b>28.03.2010 in Mio. €</b>
AHTS Spezialschiff	479	66,70	geliefert
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>297,42</b>	<b>230,12</b>
ex Delphi II/erst ....Suche Reeder (später Arkas)	483	20,00	↑23,00
ex Delphi III/erst ....Suche Reeder (später Arkas)	484	20,00	↑24,00 2010↓ 2011
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	568 9022_1	16,80	↑Kategorie 1 2010↓ 2011
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>56,80</b>	<b>23,00</b>
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>2011 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>01.02.2010 in Mio. €</b>	<b>28.03.2010 in Mio. €</b>
EGV/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	296	40,02	↑65,00
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	568 9022_1		16,43
später Bau- Nr. Split Hopper Barge 2/RN Shipping A/S	569 9022_2		16,40
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>131,08</b>	<b>188,23</b>

<sup>2068</sup> WM 109, S. 206, Präsentation zur Beiratssitzung vom 13. April 2010

<sup>2069</sup> FM 4, S. 1268 f.

<sup>2070</sup> WM 109, S. 205 f.

<sup>2071</sup> FM 4, S. 1268 f.

<sup>2072</sup> FM 4, S. 1268 f.

<sup>2073</sup> WM 109, S. 206 f.

ex Delphi III/erst .....Suche Reeder (später Arkas)	484		24,00
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock II/Harren & Partner	2105 499	69,50	↓Kategorie 3 ↑ 103,00
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock I/Harren & Partner	2106 498	99,93	2011 ↓ 2013
später Bau-Nr. Offshore Construction Support, OCSV/Coastline Maritime	504 P09 018	<b>99,8</b>	99,80
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 2/RN Shipping A/S	569 9022_2	16,80	↑Kategorie 1
<b>Kategorie 2</b> (unter Finanzierungsvorbehalt)	<b>Summe</b>	<b>286,03</b>	<b>123,8</b>
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock II/Harren & Partner	2105 499		103,00
Fluss- Kreuzfahrtschiff II/PREMICON	489	19,95	2011 ↓ 2012
Pax Sailing Spezialschiff/Deutsche Stiftung	8025	12,00	raus
<b>Kategorie 3</b> (Projekte)	<b>Summe</b>	<b>31,95</b>	<b>103,00</b>
<b>2012 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>01.02.2010 in Mio. €</b>	<b>28.03.2010 in Mio. €</b>
<b>Kategorie 1</b> (Festaufträge)	<b>Summe</b>	<b>43,94</b>	<b>43,94</b>
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	502		86,20
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	503		86,20
<b>Kategorie 2</b> (unter Finanzierungsvorbehalt)	<b>Summe</b>	<b>122,00</b>	<b>294,40</b>
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	502	61,00	↑Kategorie 2
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	503	61,00	↑Kategorie 2
Projekt P1 VWS	Dummy	60,00	raus
Projekt P1 PWW geändert in P2 Pww 2010	Dummy	5,50	raus
Projekt P2 PWW geändert in P3 Pww 2010	Dummy	52,00	raus
OCV Blue Water Goliath	P511	96,00	raus
Fluss-Kreuzfahrtschiff II/PREMICON	489		19,95
später Bau-Nr. ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2103 P515		9,90
später Bau-Nr. ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2104 P516		9,90
ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	P517		9,90
später Bau-Nr. ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2102 P518		16,80
später Bau-Nr. ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2101 P519		16,80
später Bau-Nr. ACV 606 Cargo Vessel/ Royal Artic Line	2100 P520		38,00
später Bau-Nr. Cargo Vessel Forschungsschiff Sonn/Brise/IFM	582 P0 8018		97,93
<b>Kategorie 3</b> (Projekte)	<b>Summe</b>	<b>494,40</b>	<b>378,08</b>

<b>2013 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>01.02.2010 in Mio. €</b>	<b>28.03.2010 in Mio. €</b>
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock I/Harren & Partner	2106 498		99,93
später Bau-Nr. Offshore deck Carrier/Harren & Partner	2107 496	74,75	↓Kategorie 3 ↑99,0
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>74,75</b>	<b>99,93</b>
später Bau-Nr. Cargo Vessel Forschungsschiff Sonn/Brise/IFM	582 P0 8018	110,00	2013↓2012
Projekt P2 VWS	Dummy	52,00	raus
Projekt P3 VWS	Dummy	52,00	raus
Projekt P4 VWS	Dummy	52,00	raus
Projekt P5 VWS	Dummy	52,00	raus
Projekt P6 VWS	Dummy	52,00	raus
Projekt P7 VWS	Dummy	52,00	raus
Projekt P3 PWW geändert in P4 Pww 2010	Dummy	52,00	raus
Projekt P4 PWW geändert in P5 Pww 2010	Dummy	52,00	raus
Train Ferry I	512		99,00
n.a.	582_2		12,07
später Bau-Nr. Offshore deck Carrier/Harren & Partner	2107 496		99,0
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>526,00</b>	<b>210,07</b>
		<b>01.02.2010 in Mio. €</b>	<b>28.03.2010 in Mio. €</b>
<b>gesamt Kategorie 1 (ohne Ablieferungen) für 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	472,44	462,28
<b>gesamt Kategorie 2 (ohne Ablieferungen) für 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	464,83	441,20
<b>gesamt Kategorie 3 (ohne Ablieferungen) für 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	526,35	481,08
<b>TOTAL 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	<b>1463,62</b>	<b>1384,55</b>

#### 1.4. Das im Kreditvertrag berücksichtigte Orderbook zum Stichtag 31. Mai 2010

Am 31. Mai wurde der Kreditvertrag über 326 Mio. € unterschrieben und in der Anlage 5 dieses Vertrages wurden 45 Neubauprojekte aufgezählt, die unter diesem Kreditvertrag berücksichtigt worden sind.

Auffällig ist, dass das Neubauprojekt mit der Bau-Nr. 504 nicht aufgelistet wurde, obwohl ein Vertrag unter Finanzierungsvorbehalt (Kategorie 2) vorlag.<sup>2074</sup> Ansonsten sind alle Neubauprojekte der Jahre 2010 bis 2012, die auch in der Planung vom 28. März 2010 enthalten waren, berücksichtigt worden. Gegenüber dem 28. März 2010, wurde das Neubauprojekt mit der Bau-Nr. 509, Transatlantic Supply Vessel, geplant für das Jahr 2014, ergänzt und das Projekt mit der Bau-Nr. 582\_2, auch geplant für 2014, wurde gestrichen. Das Neubauprojekt mit der Bau-Nr. 479 wurde unter dem Kreditvertrag noch aufgelistet, obwohl es schon abgeliefert war.

<sup>2074</sup> HSW 1, S. 86 ff. PDF, WM 130, S. 180 PDF, Protokoll der 9. Beiratssitzung

Des Weiteren wurde der Scandlines-Auftrag über zwei Fähren effektiv und wurde zum 31. Mai 2010 ein Festauftrag (Kategorie 1).<sup>2075</sup>

Die gesamte Auftragssumme (Festaufträge und Aufträge unter Finanzierungsvorbehalt) für die Jahre 2010 bis 2012 i.H.v. 903,48 variierte gegenüber der Betrachtung vom 28. März 2010 um fast 100 Mio. € und sank auf einen Wert von 803,68 Mio. €. Die Summe der Kategorie 1 Aufträge hat sich um 172,4 Mio. € (Scandlines-Aufträge) erhöht und die Summe der Kategorie 2 Aufträge hat sich um die Scandlines-Aufträge und das Neubauprojekt mit der Bau-Nr. 504, welches einen erwarteten Umsatzwert von 99,8 Mio. € hatte, reduziert auf 169,0 Mio. €

<b>Veränderungen vom 28. März 2010 gegenüber dem 31. Mai 2010<sup>20762077</sup></b>			
<b>2010 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>28.03.2010 in Mio. €</b>	<b>28.05.2010 im Kreditv.</b>
AHTS Spezialschiff	479	geliefert	ja
AHTS Spezialschiff	480	67,00	ja
später Bau-Nr. Hebeponton/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	285 9013	7,60	ja
AHTS Spezialschiff/APMM	481	68,50	ja
River Cruise Vessel/Fluss-Kreuzschiff I/PREMICON	486	19,95	ja
Notschlepper/NORTUG Bereederungs GmbH & Co.KG	563	45,20	ja
MPC 2, AS ab Spt. 125+DH+12.3-6	252	21,87	ja
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>230,12</b>	<b>230,12</b>
ex Delphi II/erst ....Suche Reeder (später Arkas)	483	23,00	ja
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>23,00</b>	<b>23,00</b>
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>2011 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>28.03.2010 in Mio. €</b>	<b>28.05.2010 im Kreditv.</b>
Fluss- Kreuzfahrtschiff II/PREMICON	487	19,95	ja
Fluss- Kreuzfahrtschiff III/PREMICON	488	19,95	ja
EGV/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	296	65,00	ja
Schiffbauteile Fregatte F-125/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	280	5,50	ja
Coast Guard Vessel/KBV 031	564	23,00	ja
Coast Guard Vessel/KBV 032	565	22,00	ja
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	568 9022_1	16,43	ja
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 2/RN Shipping A/S	569 9022_2	16,40	ja

<sup>2075</sup> LFI 5, S. 2526, P+S Werften GmbH, Liquiditätsvorschau, 21. Mai 2010

<sup>2076</sup> FM 4, 1268 f.

<sup>2077</sup> FM 8, S. 3066, Anlage 5 Kreditvertrag

<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>188,23</b>	<b>188,23</b>
ex Delphi III/erst ....Suche Reeder (später Arkas)	484	24,00	ja
später Bau-Nr. Offshore Construction Support, OCSV/Coastline Maritime	504 P09 018	99,80	nein
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>123,8</b>	<b>24,00</b>
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock II/Harren & Partner	2105 499	103,00	ja
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>103,00</b>	<b>103,00</b>
<b>2012 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>28.03.2010 in Mio. €</b>	<b>28.05.2010 im Kreditv.</b>
Coast Guard Vessel/KBV 033	566	21,97	ja
Coast Guard Vessel/KBV 034	567	21,97	ja
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	502		ja
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	503		ja
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>43,94</b>	<b>216,33</b>
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	500	61,00	ja
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	501	61,00	ja
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	502	86,20	↑Kategorie 1
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	503	86,20	↑Kategorie 1
<b>Kategorie 2 (Unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>294,40</b>	<b>122,00</b>
Projekt-Nr. Tanker Scott 15000/Wübbe P09 043_1	P09 043_1 8043	59,50	ja
Projekt-Nr. Tanker Scott 15000/Wübbe P09 043_2	P09 043_2 8043	59,50	ja
Fluss- Kreuzfahrtschiff II/PREMICON	489	19,95	ja
Fluss- Kreuzfahrtschiff III/PREMICON	490	19,95	ja
Fluss- Kreuzfahrtschiff III/PREMICON	491	19,95	ja
später Bau-Nr. ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2103 P515	9,90	ja
später Bau-Nr. ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2104 P516	9,90	ja
ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	P517	9,90	ja
später Bau-Nr. ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2102 P518	16,80	ja
später Bau-Nr. ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2101 P519	16,80	ja
später Bau-Nr. ACV 606 Cargo Vessel/ Royal Artic Line	2100 P520	38,00	ja
später Bau-Nr. Cargo Vessel Forschungsschiff Sonn/Brise/IFM	582 P0 8018	97,93	ja
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>378,08</b>	<b>378,08</b>

<b>2013 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau Nr.</b>	<b>28.03.2010 in Mio. €</b>	<b>28.05.2010 im Kreditv.</b>
Fregatte2/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	281	5,50	ja
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>5,50</b>	<b>5,50</b>
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock I/Harren & Partner	2106 498	<b>99,93</b>	ja
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>99,93</b>	<b>99,93</b>
Train Ferry I	512	99,00	ja
n.a.	582_2	12,07	nein
später Bau-Nr. Offshore deck Carrier/Harren & Partner	2107 496	99,0	ja
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>210,07</b>	<b>198,0</b>
<b>2014 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>28.03.2010 in Mio. €</b>	<b>28.05.2010 im Kreditv.</b>
Fregatte 3/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung 2014	282	5,50	ja
Fregatte 4/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	283	5,50	ja
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>11,0</b>	<b>11,0</b>
Transatlantic Supply Vessel	508	77,00	ja
Transatlantic Supply Vessel 2014	509		ja
Train Ferry II 2014	513	99,00	ja
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>176,0</b>	<b>176,00</b>
*x aufgeführt in der Liste vom 13. April 2010 <sup>2078</sup>			
		<b>28.03.2010 in Mio. €</b>	<b>28.05.2010 im Kreditv.</b>
<b>Gesamt Kategorie 1 (ohne Ablieferungen) für 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	462,28	634,68
<b>gesamt Kategorie 2 (ohne Ablieferungen) für 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	441,20	169,00
<b>gesamt Kategorie 3 (ohne Ablieferungen) für 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	481,08	481,08
<b>TOTAL 2010-2012</b>	<b>Summe</b>	<b>1384,56</b>	<b>1284,76</b>

### 1.5. Orderbook zum Stichtag 18. November 2010 – Dreijahresplanung –

Bis zum 18. November 2010 wurden weitere Schiffsneubauprojekte ausgeliefert und zwar wurden insgesamt sieben weitere Schiffe abgeliefert. Bau-Nrn. 480, 285, 481, 486, 563, 252 und 483. Damit wurden im Jahr 2010 insgesamt acht Schiffe abgeliefert im Auftragswert von 318,32 Mio. €<sup>2079</sup> Die beiden DFDS Fähren Bau-Nr. 500-501 wurden am 16. November 2010 zu Festaufträgen.<sup>2080</sup>

Die Werft ist im Rahmen der Sanierung verpflichtet am Ende des Geschäftsjahres eine neue Planung für die nächsten drei Jahre vorzulegen. Dies erfolgte im November 2010 mit der neuen Dreijahresplanung 2011 bis 2013. Ab nun wird das Orderbook für diesen Zeitraum

<sup>2078</sup> WM 109, S. 206, Präsentation der Beiratssitzung vom 13. April 2010

<sup>2079</sup> ADRs. 6/75, S. 4

<sup>2080</sup> LFI 5, S. 2351, Kurzfristige Liquiditätsvorschau 19. November 2010

betrachtet.

Zum Stichtag 18. November 2010 existieren Festaufträge (Kategorie 1) für diesen Zeitraum im Wert von etwa 533 Mio. € Umsatzerwartung.<sup>2081</sup> Die Neubaufträge der Kategorie 2 beliefen sich auf 110 Mio. € und bestand aus dem Neubauprojekt mit der Bau-Nr. 504. Des Weiteren wurden 9 zusätzliche Projekte unter der Kategorie 2, mit dem Zusatz Kategorie 2B, i.H.v. 240 Mio. € angegeben, so dass insgesamt mit 350 Mio. € Umsatzwert, die Aufträge unter Finanzierungsvorbehalt in der neuen Dreijahresplanung ausgewiesen wurden.<sup>2082</sup> Somit wurden Festaufträge und Aufträge unter Finanzierungsvorbehalt i.H.v. 880 Mio. € dargestellt was ungefähr der Summe der letzten Dreijahresplanung 2010 bis 2012 entsprach.

Der einzige neue Auftrag der im Jahr 2010 zunächst unter Finanzierungsvorbehalt abgeschlossen wurde dann aber auch noch im gleichen Jahr zu einem Festauftrag wurde, war der Vertrag über die beiden Scandlines-Fähren mit den Bau-Nrn. 502-503. Des Weiteren wurde im Dezember 2010 mit der Royal Arctic Line ein weiterer Auftrag unter Finanzierungsvorbehalt abgeschlossen und zwar über 5 Container Schiffe mit den Bau-Nrn. 2100 bis 2104 (P 520, P519, P518, P516, P515).<sup>2083</sup>

Zu Festaufträgen der Kategorie 1 wurden, die schon im Jahr 2009 abgeschlossenen Verträge über die Bau-Nrn. 568-569 und die Verträge über die beiden DFDS Fähren mit den Bau-Nrn. 500-501. Für die beiden ex-Delphis Containerschiffe, die 2009 storniert wurden, konnte ein Vertrag mit einem neuen Reeder und zwar Arkas ebenfalls im Jahr 2010 geschlossen werden. Hierbei wurde ein Verlust i.H.v. 34,5 Mio. € erwartet.<sup>2084</sup>

<b>Veränderungen vom 31. Mai 2010 gegenüber 18. November 2010</b> <sup>2085 2086</sup>			
<b>2010 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>28.05.2010 im Kreditv.</b>	<b>18.11.2010 in Mio. €</b>
AHTS Spezialschiff	480	67,00	geliefert
später Bau-Nr. Hebeponton/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	285 9013	7,60	geliefert
AHTS Spezialschiff/APMM	481	67,00	geliefert
River Cruise Vessel/Fluss-Kreuzschiff I/PREMICON	486	19,95	geliefert
Notschlepper/NORTUG Bereederungs GmbH & Co.KG	563	21,87	geliefert
MPC 2, AS ab Spt. 125+DH+12.3-6	252	35,80	geliefert
ex Delphis II/erst Delphis (später Arkas)	483		geliefert
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>230,12</b>	<b>0,00</b>
ex Delphi II/erst Delphis (später Arkas)	483	23,00	↑Kategorie 1

<sup>2081</sup> FM 10, S. 3840

<sup>2082</sup> FM 10, S. 3841

<sup>2083</sup> LFI 5, S. 2305, Kurzfristige Liquiditätsvorschau 17. Dezember 2010

<sup>2084</sup> FM3, S. 826

<sup>2085</sup> FM 8, S. 3066

<sup>2086</sup> LFI 32, S. 142 f.

<b>Kategorie 2</b> (unter Finanzierungsvorbehalt)	<b>Summe</b>	<b>23,0</b>	<b>0,00</b>
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>2011</b> <b>Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>28.05.2010</b> <b>im</b> <b>Kreditv.</b>	<b>18.11.201</b> <b>0</b> <b>in Mio. €</b>
ex Delphi III/erst Delphis (später Arkas)	484		24,04
EGV/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	296	65,00	↓40,00
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>188,23</b>	<b>188,73</b>
ex Delphis III/erst Delphis (später Arkas)	484	24,0	↑Kategorie 1
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock I/Harren&Partner	2106 498		↓Kategorie 3 2011↓ 2014
<b>Kategorie 2</b> (unter Finanzierungsvorbehalt)	<b>Summe</b>	<b>24,0</b>	<b>0,00</b>
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock I/Harren & Partner	2105 499	103,0	↓Kategorie 3 2011↓ 2012
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>103,0</b>	<b>0,00</b>
<b>2012</b> <b>Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>28.05.2010</b> <b>im</b> <b>Kreditv.</b>	<b>18.11.201</b> <b>0</b> <b>in Mio. €</b>
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	500		61,00
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	501		61,00
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>216,33</b>	<b>338,46</b>
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	500	61,00	↑Kategorie 1
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	501	61,00	↑Kategorie 1
später Bau-Nr. Offshore Construction Support, OCSV/Coastline Maritime	504 P09 018		110,00
<b>Kategorie 2</b> (unter Finanzierungsvorbehalt)	<b>Summe</b>	<b>122,0</b>	<b>110,00</b>
ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	P517	9,90	raus
später Bau-Nr. Cargo Vessel Forschungsschiff Sonn/Brise/IFM	582 P0 8018	97,93	raus
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>378,08</b>	<b>193,15</b>
<b>2013</b> <b>Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>28.05.2010</b> <b>im</b> <b>Kreditv.</b>	<b>18.11.201</b> <b>0</b> <b>in Mio. €</b>
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>5,50</b>	<b>5,50</b>
<b>Kategorie 2</b> (unter Finanzierungsvorbehalt)	<b>Summe</b>	<b>99,93</b>	<b>0,00</b>
Train Ferry I	512	99,00	raus
Deep Water AHTS UT 790	P507	nein	93,50
OCV Blue Water Goliath	P511	nein	110,00
Offshore Supply Vessel UT 776	P514	nein	47,00
Special Cargo Vessel (09 027)	P578	nein	39,52
Stern Factory Trawler (01005)	P528	nein	32,40



<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>198,0</b>	<b>514,92</b>
<b>2014 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau Nr.</b>	<b>28.05.2010 im Kreditv.</b>	<b>18.11.2010 in Mio. €</b>
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>11,00</b>	<b>11,00</b>
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Transatlantic Supply Vessel	508	77,00	2014↑ 2013
Train Ferry II	513	99,00	raus
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock I/Harren & Partner	2106 498		106,50
RoRo-Fähre	O505	nein	58,70
RoRo-Fähre	O506	nein	58,70
Offshore Supply Vessel UT 776	P521	nein	47,00
Offshore Supply Vessel UT 776	P522	nein	47,00
Offshore Supply Vessel UT 776	P523	nein	47,00
Stern Factory Trawler (01005)	P529	nein	32,40
Stern Factory Trawler (01005)	P530	nein	32,40
Stern Factory Trawler (01005)	P531	nein	32,40
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>187,0</b>	<b>521,60</b>
<b>gesamt Kategorie 1 für 2010-2012 letzte Spalte 2011-2013</b>	<b>Summe</b>	634,68	532,65
<b>gesamt Kategorie 2 für 2010-2012 letzte Spalte 2011-2013</b>	<b>Summe</b>	169,00	110,00
<b>gesamt Kategorie 3 für 2010-2012 letzte Spalte 2011-2013</b>	<b>Summe</b>	481,08	708,07
<b>TOTAL 2010-2012 letzte Spalte 2011-2013</b>	<b>Summe</b>	<b>1284,76</b>	<b>1350,72</b>
<b>TOTAL 2010-2013 letzte Spalte 2011-2014</b>	<b>Summe</b>	1588,19	1890,04

### 1.6. Das Orderbook zum Stichtag 17. Januar 2011

Am 17. Januar 2011 wurden fünf Projekte der Royal Arctic Line A/S sowie der Auftrag über ein Offshore Construction Vessel, alle Projekte geplant für das Jahr 2012, effektiv. So konnte die P+S Werften GmbH einen Festauftragseingang i.H.v. 199,63 Mio. € am 17. Januar 2011 verbuchen.<sup>2087</sup> Im gesamten Jahr 2010 wurden Aufträge im Wert von 318,32 Mio. € ausgeliefert.<sup>2088</sup>

Somit schlugen Anfang 2011, wenn man sich den Dreijahreszeitraum 2011 bis 2013 anschaut, die Festaufträge (Kategorie 1) mit einem Auftragswert von rund 740 Mio. € zu Buche (ohne Reparaturaufträge i.H.v. ca. 50 Mio. €)<sup>2089</sup> aber dafür gab es an diesem Stichtag keine Aufträge mehr im Orderbook der Kategorie 2.<sup>2090</sup> Somit lag die Summe der Auftragswerte für Kategorie 1 und Kategorie 2 Aufträge für den Zeitraum 2011 bis 2013

<sup>2087</sup> WM 4, S. 568, Monatsbericht per Dezember 2010

<sup>2088</sup> ADRs. 6/75, S. 4

<sup>2089</sup> FM 12, S. 192

<sup>2090</sup> WM 4, S. 568

etwa 80 Mio. € unter dem Wert der Dreijahresplanung des Vorjahres 2010 bis 2012.

Im Geschäftsbericht des Jahres 2010 wird dokumentiert, dass der Auftragsbestand (inklusive Reparaturaufträge) der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses einen Gesamtwert von 791,4 Mio. € habe.<sup>2091</sup> Hierbei wurden die Aufträge, die im Januar 2011 effektiv wurden schon eingerechnet. Des Weiteren wird erklärt: „die Finanzierung aller zum Stichtag im Auftragsbestand befindlichen Schiffe ist durch den bestehenden Aval- und Barkreditvertrag von 326 Mio. € gesichert.“<sup>2092</sup>

<b>Aktuelle Neubauprojekte als Festaufträge für die Jahre 2011 bis 2014 zum Stichtag 17. Januar 2011</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>Wert in Mio. €</b>
ex Delphis III/neuer Reeder Arkas	484	24,04
Fluss- Kreuzfahrtschiff II/PREMICON	487	20,75
Fluss- Kreuzfahrtschiff III/PREMICON	488	20,59
EGV/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	296	40,00
Schiffbauteile Fregatte F-125/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	280	5,50
Coast Guard Vessel/KBV 031	564	23,13
Coast Guard Vessel/KBV 032	565	22,06
Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	568	16,62
Split Hopper Barge 2/RN Shipping A/S	569	16,70
<b>Kategorie 1 (Festaufträge) 2011</b>	<b>Summe</b>	<b>189,39</b>
Coast Guard Vessel/KBV 033	566	22,06
Coast Guard Vessel/KBV 034	567	22,06
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	502	86,17
ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2103	9,9
ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2104	9,9
ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2102	16,8
ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2101	16,8
ACV 606 Cargo Vessel/Royal Artic Line	2100	38,0
OCV, Terry Highland	504	110,0
Fregatte2/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	281	5,50
vorher als DFDS-Fähre geplant RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	503	86,17
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	500	61,00
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	501	61,00
<b>Kategorie 1 (Festaufträge) 2012</b>	<b>Summe</b>	<b>545,36</b>
Fregatte2/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	281	5,5
<b>Kategorie 1 (Festaufträge) 2013</b>	<b>Summe</b>	<b>5,5</b>
Fregatte2/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	282	5,5
Fregatte2/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	283	5,5
<b>Kategorie 1 (Festaufträge) 2014</b>	<b>Summe</b>	<b>11,0</b>

<sup>2091</sup> WM 73, S. 43

<sup>2092</sup> WM 73, S. 43

<b>Gesamt Kategorie 1 (Festaufträge) 2011-2013</b>	<b>Summe</b>	<b>740,25</b>
<b>Gesamt Kategorie 1 (Festaufträge) 2011-2014</b>	<b>Summe</b>	<b>751,25</b>

### 1.7. Das Orderbook zum Stichtag 11. März 2011

Am 11. März 2011 konnte zusätzlich zwischen der P+S Werften GmbH und Gesellschaften der Harren & Partner Gruppe drei neue Schiffbauverträge, unter Finanzierungsvorbehalt (Kategorie 2), gezeichnet werden.<sup>2093</sup> Es ging um zwei Offshore Heavy Lift Vessel Bau-Nr. 2105-2106 (alte Bau- Nr. 499 und 498) geplant für 2012 und 2013 sowie ein Offshore Deck Carrier Bau-Nr. 2107 (alte Bau- Nr. 496), geplant für das Jahr 2013. Der Auftragswert für die drei Schiffe lag für das Jahr 2012 bei 102 Mio. € und für das Jahr 2013 bei 204 Mio. €. Damit konnte die Werft, für die Neubauprojekte der Kategorie 2, ab März 2011 wieder Aufträge darstellen. Diese drei Aufträge waren nun die einzigen existierenden Aufträge unter Finanzierungsvorbehalt.

Bis zum 11. März 2011 fanden keine Auslieferungen von Schiffsneubauprojekten statt.

### 1.8. Orderbook zum Stichtag 31. August 2011

Im Jahr 2011 wurden bis zum Stichtag 31. August 2011 weitere Schiffe ausgeliefert und zwar die Bau-Nr. 484, 487, 488 und 568. Das Schiffsteil mit der Bau-Nr. 269 wurde ebenfalls fertiggestellt und abgeliefert aber dieses Neubauprojekt musste bezüglich seiner Berechnung ins Jahr 2013 verschoben werden, da eine Fakturierung erst mit endgültiger Fertigstellung des gesamten Schiffes erfolgen konnte.

Die Fertigstellung der Schiffe mit den Bau-Nrn. 564 und 565 wurden wegen einer Havarie ins Jahr 2012 verschoben.<sup>2094</sup>

Die Neubaufträge mit den Bau-Nrn. 2105 und 2106 und einem Lieferumfang von 242 Mio. €<sup>2095</sup> wurden am 29. August 2011 effektiv.<sup>2096</sup> Der Neubauftrag mit der Bau-Nr. 2107 wurde weiter unter Finanzierungsvorbehalt geführt. Der erwartete Umsatz wurde bei diesen Neubauprojekten mit der Bau-Nr. 2105-2107 angehoben und zwar um etwa 20 Mio. bei den Bau-Nrn. 2105 und 2106 sowie um 10 Mio. bei der Bau-Nr. 2107. Ebenso wurde der Liefertermin für die Projekte in das Jahr 2013 verschoben.

<b>Veränderungen vom 18. November 2010 zum 31. August 2011<sup>2097</sup></b>			
<b>2011 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau- Nr.</b>	<b>18.11.2010 in Mio. €</b>	<b>31.08.2011 in Mio. €</b>
ex Delphis III/erst Delphis (später Arkas)	484	24,04	geliefert
Fluss- Kreuzfahrtschiff II/PREMICON	487	20,65	geliefert
Fluss- Kreuzfahrtschiff III/PREMICON	488	20,49	geliefert
EGV/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	296	40,00	Teillieferung

<sup>2093</sup> WM 123, S. 374 PDF

<sup>2094</sup> FM 43, S. 218, Vorbericht Beiratssitzung vom 20. September 2011

<sup>2095</sup> FM 43, S. 217, Vorbericht Beiratssitzung vom 20. September 2011

<sup>2096</sup> WM 123, S. 374 PDF

<sup>2097</sup> LFI 32, S. 142 f., WM 60, S. 136 f.

Coast Guard Vessel/KBV 031	564	23,13	2011↓2012
Coast Guard Vessel/KBV 032	565	22,06	2011↓2012
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	568 9022_1	16,43	geliefert
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>188,73</b>	<b>21,93</b>
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>2012 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>18.11.2010 in Mio. €</b>	<b>31.08.2011 in Mio. €</b>
später Bau-Nr. ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2103 P515		11,32
später Bau-Nr. ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2104 P516		10,92
später Bau-Nr. ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2101 P518		16,20
später Bau-Nr. ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2102 P519		16,71
später Bau-Nr. ACV 606 Cargo Vessel/ Royal Artic Line	2100 P520		35,86
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>338,46</b>	<b>479,74</b>
Blue Water Goliath/ Terry Highland <b>OCV</b>	504	110,00	↑Kategorie 1 2012↓2013
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>110,00</b>	<b>0,00</b>
später Bau Nr. ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2103 P515	9,60	↑Kategorie 1
später Bau-Nr. ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2104 P516	9,60	↑Kategorie 1
später Bau-Nr. ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2101 P518	16,60	↑Kategorie 1
später Bau-Nr. ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2102 P519	16,60	↑Kategorie 1
später Bau-Nr. ACV 606 Cargo Vessel/ Royal Artic Line	2100 P520	37,75	↑Kategorie 1
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock II/Harren & Partner	2105 499	↑103,00	↑Kategorie 1 ↑+18 Mio.€ 2012↓2013
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>193,15</b>	<b>0,00</b>
<b>2013 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>18.11.2010 in Mio. €</b>	<b>31.08.2011 in Mio. €</b>
Blue Water Goliath/ Terry Highland <b>OCV</b>	504		110,00
EGV/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	296		Teillieferung
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock II/Harren & Partner	2105 499		121,00
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock I/Harren & Partner	2106 498		121,00
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>5,50</b>	<b>357,50</b>
später Bau-Nr. Offshore deck Carrier/Harren & Partner	2107 496		109,87
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>109,87</b>

später Bau-Nr. Offshore deck Carrier/Harren & Partner	2107 496	↑99,00	↑Kategorie 2 ↑+10 Mio.€
Deep Water AHTS UT 790	P507	93,50	↓85,00
Transatlantic Supply Vessel	508	93,50	↓85,00
Offshore Supply Vessel UT 776	P514	47,00	2013↓ 2015
Special Cargo Vessel (09 027)	P578	39,52	raus
Stern Factory Trawler (01005)	P528	32,40	raus
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>514,92</b>	<b>280,00</b>
<b>2014 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>18.11.2010 in Mio. €</b>	<b>31.08.2011 in Mio. €</b>
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>11,00</b>	<b>11,00</b>
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Projekt Nr. Tanker Scott 15000/Wübbe P09 043_1	P09 043_1 8043	59,50	raus
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock I/Harren & Partner	2106 498	106,50	↑Kategorie 1 ↑+14,5 Mio.€ 2014↑2013
RoRo-Fähre	O505	58,70	2014↓ 2015
RoRo-Fähre	O506	58,70	2014↓ 2015
Offshore Supply Vessel UT 776	P521	47,00	2014↓ 2016
Offshore Supply Vessel UT 776	P522	47,00	2014↓ 2016
Offshore Supply Vessel UT 776	P523	47,00	2014↓ 2016
Stern Factory Trawler (01005)	P529	32,40	raus
Stern Factory Trawler (01005)	P530	32,40	raus
Stern Factory Trawler (01005)	P531	32,40	raus
Offshore Heavy Lift Vessel Harren	2108		102,00
Offshore Heavy Lift Vessel Harren	2109		102,00
Arctic CV 606	111		35,40
Arctic CV 36	112		10,92
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>521,60</b>	<b>250,32</b>
		<b>18.11.2010 in Mio. €</b>	<b>31.08.2011 in Mio. €</b>
<b>gesamt Kategorie 1 (ohne Ablieferungen) für 2011-2013</b>	<b>Summe</b>	532,69	859,17
<b>gesamt Kategorie 2 (ohne Ablieferungen) für 2011-2013</b>	<b>Summe</b>	110,00	109,87
<b>gesamt Kategorie 3 (ohne Ablieferungen) für 2011-2013</b>	<b>Summe</b>	708,07	280,00
<b>TOTAL 2011-2013</b>	<b>Summe</b>	<b>1350,76</b>	<b>1249,04</b>

### 1.9. Orderbook zum Stichtag 31. Dezember 2011 – Dreijahresplanung –

In der Zeit von Ende August bis zum Jahresende wurde ein Schiff mit der Bau-Nr. 569 ausgeliefert, sodass im Jahr 2011 insgesamt 6 Schiffe mit einem Auftragswert von insgesamt 136,8 Mio. € ausgeliefert wurden (inkl. Bau-Nr. 296 aber exklusive der Reparaturaufträge).<sup>2098</sup> Ebenso wurde der Festauftrag mit der Bau-Nr. 280 von 2011 ins

<sup>2098</sup> A.Drs. 6/75, S. 4

Jahr 2012 verschoben und auch die Kategorie 3 Aufträge mit der Bau-Nr. P 511, Bau-Nr.111 und Bau-Nr. 110 wurden weiter nach hinten verschoben. Neue Projekte und zwar Bau-Nr. 538 und Bau-Nrn. 119-120 kamen für den Zeitraum 2012 bis 2014 hinzu.

<b>Veränderungen vom 31. August 2011 zum 31. Dezember 2011</b> <sup>2099 2100</sup>			
<b>2011 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>31.08.2011 in Mio. €</b>	<b>31.12.2011 in Mio. €</b>
Schiffbauteile Fregatte F-125 /Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	280	5,50	2011↓ 2012
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 2/RN Shipping A/S	569 9022_2	16,43	geliefert
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>21,93</b>	<b>0,00</b>
<b>2012 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau Nr.</b>	<b>31.08.2011 in Mio. €</b>	<b>31.12.2011 in Mio. €</b>
Schiffbauteile Fregatte F-125/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	280		5,50
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>479,74</b>	<b>489,31</b>
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>2013 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>31.08.2011 in Mio. €</b>	<b>31.12.2011 in Mio. €</b>
<b>Kategorie 1 (Festaufträge)</b>	<b>Summe</b>	<b>357,5</b>	<b>359,62</b>
OCV Blue Water Goliath	P511	110,00	2013↓ 2014
Factory Trawler/Purse Seiner mehrere Schiffe** (538-541)	538		260,10
Offshore AHTS 731 CD (2)	119 120		154,00
<b>Kategorie 2 (unter Finanzierungsvorbehalt)</b>	<b>Summe</b>	<b>109,87</b>	<b>109,87</b>
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>280,00</b>	<b>576,10</b>
** Auflistung 31.12.2011 mehrere Schiffe danach unterteilt			
<b>2014 Neubauprojekte/SCHIFFE</b>	<b>Bau-Nr.</b>	<b>31.08.2011 in Mio. €</b>	<b>31.12.2011 in Mio. €</b>
Arctic CV 606	111	35,40	2014↓ 2016
OCV Blue Water Goliath	P511		135,00
Arctic CV 108	110		16,2
<b>Kategorie 3 (Projekte)</b>	<b>Summe</b>	<b>250,32</b>	<b>366,12</b>
		<b>31.08.2011 in Mio. €</b>	<b>31.12.2011 in Mio. €</b>
<b>gesamt Kategorie 1 2011-2013 zweite Spalte 2012-2014</b>	<b>Summe</b>	859,17	859,92
<b>gesamt Kategorie 2 2011-2013 zweite Spalte 2012-2014</b>	<b>Summe</b>	109,87	109,87
<b>gesamt Kategorie 3 2011-2013 zweite Spalte 2012-2014</b>	<b>Summe</b>	280	942,22
<b>TOTAL 2011-2013 und zweite Spalte 2012-2014</b>	<b>Summe</b>	<b>1249,04</b>	<b>1912,01</b>

<sup>2099</sup> WM 60, S. 136 f.

<sup>2100</sup> LFI 34, S. 39 f.

Im Jahr 2011 wurden insgesamt drei Schiffe, für die damals ein Ablieferungstermin in diesem Jahr vorgesehen war, nicht ausgeliefert und ins Jahr 2012 verschoben (Bau-Nr. 280, 564 und 565). Diese drei Neubauprojekte machten einen Auftragswert von 50 Mio. € aus.<sup>2101</sup>

Die P+S Werften GmbH konnte im März 2011 einen neuen Auftrag mit Harren & Partner über drei Neubauprojekte unter Finanzierungsvorbehalt abschließen. Zwei dieser Projekte [Bau-Nr. 2105(499) und 2106(498)] wurden im August 2011 effektiv und zwar mit einem Auftragswert von 242 Mio. € Des Weiteren wurden im Januar sechs Neubaufträge unter Finanzierungsvorbehalt effektiv, sodass Festaufträge im gesamten Jahr 2011 im Wert von 441,6 Mio. € verbucht werden konnten. Hinzu kam noch ein Auftrag unter Finanzierungsvorbehalt im Wert von 109,9 Mio. € die Bau-Nr. 2107.<sup>2102</sup>

In der neuen Dreijahresplanung 2012 bis 2014 gab es dann einen Festauftragsbestand (ohne Reparaturaufträge) i.H.v. 900 Mio. € und Aufträge unter Finanzierungsvorbehalt i.H.v. 109,9 Mio. €<sup>2103</sup> Der Auftrag mit der Bau-Nr. 296 wurde auch abgeliefert, durfte aber noch nicht fakturiert werden, sodass dieser Auftrag ebenso aus der gesamten Summe der Festaufträge herausgerechnet wurde. Die Summe der Festaufträge und Aufträge unter Finanzierungsvorbehalt die sich dann ergab, machte 969,9 Mio. € aus. Die Neubauprojekte der Kategorie 3, die in der neuen Dreijahresplanung 2012 bis 2014 dargestellt wurden, machten einen potentiellen Auftragswert von 942,00 Mio. € aus.

Am 22. Dezember 2011 wurde von AIT vorgeschlagen, eine Wandlung des Vertrages mit der Bau-Nr. 2106 in eine Option vorzunehmen. Am 11. Und 12. Januar 2012 haben OIG und AIT den Schiffbauvertrag hull no. 2106 für nicht effektiv erklärt und zu der von ihnen ausgestellten Performance Garantie erklärt, dass sie ohne Board-Genehmigung ausgestellt worden und damit ungültig sei.<sup>2104</sup>

Damit reduzierte sich die Summe der Neubaufträge der Kategorie 1 und 2 zum 12. Januar 2012 auf 848,9 Mio. € für die nächsten drei Jahre 2012 bis 2014 und entsprach damit ungefähr den Werten der letzten beiden Jahre.

Im Geschäftsbericht 2011 wird erklärt, dass die Werft neun Neubaufträge im Wert von 554,6 Mio. € im Jahr 2011 zu verzeichnen hatte. Hierbei sind die Aufträge Bau-Nr. 504 und Bau-Nrn. 2100 bis 2104 (die am 17. Januar 2011 zu Festaufträgen wurden) und die auch schon als Auftragseingang im Geschäftsbericht für das Jahr 2010<sup>2105</sup> deklariert wurden, nochmals berücksichtigt worden.<sup>2106</sup> Des Weiteren wird erklärt, dass der Auftragsbestand der Gesellschaft 1.030 Mio. € umfasst. In dieser Summe ist sowohl ein Auftrag unter Finanzierungsvorbehalt, die Bau-Nr. 2107 (496), die Reparaturaufträge (32,2 Mio. €), das schon abgelieferte Schiff mit der Bau-Nr. 296 (34,4 Mio. €) und die Bau-Nr. 2106 (489) die zu einer Option umgewandelt werden soll, enthalten.<sup>2107</sup>

---

<sup>2101</sup> ADRs. 6/75, S. 4

<sup>2102</sup> WM 60, S. 137

<sup>2103</sup> LFI 34, S. 40

<sup>2104</sup> WM 123, S. 376 PDF

<sup>2105</sup> WM 73, S. 43, Geschäftsbericht zum 31.12. 2010

<sup>2106</sup> WM 73, S. 33, Geschäftsbericht zum 31.12. 2011

<sup>2107</sup> LFI 34, S. 40

### 1.10. Orderbook zum Stichtag 28. August 2012 – Insolvenz –

Im Jahr 2012 wurden insgesamt drei Aufträge, und zwar die verspäteten, mit der Bau-Nr. 280, Bau-Nr. 564 und Bau-Nr. 565 im Wert von 50,10 Mio. € ausgeliefert.<sup>2108</sup> Neue Aufträge konnten nicht akquiriert werden. Die Bau-Nr. 2107 (496) blieb ein Auftrag unter Finanzierungsvorbehalt und die Bau-Nr. 2106 (498) wurde in eine Option umgewandelt.

Am 28. August 2012, der Tag an dem die P+S Werften GmbH Insolvenz angemeldet hat, waren die Neubauprojekt mit den Bau-Nrn. 281 bis 283, die für die Auslieferung in den Jahren 2013-2014 geplant waren, noch nicht angebaut worden.

Dem Insolvenzbericht von Herrn Brinkmann konnte entnommen werden, dass neben den Reparaturaufträgen die folgenden Neubaufträge, zum Zeitpunkt der Anordnung der vorläufigen Insolvenzverwaltung, bestanden und sich im Bau befanden:<sup>2109</sup>

Neubauprojekte/SCHIFFE	Bau Nr.	Wert in Mio. €	Fertigstellung
Coast Guard Vessel/KBV 033	566	22,70	2012
Coast Guard Vessel/KBV 034	567	22,60	2012
RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	502	85,00	2012
RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	503	83,70	2012
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	500	62,04	2012
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	501	62,04	2012
später Bau-Nr. ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2103 P515	10,66	2012
später Bau-Nr. ACV 036 Cargo Vessel 36/Royal Artic Line	2104 P516	10,66	2012
später Bau-Nr. ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2101 P518	15,90	2012
später Bau-Nr. ACV 108 Cargo Vessel 108/Royal Artic Line	2102 P519	15,90	2012
später Bau-Nr. ACV 606 Cargo Vessel/ Royal Artic Line	2100 P520	35,13	2012
	504	111,60	2013
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock II/Harren & Partner	2105 499	132,50	2013
<b>gesamt</b>	<b>Summe</b>	<b>670,43</b>	<b>2012-2013</b>
Fregatte2/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	281	nicht angebaut 5,5	2013
Fregatte 3/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	282	nicht angebaut 5,5	2014
Fregatte 4/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung	283	nicht angebaut 5,5	2014

### 1.11. Zusammenfassung zum Orderbook

Während des Betrachtungszeitraums vom 14. Dezember 2009 bis zum 28. August 2012 wurden 14 Neubaufträge unter Finanzierungsvorbehalt zu Festaufträgen.

<sup>2108</sup> A Drs. 6/7, S. 4

<sup>2109</sup> A Drs. 6/31, S. 13 f.



13 Neubaufträge wurden unter Finanzierungsvorbehalt abgeschlossen und 14 Neubaufträge wurden effektiv, wobei ein Neubauftrag in eine Option zurück abgewickelt wurde.

Schiff	Bau-Nr.	Wert	Vertrag unter Finanzierungsvorbehalt	Quelle	Vertrag effektiv	Quelle	Wert
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFDS	500	61,00	Jahr 2009	FM 4, S. 524	16.11.2010	LFI 5, S. 2319	61,00
RORO Vessel Cargo Ship (Fähre) Ferry DFD	501	61,00	Jahr 2009	FM 4, S. 524	16.11.2010	LFI 5, S. 2319	61,00
später Bau-Nr. Split Hopper Barge 1/RN Shipping A/S	568	16,43	18.12.2009	WM 128, S. 383 PDF	01.02.2010	WM 109, S. 208 f.	16,43
später Bau- Nr. Split Hopper Barge 2/RN Shipping A/S	569	16,43	18.12.2009	WM 128, S. 383 PDF	01.02.2010	WM 109, S. 208 f.	16,43
RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	502	86,30	01.03.2010	01 HSW, S. 71 ff. PDF	14.05.2010	LFI 5, S. 2526	86,30
RoPAX Ferry Scandelines/Scandferries Chartering A/S	503	86,30	01.03.2010	01 HSW, S. 71 ff. PDF	14.05.2010	LFI 5, S. 2526	86,30
<b>neue Festaufträge 2010</b>							<b>327,46</b>
OCV Coastline	504	99,80	20.12.2009	01 HSW, S. 86 ff. PDF	17.01.2011	LFI 5, S. 2277 WM 4, S.539	110,00
Arctic CV 606/Royal Arcite Line	2100	35,40	16.12.2010	LFI 5, S. 2305	17.01.2011	LFI 5, S. 2277	35,40
Arctic CV 108/Royal Arcite Line	2101	16,20	16.12.2010	LFI 5, S. 2305	17.01.2011	LFI 5, S. 2277	16,20
Arctic CV 108/Royal Arcite Line	2102	16,20	16.12.2010	LFI 5, S. 2305	17.01.2011	LFI 5, S. 2277	16,20
Arctic CV 036/Royal Arcite Line	2103	10,90	16.12.2010	LFI 5, S. 2305	17.01.2011	LFI 5, S. 2277	10,90
Arctic CV 036/Royal Arcite Line	2104	10,90	16.12.2010	LFI 5, S. 2305	17.01.2011	LFI 5, S. 2277	10,90
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Harren & Partner	499 2105	103,0 0	2009 11.03. 2011	WM 123, S. 374 PDF	29.08.2011	LFI 5, S. 2126	121,00
später Bau-Nr. Offshore Heavy Lift Vessel/Dock I/Harren&Partner	498 2106	99,80	2009 11.03. 2011	WM 123, S. 374 PDF	29.08.2011	LFI 5, S. 2126	121,00
später Bau-Nr. Offshore Deck Carrier/Harren & Partner	496 2107	99,80	2009 11.03. 2011	WM 123, S. 374 PDF	nein		
<b>neue Festaufträge 2011</b>							<b>441,60</b>
gesamte Summe 2010-2012 *	Kategorie 2	<b>819,45</b>				Kategorie 1	<b>629,06</b>
* Festauftrag Bau-Nr. 2106 wurde 2012 Option							

Wertentwicklung des Orderbooks:

	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 1+2	Ablieferungen
zum Stichtag	Auftragsbestand ohne Reparaturaufträge	Auftragsbestand unter Finanzierungsvorbehalt	Summe	Wert
31.12.2009	496,8 Mio. €	331,45 Mio. €	828,2 Mio. €	253,7 Mio. €
31.12.2010	533,0 Mio. €	199,6 Mio. €	732,6 Mio. €	318,32 Mio. €
31.12.2011	860,0 Mio. €* *	109,9 Mio. €	969,9 Mio. €	136,8 Mio.€
28.08.2012	670,4 Mio. €	232,1 Mio. €	919,0 Mio. €	50,1 Mio. €
28.08.2012	16,5 Mio. €	noch im Bestand aber nicht angebaut: Bau-Nrn. 281-283		

\*Anfang 2012 reduzierte sich der Auftragsbestand um 121 Mio. € durch Umwandlung der Bau-Nr. 2106 in eine Option.

## 2. Bewertung des Orderbooks

Das Orderbook wurde vom Schiffsbausachverständigen bewertet, ergänzend auch von der Landesregierung, PwC, KPMG, Ernst & Young und den Banken.

### 2.1. Bewertung des Orderbooks durch die Schiffsbausachverständigen

Um die neue Finanzierungslinie 2009 zu erhalten wurde unter anderem der Schiffbausachverständige mit der Beurteilung der Neubauprojekte durch die Hegemann-Werften-Gruppe beauftragt. Dazu gab es ein Gutachten mit Datum 28. August 2009 und einen Nachtrag mit Datum 28. September 2009. Im Verlauf der Verhandlungen bezüglich des 326 Mio. € Rahmens, wurde im März 2010 ein weiteres Gutachten vom Ingenieurbüro Schlüter vorgelegt.

#### 2.1.1. Orderbook zum Stichtag 24. August 2009

Am 24. August hat der Schiffsbausachverständige Hans W. Samelin eine Beurteilung der Neubauprojekte vorgelegt. Aus diesem Gutachten geht hervor, welche Aufträge der Kategorie 1 und 2 die Volkswerft Stralsund, die Peene-Werft Wolgast und die Rolandwerft Berne zum damaligen Zeitpunkt hatte.

#### Festaufträge der Werften (Kategorie 1):

Bau-Nr. 476-481      Anchor Handling Tug Supply Vessels, Maersk Supply Services A/S

Bau-Nr. 486-488      River Cruise Vessels, Premicon Flussreisen GmbH & Co. KG

Bau-Nr. 483-485      Containerschiffe Typ 2500.4

Bau-Nr. 555-556      1600 TEU Containerschiff: Reederei Alnitak+Gemicilic Tiracel A/S

Bau-Nr. 564-567      Küstenschutzschiffe für die schwedische Küstenwacht

Bau-Nr. 296            Teil eines Einsatzgruppenversorgers. Bundesamt für Wehrtechnik

Aufträge unter Finanzierungsvorbehalt (Kategorie 2):

Bau-Nr. 488-491	River Cruise Vessels, Premicon Flussreisen GmbH & Co. KG
Bau-Nr. 492-493	Containerschiffe Typ 2500.4: Premicon Container/Kreuzfahrt GmbH
Bau-Nr. 496-497	Heavy Lift Vessel, Maritime Investment & Trading GmbH & Co. KG
Bau-Nr. 498-499	Dockschiffe, Reederei Harren & Partner
Bau-Nr. 563	Notfallschlepper für Nortug Bereederungs GmbH & Co. KG
Bau-Nr. 553	1400 TEU Containerschiff: MS „Sandra Margaretha“ Schifffahrts GmbH
Bau-Nr. 251-254	Hinterschiff für RO-RO /LO-LO Neubauten
Bau-Nr. 251-254	RO-RO /LO-LO Schiffe für die Reederei Scanscot Shipping
Bau-Nr. 255-256	RO-RO /LO-LO Schiffe für die Reederei Scanscot Shipping (Option)

Es lagen insgesamt 19 Festaufträge vor, wobei für drei dieser Aufträge ein neuer Reeder gesucht werden musste. Des Weiteren lagen 18 Aufträge unter Finanzierungsvorbehalt vor.

### 2.1.2. Orderbook zum Stichtag 28. März 2010

Der Schiffsbausachverständige Samelin hat seine Aufgaben an das Ingenieurbüro Schlüter weitergegeben und vom Schiffsbausachverständigen Domeyer wurde zum 29. März 2010 eine indikative Kurzbewertung der dann aktuellen Neubauprojekte erstellt.<sup>2110</sup>

Der Zeuge Domeyer hat das Orderbook zum damaligen Zeitpunkt auch bei seiner Aussage beschrieben und bewertet: „Da waren insgesamt mit mehrstelligen Millionenbeträgen 28 Projekte enthalten. Ich würde jetzt einfach mal das in acht grundsätzliche Kategorien [...] unterteilen. Es gab Aufträge im Bestand, wo hohe Verluste, schon, ich sage mal, angefallen sind. Das waren zwei Containerschiffe, die in der Krise storniert worden sind. Die waren bereits im Minus, weil nur noch ein Notverkauf zu komplett geänderten Preisen, die unter dem, ... unter dem Wert lagen, möglich gewesen sind. [...] Die Aufträge waren aber so weit fortgeschritten, dass die Werft entschieden hat, sie aus Auslastungsgründen fertigzubauen und dann eben zu verkaufen. Also, das waren aus dem Auftragsbestand, wie gesagt, zwei ... hochverlustreiche Projekte, die bereits drin waren. Es waren noch zwei Schiffe im Auftragsbestand aus einer Serie von AHTS-Schiffen. Mit gutem Gewinn. Das war ein Segment, da war die Werft zu Hause. Da hatte sie einiges an Erfahrung. [...] Im Objektbestand waren darüber hinaus noch Projekte mit hoher Überschusserwartung. Das waren ... Stahlbausektionen für Fregatten, ein Notschlepper, der Einsatzgruppenversorger und als Projekt noch ein Forschungsschiff. ... Dann gab es insbesondere zwei Serien, also zwei Auftragsserien, die durch ... die Seriengröße attraktiv waren. Das waren zum einen die Coast Guard Schiffe und die Flusskreuzfahrer. Beides größere Serien, wo man erhoffen konnte über einen Serieneffekt ... ein positives Ergebnis zu erzielen. Es war ein Auftrag im Bestand mit dem die Werft sich schon sehr, sehr lange im Projekt beschäftigt hat. Da war eine sehr große

<sup>2110</sup> FM 5, S. 1419 ff.

Entwurfssicherheit schon vorhanden. Das war ein Dock-Schiff. Dann gab es ein sehr stahlintensives Projekt. Der, das Offshore-Construction-Vessel OCV. Das war für die Werft also, ich sag mal, fast ein Heimspiel. Das Projekt hatte die Besonderheit, dass es sehr stahllastig war und es gab einen Vorbau und bei dem Projekt von Vorteil, risikomindernd von Vorteil, dass die Werft ... wenig Einkauf direkt selber machen musste, sondern der Eigner viel Equipment, hochpreisiges Equipment mitgebracht hat. Das macht so eine Kalkulation immer etwas sicherer. So, und dann gab es Projekte, die ganz klar mit relativ geringem Überschuss kalkuliert waren. Das waren DFDS und Scandlines vorrangig. Die waren sehr knapp kalkuliert, das wurde in den entsprechenden Gutachten auch von uns angemerkt. Hintergrund, so war die Erklärung uns gegenüber, dass die Werft sich darüber neue Marktsegmente erschließen wollte, was, ich sage mal, in sich natürlich eine gewisse, eine gewisse Logik hat. Das... Also die Projekte waren ... sehr spitz kalkuliert. So und dann gab es ... einen Auftrag oder das waren zwei Split-Hopper-Bargen, die, ich sage jetzt mal, mit marginal positivem Ergebnis kalkuliert waren, die mit Ansage rein aus Auslastungsgründen hereingenommen wurden von der Werft. Insgesamt, über all diese Projekte hinweg, wurde ein Ergebnis bis inklusive dem Jahr 2013 von 30 Mio. € positiv ausgewiesen von der Werft.“<sup>2111</sup>

Des Weiteren erklärte der Zeuge Domeyer: „Also bei Neuprojekten, die im Laufe unserer Tätigkeit auf die Werft zugekommen sind, da waren wir sicherlich involviert. Ich wüsste jetzt aber ... aus der Erinnerung kein Projekt, was sich so aus dem Nichts heraus plötzlich noch zusätzlich manifestiert hätte. Also alle Projekte, die wir begleitet haben, waren im Jahre 2010 schon irgendwo auf dieser Programmplanung geführt.“<sup>2112</sup>

28 Projekte/Schiffe	Domeyers Aussagen zum Orderbuch <sup>2113</sup>	Gewinn/Verlust pro Schiff in Mio. Euro
483+484	„Das waren zwei Containerschiffe, die in der Krise storniert worden sind. Die waren mit mehrstelligen Millionenbeträgen bereits im Minus.“	-29,93
480-481	„AHTS-Schiffen. Mit gutem Gewinn. Ein Segment, da war die Werft zu Hause	10,08
280-283	„Projekte mit hoher Überschusserwartung. Das waren Stahlbausektionen für Fregatten.“	0,07
563	Projekte mit hoher Überschusserwartung. Ein Notschlepper.	3,87
296	Projekte mit hoher Überschusserwartung. Der Einsatzgruppenversorger	4,01
kam nicht	Projekt mit hoher Überschusserwartung. Ein Projekt noch ein Forschungsschiff.	7,79
564-567	Auftragsserie: Coast Guard-Schiffe positiver Effekt erhofft	4,37
486-488	Auftragsserie: Flusskreuzfahrer positiver Effekt erhofft	4,77
499/2105	Dock-Schiff, Offshore Construction Vessel, schon sehr lange mit beschäftigt sehr sicheres Projekt später Bau-Nr. 2105 <sup>2114</sup>	5,87
504	Offshore-Construction-Vessel OCV. Stahlintensiv, viele Leistungen durch Besteller, sicher	4,08
500-501	Projekte die mit relativ geringem Überschuss kalkuliert waren, sehr spitz kalkuliert, DFDS-Fähren	3,25
502-503	Projekte die mit relativ geringem Überschuss kalkuliert waren, sehr spitz kalkuliert, Scandlines-Fähren	3,69
568-569	Split-Hopper-Bargen, mit marginal positivem Ergebnis kalkuliert. Waren nur für Auslastung	0,66

<sup>2111</sup> WP-022-24-03-2014, S. 52 f.

<sup>2112</sup> WP-022-24-03-2014, S. 55

<sup>2113</sup> WP-022-24-03-2014, S. 52 f.

<sup>2114</sup> WM 42, S. 42 ff.

252	Hinterschiff Scanscott <sup>2115</sup>	0,08
285	Hebeponton P09 013/Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung <sup>2116</sup>	0,45
<b>gesamt</b>	<b>über all diese 28 Projekte hinweg, wurde ein Ergebnis bis inklusive dem Jahr 2013 von 30 Mio. € positiv in der Planung ausgewiesen, von der Werft.</b> <sup>2117</sup>	

## 2.2. Bewertung durch PwC

PwC hat im Rahmen der Bürgschaftsbegleitung auch immer wieder zum Orderbook Stellung bezogen. So wurde zum Antrag der NORD/LB auf eine 90-prozentige Bürgschaft für einen Aval- und Barkreditvertrag i.H.v. 326 Mio. € am 21. April 2010 erklärt: „Das Orderbook birgt beherrschbare technische Risiken“<sup>2118</sup> und zusätzlich wurde eine Einschätzung der NORD/LB zu Finanzierungsrisiken bzw. Auftragswahrscheinlichkeit abgebildet.<sup>2119</sup> In der Zusammenfassung wurde dargestellt, dass das Orderbook ab 2012 ganz überwiegend noch aus einzuwerbenden Aufträgen bestehen würde.<sup>2120</sup> Insgesamt mussten die P+S Werften für 2012 noch 42 Prozent der Aufträge einwerben, was laut PwC bei der damaligen Marktsituation ein Risiko mit sich brachte.<sup>2121</sup>

Am 17. Juni 2011 hat PwC ein Dokument zum Antrag auf Übernahme von einer 80-prozentigen Landesbürgschaft i.H.v. insgesamt 115 Mio. € herausgegeben.<sup>2122</sup> Die Kautionsversicherer hatten am 1. Juni 2011 einen Antrag gestellt zur Absicherung eines Avalkreditvolumens von 115 Mio. €<sup>2123</sup> In diesem Dokument wird unter dem Punkt „erwarteter Auftragsbestand“ insbesondere auf drei Bauvorhaben eingegangen und auf Planungsanpassungen hingewiesen, die sich durch Verschiebung der Ablieferungstermine ergeben.<sup>2124</sup> Des Weiteren werden die unter Finanzierungsvorbehalt stehenden Aufträge von Harren & Partner bewertet und erklärt: „Harren & Partner Aufträge können knapp ein Jahr Vollbeschäftigung sichern.“<sup>2125</sup>

Die Stellungnahme die PwC am 21. Mai 2012 für die Landesregierung zur Restrukturierung und Rettungsbeihilfe für die P+S Werften erstellt hat,<sup>2126</sup> unterstreicht, dass die Aufträge, die während der Krise bis 2010 ins Orderbook hereingenommen wurden, der Werft für 2012 Verluste beschert, sodass die Werft 2012 erheblich belastet wird.<sup>2127</sup> Des Weiteren wird eine Analyse der Neubauprojekte des aktuellen Orderbooks der P+S Werften GmbH durchgeführt.<sup>2128</sup> Dabei wird auf die möglichen Risiken hingewiesen und erklärt, dass schon mit Anzahlungen für den Monat Juli 2012<sup>2129</sup> geplant werde, obwohl die Verträge noch nicht abgeschlossen wurden. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Projekte zu Festaufträgen

<sup>2115</sup> FM 5, S. 1430 und S. 1439 f.

<sup>2116</sup> FM 5, S. 1430 und S. 1440 f.

<sup>2117</sup> WP-022-24-03-2014, S. 75

<sup>2118</sup> FM 3, S. 818

<sup>2119</sup> FM 3, S. 819

<sup>2120</sup> FM 3, S. 842

<sup>2121</sup> FM 3, S. 827

<sup>2122</sup> WM 23, S. 256 ff. PDF

<sup>2123</sup> WM 23, S. 266 PDF

<sup>2124</sup> WM 23, S. 269 f. PDF

<sup>2125</sup> WM 23, S. 273 PDF

<sup>2126</sup> WM 73, S. 63

<sup>2127</sup> WM 73, S. 61

<sup>2128</sup> WM 73, S. 60

<sup>2129</sup> WM 73, S. 59

werden, schätzt PwC an dieser Stelle ebenso ein.<sup>2130</sup>

### 2.3. Bewertung durch die Landesregierung

Nach Aussagen der Landesregierung war der Umstieg vom Serienschiffbau zum Spezialschiffbau geschafft, was unter anderem durch ein Orderbook i.H.v. 1 Mrd. € unterstrichen wurde, wie der Zeuge Glawe aussagte: „Mit meinem Dienstbeginn war es so, dass wir davon ausgegangen sind, dass der Umstieg auf, von Containerschiffbau auf Spezialschiffbau gelungen sei. Das Orderbook umfasste etwa 1 Mrd. € und von daher war es wichtig, im Prozess der Arbeit auf der Werft Deckungsbeiträge zu erzielen, einen vernünftigen Durchlauf der Schiffe zu organisieren und das war eigentlich bis zum Dezember 2011 auch weitestgehend gegeben.“<sup>2131</sup> Auch der Zeuge Selling unterstrich, dass die Werft durch ein Orderbook i.H.v. 1,1 Mrd. € einen großen Erfolg erzielt habe: „Neben dem Auftrag für Scandlines gelang es den Werften Anfang des Jahres 2011 auch noch, wirtschaftlich sehr interessante Verträge über den Neubau von mehreren Offshore-Spezialschiffen abzuschließen. Insgesamt betrug das Auftragsvolumen über 1 Mrd. € was einen großen Erfolg darstellte, schließlich war der Werftenbereich weiter von der Schiffbaukrise massiv beeinträchtigt. Und um diese Zeit haben wir, hat die Werft in, die Wadan-Werft, Nordic Werft in Warnemünde und Rostock mit großem Aufwand versucht, überhaupt Aufträge zu bekommen.“<sup>2132</sup>

Des Weiteren wurde das Hinzukommen von neuen Schiffen im Orderbook als Ursache der unzureichenden Finanzierung von den Zeugen Glawe, Polzin und Selling herausgestellt. So erklärte der Zeuge Glawe: „Andererseits war es aber auch so, dass der Bürgschaftsrahmen i.H.v. 326 Millionen durch die neuen Schiffe, die ins Orderbook gekommen sind und an denen gearbeitet worden ist, dass dieser Rahmen relativ schnell ausgeschöpft sein könnte.“<sup>2133</sup> Die Zeugin Polzin sah dies ähnlich: „Unter den 326 Mio.-Bürgschaftsrahmen, den wir hatten, nicht mehr die Schiffe passten, die zum Orderbook dazugekommen sind. [...] Das ist eigentlich eher eine gute Botschaft, wenn die Werft mehr Aufträge hat.“<sup>2134</sup> Und die Zeugin ergänzte noch: „Im Übrigen habe ich auch noch in Erinnerung, dass dieser 326 Mio.-Rahmen sehr schnell eigentlich schon ausgereizt war. Das war ja unter anderem auch der Grund, weshalb wir diesen 115 Mio.-Rahmen noch aufgelegt haben. Das hing einfach damit zusammen, dass das Orderbook eben einem ständigen Wandel unterworfen wurde. Es sind Projekte, die man drin hatte und die schon relativ fest vereinbart waren, rausgefallen, weil die Finanzierung nicht gesichert war oder andere Fakten da passiert sind. Und umgekehrt sind auch welche dazu gekommen.“<sup>2135</sup> Und der Zeuge Selling unterstrich: „Das große Problem blieb die Finanzierung der eingeworbenen Aufträge. Es zeigte sich schnell, dass der bestehende Aval- und Barkreditrahmen über 326 Mio. € angesichts der so jedenfalls nicht vorhergesehenen Akquiseerfolge, dass der zu klein sein würde.“<sup>2136</sup>

Auf die Frage des Abg. Johannes Saalfeld, warum die Werft schon so früh nach der Bewilligung des 326 Mio. € Rahmens neue Kreditlinien gebraucht habe, obwohl das

---

<sup>2130</sup> WM 73, S. 59 f.

<sup>2131</sup> WP-059-23-03-2015, S. 10

<sup>2132</sup> WP-061-13-04-2015, S. 14

<sup>2133</sup> WP-059-23-03-2015, S. 10 f.

<sup>2134</sup> WP-059-23-03-2015, S. 125

<sup>2135</sup> WP-059-23-03-2015, S. 112

<sup>2136</sup> WP-061-13-04-2015, S. 14

Auftragsvolumen in langer Sicht, etwa bis 2013, immer konstant geblieben sei, antwortete der Zeuge SELLERING: „Ja, jetzt würde ich sehr vorsichtig versuchen, aus meiner Erinnerung zu antworten, würde zunächst mal sagen, ich kann nicht zustimmen, dass das Volumen gleich geblieben sei. Das weiß ich nicht, also würde ich jetzt mal Zweifel anmelden. Meine Erinnerung ist – die ich nicht zeitlich einordnen kann – meine Erinnerung ist, dass man mir so was hingehalten hat, so, wo dann ganz viele Balken immer drauf waren, welches Schiff wird wann fertig, wann wird welche Anzahlung fällig und so weiter. Und das waren die Bauablaufpläne, von denen man mir bei der ein oder anderen Gelegenheit das ein oder andere gezeigt hat. Ich habe die nie nachgerechnet. Ich habe daraus entnommen, dass das erstens sehr kompliziert ist und ich habe daraus entnommen, dass diese Pläne sozusagen, wenn man Pech hat, täglich verändert werden und der eine rausfällt, der andere fällt rein. Hier habe ich einen Motorplatzer, da passiert was, das hat Auswirkungen auf das andere und so weiter. Und deshalb muss ich sagen, ich habe auch nicht nachgeprüft, ob die Kautionsversicherer zum Beispiel, ob die völlig zu Recht Geld gegeben haben. Da bin ich selbstverständlich von ausgegangen. Ich habe eben geschildert, dass ich das als ein positives Signal gesehen habe, dass Marktteilnehmer das richtig und gut finden. Also das ist, ich habe das nicht hinterfragt und das ist in meinem Beisein auch nicht hinterfragt worden. Sondern wir haben den Bürgschaftsrahmen zur Verfügung gestellt, von dem wir allerdings, das will ich mal deutlich sagen, wussten, dass der sehr eng ist, dass er sehr eng ist. Und das war ja eine ganz bewusste Entscheidung und das ist ja auch, glaube ich, vielleicht die schwierigste Entscheidung, die man treffen kann, welchen Bürgschaftsrahmen stellt man denn zur Verfügung. Es ist ja in der Presse mal von ganz vielen teuren, teurem drum rum die Rede gewesen. Ganz teuer ist natürlich alles europarechtlich vorgeschriebene, was man für Bürgschaften nehmen muss, wie hoch die Zinsen sein müssen. Und deshalb ist das Hauptproblem: Wenn Sie einen Rahmen wählen, der zu groß ist, dann entstehen Kosten, die unnötig sind und die sozusagen der Werft den Garaus machen können. Und deshalb war die Überlegung: Bitte nicht zu hoch. Und es ist ja auch so, dass man genau schauen muss bei den Wadan-Werften, wo es keine Aufträge gab, da wäre das ja viel zu hoch gewesen. Also, ich glaube, da muss man sehr genau hinschauen. Und es war ja eben so – das ist jetzt etwas, was ich nachträglich noch mal erarbeitet habe – das war ja so, dass es eben auch technisch Nachsteuerungsmöglichkeiten gab. Also enger Rahmen gewählt, um nicht, wie Herr Bäumer immer sagte, mit dem ‚süßen Gift‘ etwas zu geben, was im Grunde aber negativ sich dann auswirken kann. Sondern dass man das knapp hält, aber gleichzeitig die Möglichkeit sich schafft, dann Luft zu geben, wenn es dringend notwendig ist. Und so ist das ja auch von den Banken dann geschehen, die offenbar eingeschätzt haben, der Ablauf ist gut und da helfen wir jetzt.“<sup>2137</sup>

<sup>2137</sup> WP-061-13-04-2015, S. 42 f.

### 3. TEIL: BEWERTUNG

#### I. Verantwortung für das Scheitern des Sanierungsprozesses unter besonderer Berücksichtigung der Geschäftsführung und des Beirates der P+S Werften

##### 1. Ausgangslage 2009 und Handeln der Hegemann-Geschäftsführung

Die Hegemann-Werften-Gruppe befand sich nach Feststellung des Ausschusses Mitte und Ende des Jahres 2009 in einer schwierigen Lage. Bedingt durch die Weltwirtschafts- und Finanzkrise kam es im Jahr 2009 zu einer Schifffahrtskrise, welche entgegen allen Erwartungen auch bislang nicht beendet ist. Eine Ursache der Schifffahrtskrise schilderte der Zeuge Dr. Klaus Stoltenberg von der NORD/LB so:

„Das Problem ist offensichtlich: Einige Besteller, die in guten Jahren ein ja teures Gut bestellt haben, werden in der Krise nervös, haben möglicherweise ihrerseits nicht mehr die ausreichende Liquidität um diese vielleicht im Nachhinein etwas teuren Anlagegüter, Finanzierungsobjekte dann auch tatsächlich abzunehmen, den hohen Preis zu zahlen. So dass wir in allen Werften, die wir so vor Augen haben, gesehen haben, dass der eine Kunde mal sagt: Oh, er möchte doch nicht ganz so viele Schiffe haben. Der nächste Kunde sagt: Mensch, bitte, Werft können Sie mich nicht, sozusagen, können Sie mir nicht im Preis entgegenkommen. Dass der Kunde bittet, Auftragsablieferungen zu verschieben, und das führt natürlich in der Steuerung einer Werft – egal, in welchem Land sie angesiedelt ist – zu erheblichen Umschichtungen und Herausforderungen.“<sup>2138</sup>

Durch diese Rahmenbedingungen zogen sich eine Vielzahl der bislang in der Schiffbaufinanzierung tätigen Banken aus diesem Bereich zurück. Nur die NORD/LB und die KfW waren bereit über einen neuen Bauzeitfinanzierungsrahmen mit der Hegemann-Werften-Gruppe zu verhandeln. Mangels anderer Finanzierungsmöglichkeiten musste sich die Hegemann-Werften-Gruppe deshalb den jeweiligen Forderungen von NORD/LB und KfW stellen, um überhaupt eine Chance auf die Gewährung eines neuen Bauzeitfinanzierungsdarlehens zu erhalten. Die Banken konnten in dieser Situation die Bedingungen vollständig vorgeben. Der Zeuge Stephan Kulenkampff gab dazu an:

„Also ihre Frage ist ganz klar dahingehend zu beantworten: Eine Alternative gab es nicht. Die einzige Alternative die es gab, wäre die Insolvenz gewesen.“<sup>2139</sup>

Zudem entstand der Eindruck, dass die Detlef Hegemann AG eher auf eine politische Lösung setzte, um drängende Maßnahmen bei der Neuausrichtung der Werften zu vermeiden,<sup>2140</sup> und sich nicht den notwendigen Veränderungen auf den Werften beim Umstieg auf den Spezialschiffbau stellen wollte.

Zu diesen allein schon schwierigen Rahmenbedingungen kam hinzu, dass die als Geschäftsführer der Werften eingesetzten Personen die wesentlichen Entscheidungen für die

<sup>2138</sup> WP-009-29-04-2013, S. 60

<sup>2139</sup> WP-010-13-05-2013, S. 86

<sup>2140</sup> FM 30, S. 394



Werftengruppe nicht selbst bestimmen konnten. Diese wurden durch den Vorstand der Detlef Hegemann AG bzw. Herrn Detlef Hegemann höchst selbst getroffen.

Erste finanzielle Schwierigkeiten ergaben sich nach Schilderung des Zeugen Norbert Vay, langjähriger Mitarbeiter in der Restrukturierungsabteilung der KfW, für die Hegemann-Werften-Gruppe durch die Stornierung eines Containerschiffbaugeschäftes.

„Und durch die Stornierung von einem Containerschiffbaugeschäft, [...], ist die Werft ja auch in eben April/Mai 2009 in die eigentliche Krise gekommen. Die Werft hatte die Aufträge eingegangen, ist diese Aufträge eingegangen ohne Anzahlungen, also hatte das volle wirtschaftliche Risiko, dass sie die Aufträge dann irgendwann mal [...], mitten im Bau storniert werden. Und so kam es dann auch.“<sup>2141</sup>

Zur Bedeutung der Situation während der Schifffahrtskrise für die Hegemann-Werften-Gruppe führte der Zeuge Willy Idler, langjähriger Mitarbeiter bei NORD/LB, bei seiner Vernehmung am 26. August 2013 folgendes aus:

„Was damals keiner erwägen konnte – was auch heute ja immer noch, wie Sie alle wahrscheinlich wissen, der Fall ist – es ist dann zur, nicht nur zur Finanzkrise gekommen, sondern auch zur Schifffahrtskrise. Und diese Schifffahrtskrise hat leider dazu geführt, dass einige Besteller ihre Aufträge zurückgezogen haben. Maßgeblich und auch sehr schwierig ist die Stornierung von vier Containerschiffen der Delphis-Gruppe gewesen, eine belgische Reederei mit – an sich – gutem Namen, allerdings einem sehr schwierigen kaufmännischen Verständnis. Wir haben dann in monatelangen Verhandlungen versucht, die Dinge so zu beordnen, dass Schiffe weiter abgeliefert werden konnten. Es war aber auch klar, dass – wenn Schiffe nicht angeliefert werden konnten, wenn also keine Folgeauftraggeber oder – übernehmer gefunden werden – es bei der Werft zu erheblichen Verlusten kommen könnte.“<sup>2142</sup>

Für die Werftengruppe, insbesondere den auf Containerschiffbau spezialisierten Standort Stralsund, brachte diese Krise die Notwendigkeit mit sich, einen Wandel vom bisherigen Serienschiffbau, also der Herstellung mehrerer baugleicher Schiffe, hin zum Spezialschiffbau zu vollziehen, bei dem üblicherweise nur ein Schiff gefertigt wird. Dies stellte insbesondere die Geschäftsführung vor die große Herausforderung die notwendigen strukturellen Veränderungen auf den Werften einzuleiten und umzusetzen.<sup>2143</sup>

Das alte Management der Hegemann-Gruppe hat eine Umsetzung dieser Schritte im Jahr 2009 nicht bzw. nur zögerlich eingeleitet. Offensichtlich wurde die Notwendigkeit von Veränderungen nicht gesehen. Dies zeigt sich bereits an dem langen Zeitrahmen, in dem von der Hegemann-Gruppe immer wieder nur Gespräche mit der Forderung nach finanzieller Unterstützung geführt wurden, ohne dabei selbst geforderte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen. Bereits Ende 2008 wurden erste finanzielle Hilfen beim Land beantragt<sup>2144</sup> und im Juni 2009 wurde der neue Bauzeitfinanzierungsrahmen beantragt. Eine von den Banken geforderte Liquiditätsplanung wurde nur verzögert vorgelegt und auch die Forderung nach Vorschlägen zur Kapazitätsanpassung auf den Werftstandorten sowie der

<sup>2141</sup> WP-013-26-08-2013, S. 64

<sup>2142</sup> WP-013-26-08-2013, S. 8

<sup>2143</sup> WP-009-29-04-2013, S. 11

<sup>2144</sup> Siehe 2. Teil, A. II. 2. Gründe für Erstellung Sanierungsgutachten, 2.2. Stornierungen und Nichtabnahmen 2009

Vorlage eines Zukunftskonzeptes nicht umgehend erfüllt. Für den Ausschuss steht damit fest, dass die sich zuspitzende finanzielle Lage auch mit von dem Hegemann-Management durch die verzögerte Vorlage angeforderter Unterlagen verschuldet wurde.

Der von der Detlef Hegemann AG im Jahr 2009 bevorzugte Weg im Umgang mit der sich abzeichnenden Schifffahrtskrise bedeutete, im operativen Bereich keine Änderungen vorzunehmen, sondern die Krise mit finanziellen Hilfen der öffentlichen Hand, also des Landes Mecklenburg-Vorpommern zu überbrücken. Allgemein wurde im Jahr 2009 noch davon ausgegangen, dass die Schifffahrtskrise etwa ein bis zwei Jahre anhalten wird. Tatsächlich hielt sie aber auch zum Zeitpunkt der Zeugenvernehmungen im Ausschuss im Jahr 2013 weiterhin an<sup>2145</sup> und ein Ende ist nicht abzusehen.

Dennoch wurden strukturelle Veränderungen auf den einzelnen Werften und in der Werftengruppe von der Hegemann-Geschäftsführung nicht geplant. So wurde beispielsweise im Bericht der Hegemann-Gruppe vom 4. September 2009 „Taskforce Schiffsfinanzierung“ ausschließlich auf notwendige finanzielle Unterstützungen hingewiesen, welche sich aus der angekündigten Nichtabnahme aus zwei Schiffbauaufträgen ergaben.<sup>2146</sup> Einzelne Schiffe dieser Aufträge waren schon angebaut, aber nicht endfinanziert und durch die Schifffahrtskrise waren die Besteller nicht mehr an einer Abnahme interessiert. Dadurch konnten eingeplante Kaufpreiszahlungen nicht realisiert werden und die gesamte Liquiditätsplanung der Werft musste verändert werden. Dennoch enthielten die Ausführungen in dem Bericht keinerlei Angaben, dass aufgrund der Schifffahrtskrise und der Umstellung auf den Spezialschiffbau auch strukturelle Veränderungen auf den Werften notwendig sind.

Aufgrund der allgemeinen Weltwirtschafts- und Finanzkrise, sowie der Schifffahrtskrise im Besonderen, waren die Banken sehr zurückhaltend bei einem Neu-Engagement im Schiffbaubereich.<sup>2147</sup> Mehrere Banken vergaben keine neuen Kreditlinien mehr, sondern wollten nur noch die bestehenden Kredite erfolgreich auslaufen lassen. Für die Peene-Werft Wolgast war bis dahin überwiegend die HSH Nordbank als Kreditgeber tätig. Diese engagierte sich in diesem Bereich aber nicht mehr weiter.<sup>2148</sup> Der Zeuge Willy Idler führte zur Werftfinanzierung im Allgemeinen folgendes aus:

„Werftfinanzierung ist die Königsdisziplin in der Schifffinanzierung und darum gehen auch so wenige Banken daran, weil sie die Expertise nicht haben.“<sup>2149</sup>

Zusätzlich lief der im Jahr 2007 geschaffene Bauzeitfinanzierungsrahmen für die Volkswerft Stralsund aus, welcher nach der Übernahme der Volkswerft durch die Hegemann-Gruppe im Jahr 2007 mit der NORD/LB und KfW sowie zu Beginn noch mit der WEST/LB als Konsortialpartnern zur Finanzierung der Schiffbauaufträge aufgelegt wurde. Die WEST/LB hatte sich zwischenzeitlich aus der Finanzierung zurückgezogen, sodass die NORD/LB diesen Anteil an der Finanzierung mit übernommen hat. Für die Hegemann-Werften-Gruppe bedeutete dies, dass trotz der ohnehin schon schwierigen Bedingungen während der Schifffahrtskrise, auch noch ein neuer Bauzeitfinanzierungsrahmen geschaffen

---

<sup>2145</sup> WP-009-29-04-2013, S. 59

<sup>2146</sup> WM 126, S. 466

<sup>2147</sup> WP-010-13-05-2013, S. 86

<sup>2148</sup> WP-013-26-08-2013, S. 16

<sup>2149</sup> WP-013-26-08-2013, S. 43

werden musste, um den verbliebenen Auftragsbestand der Werften abarbeiten und damit den Fortbestand der Werftengruppe sichern zu können.

Gespräche über die Auflegung eines neuen Bauzeitfinanzierungsrahmens wurden mit der NORD/LB und KfW geführt. Aufgrund des hohen Risikos im Bereich des Schiffbaus wurden umfangreiche Prüfungen vor einer neuen Kreditentscheidung durchgeführt. Dazu führte der Zeuge Willy Idler in seiner Vernehmung weiter aus:

„Im Juni 2009 wurde die Werft aufgefordert eine Liquiditätsplanung zu geben für die nächsten Jahre, aus der wir ersehen können, wie sie selbst ihre eigene wirtschaftliche Entwicklung sieht und plant und welche Unsicherheiten oder Sicherheiten bestehen, um das Engagement weiterhin zu begleiten. [...] Die Prüfung hat also ergeben eine Prognose von einer Liquiditätslücke von 65 Mio. € Ich sage allerdings auch gleich dazu, dass die Ausführungen dazu und die Basis für diese Prognose für uns einige Fragen beinhaltete, die uns dazu veranlasst haben, weiter zu recherchieren, beziehungsweise andere uns wichtige Partner einzubinden, beziehungsweise die Reederei zu bitten, andere Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, die Sanierungserfahrung größerer Art im Werftenbereich haben, zu beauftragen, wenn sie sich denn dafür entscheiden. Im [...] Oktober 2010 wurde dann die KPMG [...] beauftragt, ein Sanierungsgutachten zu erstellen und [...] eine Prognose zu geben, ob eine Sanierungsfähigkeit besteht oder nicht.“<sup>2150</sup>

Bereits am 25. Juni 2009 hatte die Hegemann-Werften-Management GmbH & Co. KG einen neuen Bauzeitfinanzierungsrahmen für die Volkswerft, Peene-Werft und Rolandwerft beantragt. Schon frühzeitig hat die NORD/LB im Rahmen der Bearbeitung dieses Darlehensantrages in einem Schreiben vom 3. September 2009 darauf hingewiesen, dass neben weiteren Punkten ein Zukunftskonzept und für alle drei Werften Lösungsvorschläge bzw. Konzepte zur Kapazitätsanpassung erwartet werden.<sup>2151</sup>

Eine weitere Forderung der Banken war die Stärkung des Managements durch sanierungserfahrene Fachleute.<sup>2152</sup> Hintergrund dieser Forderung muss auch die Neubesetzung des Postens des Vorstandsvorsitzenden der Hegemann AG im August 2009 mit einem ausscheidenden Bundestagsabgeordneten gewesen sein. Kurz nach seiner Ernennung zum Vorstandsvorsitzenden begab er sich zu einem Antrittsbesuch bei der Landesregierung in Mecklenburg-Vorpommern. Dabei hinterließ er aber den Eindruck über drängende Probleme der Werft nicht informiert zu sein.<sup>2153</sup> Es entstand der Eindruck, dass die Detlef Hegemann AG eher auf eine politische Lösung setzte.<sup>2154</sup> Und sich nicht den notwendigen Veränderungen auf den Werften beim Umstieg auf den Spezialschiffbau stellen wollte.

Zusätzlich kam hinzu, dass die als Geschäftsführer der Werften eingesetzten Personen, die wesentlichen Entscheidungen für die Werftengruppe nicht selbst bestimmen konnten, sondern diese wurden ausschließlich durch den Vorstand der Detlef Hegemann AG bzw. Herrn Detlef Hegemann höchst selbst getroffen. So stellten den Antrag für den neuen Bauzeitfinanzierungsrahmen nicht die Geschäftsführer der Werften, sondern eine andere

<sup>2150</sup> WP-013-26-08-2013, S. 8/9

<sup>2151</sup> Schreiben NORD/LB vom 3. September 2009, WM 126, S. 485

<sup>2152</sup> FM 31, S. 610

<sup>2153</sup> FM 30, S. 394

<sup>2154</sup> FM 30, S. 394

Gesellschaft der Hegemann-Gruppe. Auch die Entscheidung, zur Verstärkung der Geschäftsführung Herrn Martin Hammer einzustellen – als Reaktion auf die Forderung der Banken, sanierungserfahrene Fachleute einzuschalten – hat Herr Hegemann persönlich getroffen.<sup>2155</sup> Gleichzeitig wird diese Entscheidung aber mit der Bewilligung einer beim Land Mecklenburg-Vorpommern beantragten „Soforthilfe“ verknüpft.<sup>2156</sup> Dies bestätigt für den Ausschuss noch einmal das vorrangige Ziel der Hegemann-Gruppe, mit Hilfe einer finanziellen Unterstützung der öffentlichen Hand die Liquiditätsschwierigkeiten der Werften zu meistern, ohne Wertstrukturen ändern zu wollen.

Der Ausschuss musste während seiner Untersuchungen feststellen, dass beim Werftenmanagement der Hegemann-Gruppe Defizite vorhanden waren. Das Management war nicht in der Lage, seine Arbeitsweise adäquat an die sich durch die Schiffbaukrise verändernden Rahmenbedingungen anzupassen. Es gab immer wieder fest abgeschlossene Bauverträge der Werften, die sehr einseitig zugunsten des jeweiligen Bestellers ausgerichtet waren. Offensichtlich wurde nach dem Prinzip verfahren: Das war schon immer so, das bleibt so bzw. geht so weiter. Als eine Ursache dafür sieht der Ausschuss das Handeln der Geschäftsführung bei der Akquise von Aufträgen an. Der frühere Geschäftsführer der Hegemann-Werften-Gruppe Herr Siegfried Crede, zuständig für Marketing und Vertrieb, gab in seiner Vernehmung dazu folgendes an:

„Also normalerweise, die Akquisition von Schiffen beziehungsweise das Reinholen von Schiffen, wenn Sie länger im Job sind, ist das an und für sich sehr simpel und einfach, wenn die Finanzierungsmodalitäten hinhalten. [...] Die meisten Schiffe, oder die meisten Schiffe, die wir auf der Peene-Werft und der Stralsunder Werft reingeholt haben, waren keine KG-Schiffe, das waren also 20/80 Prozent Finanzierungen, 20 Prozent Anzahlung, 80 Prozent über finanzierende Banken, sagen wir KfW oder NORD/LB.“<sup>2157</sup>

Durch den Abschluss solcher Verträge verschärfte sich die angespannte Liquiditätssituation der Werftengruppe weiter, da wegen der Höhe der Schlussrate von 80 Prozent der überwiegende Teil des Kaufpreises erst bei Abnahme des Schiffes fällig wurde und die Werften somit fast den gesamten Kaufpreis vorfinanzieren mussten. Auch der Zeuge Dr. Klaus Stoltenberg gab in diesem Zusammenhang an:

„Aber richtig ist, es gab Zweifel an der Leistungsfähigkeit und auch Bereitschaft des, der damaligen Geschäftsführung, der damaligen Gesellschafter und um das Unternehmen.“<sup>2158</sup>

Über die Qualität des eingesetzten Managements der Werftengruppe vor der Einrichtung der Treuhand äußerte der Zeuge Willy Idler folgendes:

„Der Hintergrund ist also hier gewesen, dass die Banken aus dem Zeitraum 2007, 2008 und 2009 gesehen haben, dass das Management, ich sage mal, nicht die Qualität hat, die notwendig ist – auch aus führungsmäßiger Sicht, aber auch aus Entscheidungen in Sachen Akquisition und, und Auftragsabwicklung – dass das die Qualität hat, die es eigentlich haben muss.“<sup>2159</sup> [...] Es ist in dieser Zeit auch ein Unternehmer da gewesen aus Dänemark, der zwei Saugbagger bestellt, zwei sehr schwierige Projekte, komplizierte Projekte, aber mit

<sup>2155</sup> Vgl. WP-013-26-08-2013, S. 10, WM 7, S. 236

<sup>2156</sup> Vgl. WM 7, S. 236

<sup>2157</sup> Vgl. WP-008-22-04-2013, S. 95

<sup>2158</sup> Zit. WP-009-29-04-2013, S. 67

<sup>2159</sup> Zit. WP-013-26-08-2013, S. 11

einem Fachmann, der sie, der sie in Auftrag gegeben hat. Ich habe im Nachhinein feststellen müssen, dass die Bauaufträge so einseitig abgeschlossen waren, dass praktisch sozusagen die Vorteile und Pluspunkte nur auf Auftraggeberseite waren und Nachteile nur auf Auftragnehmerseite.“<sup>2160</sup>

Im Oktober 2009 stellte sich für die Werftengruppe die Situation so dar, dass aus verschiedenen Gründen nicht an eine kurzfristige Bewilligung des Bauzeitfinanzierungsdarlehens durch die Banken zu denken war. Gleichzeitig stand eine Insolvenz der Werftengruppe Anfang Oktober kurz bevor.<sup>2161</sup> Dies ergibt sich aus verschiedenen Konzepten der Hegemann-Werften-Gruppe.<sup>2162</sup> Das Land Mecklenburg-Vorpommern musste deshalb sehr kurzfristig die Entscheidung über die Gewährung eines 28 Mio. €Darlehens zur Überbrückung treffen. Aus den Untersuchungen des Ausschusses ergaben sich keine Anhaltspunkte, dass Fehler bei dieser Darlehensgewährung auftraten. Es wurden verschiedene Sicherheiten<sup>2163</sup> von der Hegemann-Gruppe für dieses Brückendarlehen gewährt.<sup>2164</sup>

Die Landesregierung hat sich bei der Ausreichung des Darlehens durch eine Stellungnahme des Rechtsanwaltes Dr. Michael Schütte versichert, ob mit der Darlehensgewährung an die Hegemann-Werften-Gruppe im konkreten Fall gegen europarechtliche Vorschriften verstoßen wird.<sup>2165</sup> Ein Verstoß wurde wegen der marktgerechten Verzinsung und Besicherung sowie wegen der Anwendung von Leistungspflichten des Landes aus Anzahlungsbürgschaften, welche im Falle der Insolvenz eintreten würden, für europarechtlich zulässig erachtet.<sup>2166</sup>

Sowohl dieses Darlehen des Landes, als auch die spätere Darlehensaufstockung sind von der Europäischen Kommission geprüft worden. Im Ergebnis wurden keine Anhaltspunkte für einen Verstoß festgestellt und die Ermittlungen eingestellt.

Zusammenfassend muss daher davon ausgegangen werden, dass die frühere Hegemann-Geschäftsführung den Ernst der Lage der Werften im Jahr 2009 – zu Beginn der Schifffahrtskrise – nicht richtig eingeschätzt hat und mit den auf sie zukommenden Aufgaben überfordert war, da nicht geplant war, notwendige Strukturveränderungen kurzfristig auf den Weg zu bringen und immer noch Verträge nach alten Zahlungsmustern aus Zeiten vor der Schifffahrtskrise abgeschlossen wurden. Verstärkt wird dieser Eindruck auch durch das Beispiel, dass zur Realisierung von Synergieeffekten und der stärkeren Zusammenarbeit zwischen den Standorten Wolgast und Stralsund überlegt wurde einen Hubschraubershuttle einzurichten. Der Zeuge Crede gab dazu an:

„Aus wirtschaftlichen Erwägungen ist das natürlich eine Frage, dass man die Werften zusammenschließen musste. Es war unter Hegemann einmal der Gedankengang da, diese beiden Werften zusammenzufügen, uns einen Hubschrauber zu kaufen und zwischen den beiden Werften hin und her zu pendeln mit einer Geschäftsführung. Das waren aber nur

<sup>2160</sup> Zit. WP-013-26-08-2013, S. 12

<sup>2161</sup> Vgl. WP-010-13-05-2013, S. 153

<sup>2162</sup> Vgl. WM 7, S. 318 „Akuter Liquiditätsbedarf“

<sup>2163</sup> Vgl. 2. Teil, A. V. LFI-Darlehen, 3.2. Sicherheiten

<sup>2164</sup> Vgl. 2. Teil, A. V. LFI-Darlehen

<sup>2165</sup> Vgl. WM 127, S. 107 PDF

<sup>2166</sup> Vgl. WM 127, S. 107 ff. PDF

wirtschaftliche Aspekte.“<sup>2167</sup>

Solche Überlegungen zu Beginn der Schifffahrtskrise anzustellen, zeigt, dass die außergewöhnlich schwierige Situation damals offensichtlich durch die Geschäftsführung der Werften nicht richtig erkannt und eingeschätzt wurde. Dies war vermutlich auch der Grund, warum es das vorrangige Ziel der Hegemann-Gruppe war, finanzielle Hilfen des Landes Mecklenburg-Vorpommern zu bekommen.

## 2. Einsetzung der Treuhand mit Beirat

Aus Sicht des Ausschusses war die Einsetzung der doppelstützigen Treuhand ein wirksames Mittel, um negativen Einwirkungen der Geschäftsführer der Hegemann AG und des Gesellschafters entgegenzuwirken.

Für den Ausschuss steht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme fest, dass die Initiative bzw. die Idee zur Einsetzung der doppelstützigen Treuhand von den Banken ausging. Gleichzeitig wurde deutlich, dass die Einsetzung der Treuhand eine Forderung der Banken war, ohne deren Erfüllung keine Bewilligung für einen Bauzeitfinanzierungsrahmen erfolgen würde.

Dies wurde durch verschiedene Zeugen in ihren Vernehmungen und auch die beteiligten Bankenvertreter selbst bestätigt.<sup>2168</sup> Während der Bearbeitung des Antrages für den neuen Bauzeitfinanzierungsrahmen der Werftengruppe wurden, wie schon oben dargestellt, verschiedene Forderungen durch die Banken aufgemacht. Dazu kam im Laufe der Prüfungen auch die Forderung zur Einsetzung einer doppelstützigen Treuhand. Der Zeuge Dr. Klaus Stoltenberg schilderte dies so:

„Eins ist klar: Wenn es Liquidität, Liquiditätshemen gibt, dann schauen natürlich Gläubiger erst einmal auf das Eigenkapital, was können die Gesellschafter tun. Und es gab ein bisschen Sorge, ein bisschen Fragezeichen, weil der entscheidende Altgesellschafter Herr Hegemann schon recht betagt war, ob er in der Lage wäre, das Unternehmen, sozusagen tatkräftig nach vorne zu führen. Und daher gab es das eine oder andere Gespräch und auch die Anregung und den Wunsch, hier entsprechend möglicherweise das Management zu stärken. Natürlich war es das Hauptanliegen das Unternehmen zu stärken durch Kapital, Eigenkapital, für Investoren fit zu machen und all dies haben wir in entsprechenden Gesprächen auch begleitet. So dass auch schon damals, um den Punkt vorweg zu nehmen, es verstärkte Bemühungen gab in Richtung einer Treuhandlösung zu denken.“<sup>2169</sup>

Zudem gab der Zeuge Dr. Klaus Stoltenberg an, dass seine Kollegen der NORD/LB die Treuhandlösung empfohlen haben und letztlich der Altgesellschafter, Herr Hegemann sie akzeptiert habe.<sup>2170</sup> Auch der frühere Staatssekretär im Wirtschaftsministerium Rüdiger Möller schilderte, dass die Einsetzung der Treuhand erfolgte, „weil die Finanziere sie als Bedingung für ein weiteres Engagement betrachteten“.<sup>2171</sup> Den Grund für die geforderte

<sup>2167</sup> Vgl. WP-008-22-04-2013, S. 117

<sup>2168</sup> Vgl. WP-010-13-05-2013, S. 130; WP-010-13-05-2013, S. 28; WP-015-30-09-2013, S. 21; WP-015-30-09-2013, S. 75

<sup>2169</sup> Zit. WP-009-29-04-2013, S. 61

<sup>2170</sup> Vgl. WP-009-29-04-2013, S. 99

<sup>2171</sup> Vgl. WP-015-30-09-2013, S. 75

Einsetzung der Treuhand beschrieb auch der Zeuge Willy Idler folgendermaßen:

„Der, der Hintergrund ist also gewesen, dass die Banken aus dem Zeitraum 2007, 2008 und 2009 gesehen haben, dass das Management, ich sage mal, nicht die Qualität hat, die notwendig ist, - auch aus führungsmaßiger Sicht, aber auch aus Entscheidung in Sachen Akquisition und, und Auftragsabwicklung – dass das die Qualität hat, die es eigentlich haben muss.“<sup>2172</sup>

Durch die Zeugen wurde durchweg berichtet, dass eine doppelstützige Treuhand in solchen Sanierungsfällen ein anerkanntes, erprobtes Modell ist, um die Interessen der Banken, des Bürgen und auch des Gesellschafters zu wahren.<sup>2173</sup> Zweck war im vorliegenden Fall auch, die Einwirkungen durch Herrn Hegemann auf die Geschäftsführung der Werften auszuschließen.<sup>2174</sup> Es wurde befürchtet, dass ohne Treuhand keine wirklich unabhängigen Entscheidungen der Geschäftsführung getroffen werden können. Oder aber im schlimmsten Fall mit öffentlichen Geldern des Landes Mecklenburg-Vorpommern, welche den Werften gewährt wurden, eine Querfinanzierung anderer Unternehmen der Hegemann-Gruppe erfolgt.<sup>2175</sup>

Deshalb hält der Ausschuss den Entschluss der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern für richtig, in Gesprächen mit der Hegemann-Gruppe, die von den Banken geforderte Einsetzung der Treuhand zu unterstützen.

Der Zeuge Kulenkampff gab in seiner Vernehmung zur Treuhand folgendes an:

„Die Treuhandschaft ist ja im Restrukturierungsbereich nicht ungewöhnlich. [...] Und ohne dass das natürlich, insbesondere in Gegenwart von Herrn Hegemann, so angesprochen wurde, war mein Gefühl, dass man vermeiden wollte die Einflussnahme des Vollblutunternehmers Hegemann auf den Prozess. [...] Das, sage ich mal in diesem Kreise, kann ich aus Sicht der Kreditgeber auch verstehen.“<sup>2176</sup>

Für den Ausschuss ist bemerkenswert, dass sogar der Berater der Hegemann-Gruppe Verständnis für die Forderung nach einer Treuhand äußert. Diese Forderung war keine unverhältnismäßige oder einseitige Belastung der Hegemann-Gruppe, sondern die Installation einer Treuhand war gerade dringend erforderlich, um die Interessen der Bürgen und die angestrebte erfolgreiche Sanierung zu sichern.

Die Untersuchungen des Ausschusses haben nicht ergeben, dass es eine Vorfestlegung bei der Treuhänderauswahl gab. Weder durch die Banken und erst recht nicht durch die Landesregierung gab es die Vorgabe, dass die einzurichtende Treuhand alleine von der Rechtsanwaltskanzlei Wellensiek bzw. der Cornelius Treuhand GmbH durchgeführt werden darf. Die Beauftragung der Kanzlei Wellensiek mit der Treuhandschaft beruhte auf einer Entscheidung der Hegemann-Gruppe bzw. von Herrn Detlef Hegemann.<sup>2177</sup>

<sup>2172</sup> Zit. WP-013-26-08-2013, S. 11

<sup>2173</sup> Vgl. u.a. WP-009-29-04-2013, S. 80; WP-010-13-05-2013, S. 134; WP-013-26-08-2013, S. 11

<sup>2174</sup> Vgl. WP-015-30-09-2013, S. 41; WP-013-26-08-2013, S. 77; WP-013-26-08-213, S. 121; WP-010-13-05-2013, S. 148

<sup>2175</sup> Vgl. WP-013-26-08-2013, S. 121

<sup>2176</sup> Zit. WP-010-13-05-2013, S. 87

<sup>2177</sup> Vgl. WP-013-26-08-2013, S. 11 und S. 49; WP-013-26-08-2013, S. 78;

Sogar der die Hegemann-Gruppe als Rechtsanwalt beratende Zeuge Stephan Kulenkampff führte in seiner Zeugenvernehmung aus, dass mangels Alternativen die Kanzlei Wellensiek beauftragt wurde.<sup>2178</sup> Etwas anders liest sich diese Darstellung zur Auswahl des Treuhänders in einer entsprechenden Mail vom 30. Dezember 2009, welche in den Unterlagen der Landesregierung vorhanden ist. Diese ist nach mit einer anderen Kanzlei über die Übernahme der Treuhanderschaft geführten Gesprächen von Herrn Stephan Kulenkampff verfasst worden. Darin heißt es auszugsweise wie folgt:

„Seitens CMS Hasche Sigle sollte nunmehr in zweitägigen Verhandlungen in Berlin am 4./5. Januar 2010 Einigkeit über die Grundsätze der Treuhand und den zugrundeliegenden Vertrag gesucht werden, der sodann ggfs. Am Mittwoch, den 6. Januar 2010 in Berlin beurkundet werden sollte. Die damit verbundenen Unwägbarkeiten und Zeitverluste erscheinen dem Gesellschafter nicht vertretbar, sodass die Entscheidung getroffen wurde, entsprechend dem ursprünglichen Vorschlag der Banken die Sozietät Wellensiek & Partner, Cornelius Treuhand, Herrn Rechtsanwalt Christopher Seagon auf Basis des mit den Vertragsbeteiligten und Begünstigten abgestimmten Treuhandvertrages mit der Übernahme der Treuhanderschaft zu betrauen; der Treuhandvertrag wird am Montag 4. Januar 2010 beurkundet werden.“<sup>2179</sup>

Bereits aus dieser E-Mail ergibt sich damit, dass es Alternativen für die Auswahl des Treuhänders gegeben hat. Öffentlich getätigte andere Behauptungen können deshalb nach den Untersuchungen des Ausschusses nicht bestätigt werden. Die Zeugenaussagen von Herrn Hammer und Herrn Kulenkampff, welche jeweils darstellten, dass die Auswahl faktisch ohne Einflussmöglichkeit von Herrn Hegemann abgelaufen ist, sind deshalb als falsch zu bewerten.

Darüber hinaus kann aus den Unterlagen der Landesregierung entnommen werden, dass der Zeuge Norbert Vay von der KfW dazu auch eine Anfrage bei der Kanzlei Clifford & Chance wegen der Durchführung der Treuhanderschaft gestellt hat.<sup>2180</sup> Dies deckt sich auch mit seinen Angaben in der Zeugenvernehmung im Untersuchungsausschuss.<sup>2181</sup> Der Ausschuss muss deshalb feststellen, dass es die freie Entscheidung von Herrn Detlef Hegemann bzw. der Hegemann-Gruppe war, die Kanzlei Wellensiek, Herrn Christopher Seagon mit der Durchführung der Treuhanderschaft zu beauftragen.

Inhalt des geschlossenen Treuhandvertrages war auch, dass ein Beirat bei der zu gründenden HSW Treuhandgesellschaft mbH installiert wird, der bestimmten, genau definierten Geschäften der Geschäftsführung zustimmen musste und aus fünf Personen bestehen sollte. Aus der Zeugenaussage des für die Hegemann-Gruppe in den Beirat entsandten Mitgliedes, Herrn Rechtsanwalt Kulenkampff, konnte sich der Eindruck ergeben, dass die Besetzung eines Beiratspostens durch das Land Mecklenburg-Vorpommern überraschend kam und nicht zum Vorteil für die Restrukturierung der Hegemann-Werften war.<sup>2182</sup> Nach den durchgeführten Zeugenvernehmungen stellt der Ausschuss fest, dass es wegen des besonderen Informationsinteresses des Landes Mecklenburg-Vorpommern richtig war, den angebotenen Sitz im Beirat der HSW Treuhandgesellschaft mbH

<sup>2178</sup> Vgl. WP-010-13-05-2013, S. 77

<sup>2179</sup> Zit. FM 36, S. 271 PDF, WM 127, S. 1292 PDF

<sup>2180</sup> Vgl.: WM 127, S. 1131 PDF

<sup>2181</sup> Vgl.: WP-013-26-08-2013, S. 67

<sup>2182</sup> Vgl.: WP-010-13-05-2013, S. 78



anzunehmen, um dadurch als Bürge immer in besonderer Weise über die Lage auf den Werften informiert zu sein. Dies wurde dem Land auch durch die Stellungnahme der PwC vom 23. Dezember 2009 nahegelegt, um ein sich ggf. ergebendes Informationsdefizit zu verhindern sowie eine Überwachung und Einflussnahme auf die Treuhänderin sicherzustellen.<sup>2183</sup>

Nach Aussage des Zeugen Meyer hat sich das Land deshalb bewusst für die Annahme des Beiratsmandates entschieden.<sup>2184</sup> Bei dieser Entscheidung konnte nicht vorhergesehen werden, dass durch die Geschäftsführung der Werften keine umfassenden Informationen an den Beirat weitergegeben wurden, sondern die Aussagen beschönigt wurden.

### 3. Geschäftsleitung unter Führung von Herrn Dr. Brammertz

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss stellt fest, dass es der Landesregierung aus verschiedenen Gründen nicht möglich war, ein Scheitern der Rettungsbemühungen vorherzusehen. Im Verlauf der Untersuchungen hat sich eine Vielzahl von Anhaltspunkten ergeben, dass die Geschäftsführung den Anforderungen, die sich aus der Lage der P+S Werften GmbH und ihrem Sanierungsprozess ergaben, in keiner Weise gerecht geworden ist und die Lage der Werft beschönigt hat.

Insbesondere die Zuständigkeitsbereiche des technischen Geschäftsführers (CTO) und des Hauptgeschäftsführers (CEO) sowie die Tatsache, dass die Position des Finanzgeschäftsführers (CFO) über längere Zeiträume hinweg unbesetzt blieb, haben die existenzgefährdende Lage auf den P+S Werften wesentlich verschärft und maßgeblich zum Scheitern des Sanierungsplanes beigetragen. Dies wurde insbesondere an den Aussagen der Zeugen Fuchs, Brinkmann und Dr. Winter deutlich.

#### 3.1. Zuständigkeitsbereich des CFO (Finanzgeschäftsführer)

Dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuss sind vor allem die hohen Ausfallzeiten und Vakanzen in dieser Position des Managements negativ aufgefallen. So war die Position nach dem Ausscheiden des Finanzgeschäftsführers Dehlke vom 30. September 2011 bis zum 12. April 2012 unbesetzt. Der neue Finanzgeschäftsführer war dann bis zum 8. August 2012 auf der Werft beschäftigt und hat diese noch vor dem Eintritt der Insolvenz wieder verlassen. Dabei wurde in den Beiratssitzungen ab dem 30. September 2011 bis zur Neubesetzung der Position durch Herrn Maetzel auch gegenüber dem Vertreter der Landesregierung stets erklärt, dass man auf der Suche nach einem geeigneten Ersatz sei und eine Übergangslösung etabliert habe.<sup>2185</sup>

Dem Untersuchungsausschuss liegen Anhaltspunkte dafür vor, dass insbesondere der Hauptgeschäftsführer hohen Druck auf die Ressortleitung Finanzen ausgeübt hat. So erklärte der Zeuge Dr. Winter über Herrn Dr. Brammertz:

„Ich weiß nicht, Sie haben ihn ja vielleicht auch erlebt, so der macht Druck und zwar

---

<sup>2183</sup> Vgl.: FM 1, S. 93 ff. PDF

<sup>2184</sup> Vgl.: WP-015-30-09-2013, S. 22

<sup>2185</sup> Vgl. Protokoll der Beiratssitzung vom 24. Oktober 2011 in WM 123, S. 84 PDF; Protokoll der Beiratssitzung vom 1. Dezember 2011 in WM 5, S. 158 PDF; Protokoll der Telefonkonferenz des Beirats vom 17. Februar 2012 in WM 123, S. 633 PDF

anständigen Druck. Und wenn das nicht spurt, dann gibt's Feuer. Aber reichlich.“<sup>2186</sup>

Herr Dr. Maetzel sagte vor diesem Hintergrund aus, er habe mit Dr. Brammertz „professionell“ zusammengearbeitet und bat zugleich den Ausschuss, in Bezug auf das Betriebsklima nicht weiter nachzubohren.<sup>2187</sup> Herr Dehlke machte in seiner Zeugenaussage persönliche Gründe für sein Ausscheiden verantwortlich, allerdings ergaben sich in den Zeugenvernehmungen hier verschiedene Varianten:

- Der Zeuge Werner führte aus, dass Herr Dehlke krankheitsbedingt ausgeschieden sei.
- Herr Dr. Brammertz erklärte lediglich, es seien sehr persönliche Gründe gewesen.
- Herr Dehlke vertrat den Standpunkt, dass er nicht mehr sagen könne, ob die Ursache in der Werft oder in seinem Privatleben begründet sei.<sup>2188</sup>

Im Lichte dieser Tatsachen (und den ebenfalls häufigen, krankheitsbedingten Ausfällen des technischen Geschäftsführers) ist der Untersuchungsausschuss zu der Erkenntnis gelangt, dass der Hauptgeschäftsführer Dr. Brammertz für die langen Vakanz- und Ausfallzeiten in der Position des Finanzgeschäftsführers wenigstens mitverantwortlich ist. Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss ist weiterhin zu der Einsicht gelangt, dass die durch Herrn Dr. Brammertz maßgeblich geprägte und fehlgesteuerte Unternehmenskommunikation sich auch im Kollegialgremium der Geschäftsführung fortgesetzt und die hohen Ausfallzeiten mit verursacht hat.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Vakanz des Finanzgeschäftsführers in Verbindung mit der Kommunikationskultur auch auf die Buchhaltung der P+S Werften GmbH ausgewirkt hat. Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss hat zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Beratungsgesellschaft Roland Berger im Jahr 2012 nicht mehr monatlich über den Fortgang des Sanierungsprozesses berichten konnte, weil sich die Buchhaltung der P+S Werften GmbH nicht mehr in der Lage sah, die hierfür notwendigen Daten und Fakten fristgerecht zu liefern. Der Untersuchungsausschuss vertritt hier die Ansicht, dass die Buchhaltung zu diesem Zeitpunkt nicht mehr so funktionierte wie es eigentlich hätte der Fall sein sollen<sup>2189</sup> und führt dies auf die oberflächliche Vakanz-Vertretung von Herrn Dr. Brammertz zurück.<sup>2190</sup> Der Zeuge Dr. Wiebers äußerte:

„Und es kann nicht sein, dass ein Unternehmen, was derart von der Finanzierungsstruktur abhängt, keinen Finanzchef hat.“<sup>2191</sup>

### 3.2. Zuständigkeitsbereich des CTO (Technischer Geschäftsführer)

Dem technischen Geschäftsführer ist es nach Ansicht des Parlamentarischen Untersuchungsausschuss nicht gelungen, den Bauablauf der Schiffe so zu organisieren, dass das ambitionierte Bauprogramm der P+S Werften GmbH abgearbeitet werden konnte. In

<sup>2186</sup> Zit. WP-036-29-09-2014, S. 134

<sup>2187</sup> Vgl. WP-046-01-12-2014, S. 134

<sup>2188</sup> Vgl. WP-024-31-03-2014, S. 72; WP-026-28-04-2014, S. 81; WP-030-16-06-2014, S. 33

<sup>2189</sup> Vgl. WP-044-24-11-2014, S. 69; Kurzprotokolle und Ausschussdrucksachen des Finanzausschusses in ADRs. 6/2

<sup>2190</sup> Vgl. hierzu auch 3. Teil, I. 3. 2. Zuständigkeitsbereich des CTO (Technischer Geschäftsführer)

<sup>2191</sup> Zit. WP-044-24-11-2014, S. 69

diesem Zusammenhang fand der Zeuge Dr. Henning Winter deutliche Worte:

„Sie kriegten die Leute einfach nicht. Und wenn du das Problem hast und nicht die besten Leute kriegen kannst, für einen ... Und der Beste ist gerade gut genug in der Situation. Tja, dann rettest du dich erst mal über die Runden, mit dem was du hast natürlich. Und dann, muss ich sagen, ist Herr Moschell eigentlich an dieser Aufgabe auch psychisch zerbrochen. Und Herr Brammertz ist einer, der ... Ich weiß nicht, Sie haben ihn ja vielleicht auch erlebt, so der macht Druck und zwar anständigen Druck. Und wenn das nicht spurt, dann gibt's Feuer. Aber reichlich. Und wer das Tempo von ihm nicht mitgehen kann, der fällt hinten runter. Das ist so.“<sup>2192</sup>

Die Indikative Kurzbewertung durch das Ingenieurbüro Ingo Schlüter vom März 2010 legt dar, dass die einzelnen Bauprojekte der P+S Werften GmbH zwar technisch komplex, jedoch für sich genommen beherrschbare Risiken darstellten. Erst in der parallelen Abarbeitung dieser sieht der Schiffsbausachverständige die größte Herausforderung. Folglich kam der Koordination dieser Projekte eine tragende Rolle bei dem Erhalt der Lieferfähigkeit der P+S Werften GmbH zu.

Aus diesem Grund empfahl der Schiffsbausachverständige bereits in seinem Indikativen Kurzgutachten vom 29. März 2010 der Werft, für die unterschiedlichen Bauprojekte ein Risikoregister zu führen.<sup>2193</sup> Ziel war die Etablierung eines Frühwarnsystems zur rechtzeitigen Risikoerkennung. Während des weiteren Sanierungsprozesses wurden die unterschiedlichen Schiffsbauten auch weiterhin monatlich begutachtet. Diese Gutachten benennen nur in einem Fall konkret einen Eintrag in diesem Risikoregister. Dieser Fall betrifft jedoch den Bau eines Containerschiffs, von dem bereits bekannt war, dass es sich zu einem Verlustgeschäft für die Werft entwickeln wird. Insbesondere bei den Scandlines-Schiffen findet sich in den monatlichen Schiffbaugutachten mehr als einmal der Hinweis, dass kein Eintrag im Risikoregister zu finden sei. Da der Schiffsbausachverständige berichtet, dass kein Risikoeintrag vorhanden ist, kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass die Banken oder die Landesregierung Anhaltspunkte für die entstehenden Koordinationsprobleme frühzeitig hätten sehen können.<sup>2194</sup> In einem Sanierungsfall besteht die hauptsächliche Aufgabe einer Geschäftsführung darin, eine existenzgefährdende Situation zu vermeiden und die bestehenden Probleme und Risiken zu beheben. Dafür ist es absolut notwendig, ein Verfahren zur Früherkennung von entstehenden Problemen zu entwickeln. Dies allein ermöglicht es der Geschäftsführung, die bestehenden Probleme zu lösen und so das Fortbestehen des Unternehmens zu sichern.

Vor diesem Hintergrund ist es dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuss unverständlich, dass die Geschäftsführung vor dem Amtsantritt von Herrn Fuchs im August 2012 keine Projektreviews durchgeführt hat. Herr Fuchs äußerte sich dazu so:

„Also, lassen Sie mich konkret, [...] von meinen Projektreviews mit den Teams sprechen. Das war offensichtlich was, was davor so in der Form nicht mehr gemacht oder nicht gemacht wurde, oder nicht mehr gemacht wurde, dass man wirklich systematisch durch die Projekte ging, eine Plattform geschaffen hat, systematisch jeden hat berichten lassen und

<sup>2192</sup> Zit. WP-036-29-09-2014, S. 134

<sup>2193</sup> Vgl. Schiffbaugutachten in ADRs. 6/107, S. 13

<sup>2194</sup> Vgl. Schiffbaugutachten in ADRs. 6/107

vor allem auch zugehört hat.“<sup>2195</sup>

Der Untersuchungsausschuss ist der Ansicht, dass es sich bei den Scandlines-Schiffen um Schlüsselprojekte der Werft handelte. Durch die erfolgreiche Ablieferung sollte die gelungene Umstellung der Werften auf den Spezialschiffbau belegt werden. Bei diesen Projekten war von Anfang an klar, dass das Wohl und Wehe der Werft vom Gelingen dieser Bauaufträge abhängt. Vor diesem Hintergrund erscheint der Verzicht auf ein verlässliches Gewichtsmanagement unverantwortlich. Der Zeuge Fuchs äußerte, dass das Gewicht der Fähren zum Zeitpunkt seines Amtsantritts unbekannt gewesen sei. Auch der Zeuge Dr. Winter mutmaßte, dass das Gewicht der Geschäftsführung um Dr. Brammertz unbekannt gewesen sei.<sup>2196</sup> Vor dem Hintergrund, dass der Schiffsbausachverständige bereits zu Beginn der Sanierungsbemühungen am 29. März 2010 in seiner Indikativen Kurzbewertung<sup>2197</sup> auf den hohen technischen Anspruch des Spezialschiffbaus hingewiesen hat und die Zeugenvernehmung des Insolvenzverwalters Brinkmann insbesondere bei den Scandlines-Fähren extrem enge technische Parameter verdeutlichte,<sup>2198</sup> bewertet der Parlamentarische Untersuchungsausschuss das Fehlen eines effektiven Gewichtsmanagements und den Verzicht auf effektive Projektreviews im Rahmen des Risikomanagements als äußerst fahrlässig.

Auch nach außen hin versagte die Krisenkommunikation des Unternehmens: Die Nachricht, dass Herr Moschell mit seinem Aufgabenbereich – insbesondere mit den Scandlines-Schiffen – überfordert war, erreichte den Beirat (und damit den Sichtbereich der Landesregierung) erst am 4. April 2012 im Rahmen des üblichen Berichtes der Geschäftsführung.<sup>2199</sup> Dennoch vertritt der Ausschuss den Standpunkt, dass der ungeordnete Bauablauf, welcher die technische Untauglichkeit der Scandlines-Fähren verursachte, nicht allein auf das Unvermögen des CTO zurückgeführt werden könne:

- Das Management hat in jedem Geschäftsbetrieb die Aufgabe, bei sich realisierenden Problemen ggf. nachzufassen, um diese dann zu lösen. Das bedeutet, dass sich die Geschäftsführer gegenseitig über die Schwierigkeiten austauschen und bei ihren Kollegen innerhalb der Geschäftsführung nachfragen müssen. Wenn man von diesem Grundsatz ausgeht, hätte auch jeder andere damalige Geschäftsführer – insbesondere der Hauptgeschäftsführer Dr. Brammertz – von den Problemen wissen und diese zumindest dem Gesellschafter (hier der Treuhand) kommunizieren müssen. Dies ist jedoch nicht rechtzeitig erfolgt.
- Die Aufzeichnungen des Treuhand-Beirates belegen, dass Herr Moschell gesundheitsbedingt lange Ausfallzeiten hatte und um die Entlassung aus seinem Dienstverhältnis bat.<sup>2200</sup> Da eine Entlassung auf Grund der Erfahrungen im Bereich des CFO<sup>2201</sup> nur dann infrage kam, wenn bereits ein personeller Ersatz verpflichtet worden wäre, kam es nicht zu dieser – von Herrn Moschell gewünschten – Vertragsauflösung. Daher übernahm der CEO Herr Dr. Brammertz während der Ausfallzeiten von Herrn

<sup>2195</sup> Zit. WP-048-12-01-2015, S. 59

<sup>2196</sup> Vgl. WP-048-12-01-2015, S. 18 f.; WP-036-29-09-2014, S. 132

<sup>2197</sup> Vgl. Schiffbaugutachten in ADRs. 6/107, S. 13

<sup>2198</sup> Vgl. WP-055-02-03-2015, S. 15

<sup>2199</sup> Vgl. Protokoll der Beiratssitzung vom 4. April 2012 in WM 46, S. 438

<sup>2200</sup> Vgl. Protokoll der Beiratssitzung vom 4. April 2012 in WM 46, S. 438

<sup>2201</sup> Vgl. 3. Teil, I. 3. 1. Zuständigkeitsbereich des CFO (Finanzgeschäftsführer)

Moschell dessen Aufgaben. Dabei war Herr Dr. Brammertz ebenfalls nicht in der Lage die Probleme zu erkennen und zu lösen. Hier mag sich auch seine geringe Erfahrung im Schiffbau ausgewirkt haben.<sup>2202</sup> Es ist jedoch festzuhalten, dass ein Hauptgeschäftsführer insbesondere vor dem Hintergrund geringer Branchenerfahrung in besonderem Maße auf die Hinweise und Informationen der Belegschaft angewiesen ist.

### 3.3. Zuständigkeitsbereich des CEO (Hauptgeschäftsführer)

Der Untersuchungsausschuss steht auf dem Standpunkt, dass das Betriebsklima bei den P+S Werften maßgeblich durch den Führungsstil von Herrn Dr. Brammertz geprägt worden ist und zur Verschleierung der eigentlichen Situation beigetragen hat. Dabei wurden die Überbringer von schlechten Nachrichten abgekanzelt und die Unternehmenskommunikation von „unten“ nach „oben“ stark geschädigt. In Folge eines schleichenden Prozesses kam die Kommunikation mit dem Management vollständig zum Erliegen. Der Zeuge Fuchs führte dazu aus:

„Die Leute waren sehr froh, dass sie auch mal über die Themen, die sie tatsächlich hatten, wieder sprechen durften und dass ihnen jemand zugehört hat. Und auf der Basis haben wir dann Schiffbauprojekte für Schiffbauprojekte reviewt und haben dann angefangen, Stück für Stück eine Durchlaufplanung aufzubauen, die wieder was mit der industriellen Wirklichkeit auf dieser Werft zu tun hatte.“<sup>2203</sup>

Schon die Planungen zum Sanierungsverlauf wiesen darauf hin, dass die P+S Werften GmbH für einen Sanierungserfolg

- ihre Planungs-, Buchhaltungs- und Einkaufsabteilung zentralisieren und
- ihre Bauvorhaben durch Projektmanagement dezentralisieren müsse.

Die Dezentralisierung der einzelnen Projekte lebt jedoch von einer funktionierenden Unternehmenskommunikation in der die ausgetauschten Informationen auch beim Management Gehör finden. Eine Kommunikationsstörung führt daher zwangsläufig zu einer Störung der Arbeitsabläufe. Im Rahmen der Beweiserhebung musste der Parlamentarische Untersuchungsausschuss zur Kenntnis nehmen, dass es durch das Verhalten der Geschäftsführung unter der Leitung von Herrn Dr. Brammertz definitiv zu einer solchen Störung gekommen ist.<sup>2204</sup> Die Kommunikationskultur, die Herr Brammertz etablierte, belegten verschiedene Zeugenaussagen:

Der Zeuge Idler äußerte:

„Über seinen Führungsstil – und das sage ich hier auch ganz offen – habe ich mich deutlich geäußert ihm gegenüber und auch anderen gegenüber. Also ich denke mal, der patriarchalische Führungsstil, der ist nicht mehr so ganz zeitgemäß und das habe ich ihm auch deutlich wissen lassen müssen. Ich sage jetzt einfach mal so ein bisschen

<sup>2202</sup> Vgl. Wauschkuhn WP-010-13-05-2013, S. 25; Dr. Mediger WP-034-08-09-2014, S. 45 f.

<sup>2203</sup> Zit. WP-048-12-01-2015, S. 11

<sup>2204</sup> Vgl. Fuchs WP-048-12-01-2015, S. 13, 17 f., 36; StS Dr. Rudolph WP-050-19-01-2015, S. 20; Dr. Winter WP-036-29-09-2014, S. 134; Idler WP-013-26-08-2013, S. 12; Domeyer WP-022-24-03-2014, S. 66; Fröscheke WP-044-24-11-2014, S. 44 f.; E-Mail der KfW an Rüdiger Möller in WM 123, S. 847 PDF

atmosphärisch, weil, ich glaube das gehört zur Beurteilung dieser Kiste dazu.“<sup>2205</sup>

Der Zeuge Domeyer erklärte:

„Es durfte, so war unser Eindruck, häufig nicht sein, was man nicht hören will.“<sup>2206</sup>

Der Zeuge Fröschke sagte aus:

„Also, ich war ein paar Runden dabei, wo das mittlere Management mit am Tisch gesessen hat. Und dann gab es dann mal für diese einzelnen Veränderungsprozesse rot, grün, gelbe Ampel. Kennen wir ja alle aus anderen Bereichen. Und eigentlich war von der Geschäftsleitung immer herausgegeben worden: ‚Also wir müssen Fehler frühzeitig benennen, damit wir sie, damit wir dagegen angehen, angehen können.‘ Die Kündigungen aus meiner Wahrnehmung haben dazu geführt, dass Einige Ängste entwickelt haben, eher dann zu sagen: ‚Also es geht doch‘, wo es gar nicht mehr ging.“<sup>2207</sup>

Die Zeugenaussagen der ehemaligen Finanzvorstände Dehlke und Dr. Maetzel lassen vor diesem Hintergrund ebenfalls Rückschlüsse auf das Betriebsklima innerhalb des Werftenmanagements zu. So antwortete der Zeuge Dehlke auf die Frage nach dem Grund seines Ausscheidens wie folgt:

„Ja, am Ende des Tages kann man ... kann man nicht mehr genau sagen, ob es die Werft war oder meine, meine Ehe, die kaputtgegangen ist. Wahrscheinlich war es die Kombination aus beiden. Aber da will ich mich nicht zu äußern jetzt.“<sup>2208</sup>

Nach der Entlassung von Herrn Dehlke war diese Position über einen längeren Zeitraum vakant, bis Herr Dr. Maetzel für die Position des CFO gewonnen werden konnte. Dieser äußerte sich zu der Frage über die Zusammenarbeit mit Herrn Dr. Brammertz ebenfalls kritisch:

„Professionell. Lassen Sie uns bitte so sagen und bitte bohren Sie nicht weiter.“<sup>2209</sup>

Beide Äußerungen – insbesondere die zweite – zeigen auf, dass Herr Dr. Brammertz die Leitung der Geschäftsführung über den gesamten Zeitraum seiner Tätigkeit unangemessen gehandhabt hat und sicher auch innerhalb der Geschäftsführung Druck aufgebaut wurde. Es ist die Überzeugung des Ausschusses, dass dieser Druck nicht nur die Kommunikationskultur in der Werft zum Erliegen brachte, sondern auch – zumindest teilweise – für die Ausfälle im Management verantwortlich war.

Während dieser Ausfallzeiten und Vakanzen hat Herr Dr. Brammertz die Bereiche des technischen Geschäftsführers und des Finanzgeschäftsführers übernommen.<sup>2210</sup> Herr Dr. Brammertz war stets bemüht, seine Kollegen in der Geschäftsführung zu vertreten und deren Arbeitsbereiche an sich zu ziehen. Allerdings führte dies dazu, dass ihm hierbei die

---

<sup>2205</sup> Zit. WP-013-26-08-2013, S. 12

<sup>2206</sup> Zit. WP-022-24-03-2014, S. 66

<sup>2207</sup> Zit. WP-044-24-11-2014, S. 44

<sup>2208</sup> Zit. WP-024-31-03-2014, S. 72

<sup>2209</sup> Zit. WP-046-01-12-2014, S. 134

<sup>2210</sup> Vgl. Jandke WP-38-06-10-2014, S. 18; Dehlke WP-28-31-03-2014, S. 79 f.; Maetzel WP-046-01-12-2014, S. 135; Jandke WP-028-05-05-2014, S. 88

Zügel entglitten. Die Auswirkungen sind dabei als betriebsschädigend anzusehen. Dies verdeutlichen die folgenden Beispiele:

- Um neue Liquiditätsspielräume zu erschließen, hat das Management um Herrn Dr. Brammertz auch auf die Rückstellungen für die Altersteilzeit von Werftmitarbeitern zugegriffen. Dabei handelte die Geschäftsführung nach Aussage des Zeugen Fröschke mit der R+V Versicherung einen speziellen Deal aus. In der Folge waren diese Rückstellungen nicht mehr ausreichend gegen eine Insolvenz gesichert und gingen dann 2012 in der Insolvenzmasse auf. Die Vertragssituation erlaubte es der R+V Versicherung, eine Schadensregulierung zu verweigern. Nachdem die IG-Metall und die Ostseezeitung auf die R+V Versicherung eingewirkt hatten, zeigte sich diese jedoch kulant, sodass die Angelegenheit – zumindest teilweise – im Interesse der ehemaligen Mitarbeiter geregelt werden konnte. Ein Klageverfahren gegen die Geschäftsführung über die noch fehlenden 1,8 Mio. € ist in dieser Sache noch anhängig.<sup>2211</sup>
- Als aufgrund der finanziellen Situation der P+S Werften GmbH eine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe erforderlich wurde, bezifferte Herr Dr. Brammertz den Finanzierungsbedarf der P+S Werften GmbH auf etwa 80 Mio. €<sup>2212</sup>

Weil eine solche Beihilfe nach EU-Recht nur einmal ausgezahlt werden darf und auch nicht aufgestockt werden kann, gab die Landesregierung der PwC den Auftrag, den Finanzierungsbedarf der Werften noch einmal zu prüfen und genau zu ermitteln. Der Ministerpräsident führte hierzu als Zeuge aus:

„In diesem Fall bin ich in dem Bereich von: Das wird wohl so gewesen sein. Nämlich, dass dieser Betrag von 80 an meine Ohren gekommen ist. Das waren ja hektische Zeiten und dass mein Nachfassen gegenüber der fachlichen Ebene war: Jetzt lass uns bitte nicht eine Summe nehmen, die zu klein ist. Sondern, lasst da die Leute drauf schauen, denn das ist der letzte Schuss, den wir haben. Und deshalb muss das, was wir da machen wollen, muss mit dem Geld finanzierbar sein. Dass natürlich die Tendenz besteht zu sagen: Nicht so eine Riesensumme. Dafür habe ich Verständnis aber das sagt natürlich gar nichts. Man muss ja wissen – der Ausschuss weiß das wahrscheinlich – die höchste Rettungsbeihilfe, die je ausgezahlt wurde. Und dass da die Tendenz war, zu sagen ‚nein, soviel brauchen wir gar nicht‘, finde ich sehr menschlich. Aber das ist so einer der Punkte, wo ich gesagt habe, das will ich genau wissen. Und wo dann eben die klare Botschaft kam: ‚Nein, also jetzt die 152, die sind es.‘“<sup>2213</sup>

Die PwC kam dabei auf ein erheblich größeres Gesamtvolumen. Dabei entfiel auf die notwendige Rettungsbeihilfe ein Bedarf von 152,4 Mio. € gefolgt von einer Umstrukturierungsbeihilfe. Allein die Rettungsbeihilfe musste also um ein vielfaches höher ausfallen, als Herr Dr. Brammertz kalkuliert hatte.

In seiner Vernehmung berichtete der Wirtschaftsminister Harry Glawe von den Nachverhandlungen bezüglich der Liefertermine für die Scandlines-Fähren. Die Verzögerungen beim Bau führten dazu, dass Scandlines darauf bestand, beide Fähren gleichzeitig geliefert zu bekommen. Durch die Beteiligung des Wirtschaftsministeriums

<sup>2211</sup> Vgl. Fröschke WP-044-24-11-2014, S. 37 f.

<sup>2212</sup> Vgl. Jandke WP-028-05-05-2014, S. 80

<sup>2213</sup> Zit. WP-061-13-04-2015, S. 48

konnte dann erreicht werden, dass die Liefertermine für das erste Scandlines-Schiff im September und das zweite dann Mitte November 2012 geplant werden sollte. Herr Minister Glawe führte hierzu aus:

„Und daher war auch in besonderer Weise die Werft sehr euphorisch, hatte klar erklärt, dass diese Ablieferungstermine leicht zu erreichen wären. Und das hat sich ja später als nicht so unbedingt richtig herausgestellt.“<sup>2214</sup>

Auffallend ist, dass selbst im Jahr 2012 lediglich von einem lösbaren Zeitproblem die Rede ist und technische Mängel durch die Werft offensichtlich nicht thematisiert worden sind. Berücksichtigt man, dass der weitere Bauablauf ebenfalls nur schleppend voranschritt und die Fähren am Ende nicht einmal die technischen Anforderungen erfüllen konnten, bedeutet dies, dass auch hier von einer schwerwiegenden Fehleinschätzung der Geschäftsführung auszugehen ist.

Weiterhin traf Herr Dr. Brammertz in seiner Rolle als Hauptgeschäftsführer auch strategische Fehlentscheidungen:

- Die Zeugenbefragungen verdeutlichten, dass Herr Dr. Brammertz den Standort in Stralsund wegen seiner Größe bevorzugte. Er argumentierte, dass nur dort der Bau von wirklich großen Schiffen möglich sei. Aus den Ausführungen von Herrn Fuchs – dem letzten CEO der P+S Werften GmbH – ging jedoch hervor, dass Wolgast der Standort gewesen ist, der immer schon Spezialschiffbau betrieben hat und damit die größere Kompetenz auf diesem Gebiet besaß. Die Volkswerft in Stralsund musste nach der Darstellung von Herrn Fuchs erst einmal lernen, Spezialschiffe zu bauen, die eben nicht in großen Serien hergestellt werden.<sup>2215</sup> Bis dahin waren auf der Volkswerft Stralsund vor allem Containerschiffe in Großserien produziert worden.
- Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss ist zudem der Meinung, dass Herr Dr. Brammertz die Bauverträge für die Scandlines-Fähren leichtfertig gezeichnet und gehandhabt hat. Die Verträge sahen vor, dass 80 Prozent des Kaufpreises erst bei der vertragsgerechten Ablieferung zu bezahlen waren. Lediglich 20 Prozent des Kaufpreises sollte im Rahmen von Anzahlungen gezahlt werden. Darüber hinaus unterließ es das Management im Fall der Scandlines-Fähren – wie bereits aufgezeigt – ein funktionierendes Controlling zu entwickeln. Auch die Tatsache, dass die Werft beim Bau dieser Schiffe mit ihrem geringen Kapital erheblich in Vorleistung gehen musste, unterstreicht den unangemessenen Umgang mit diesen Schiffbauverträgen. Der Insolvenzverwalter Brinkmann äußerte sich über die Scandlines-Bauverträge folgendermaßen:

„Da wird mir gesagt, dass Vergleichsschiffe bei gleicher Größe möglicherweise ein höheres Leerschiffsgewicht haben. Und das Leerschiffsgewicht wurde hier zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung mit 9.550 Tonnen angesetzt inklusive einer Marge von 460 Tonnen. Möglicherweise musste man das Leerschiffsgewicht aber doch mit 10.000 Tonnen ansetzen. Dies hätte eine Verringerung der Tragfähigkeit ergeben, um rund 400 Tonnen weniger als vertraglich zugesichert. Und das hätte schon bei Vertragsunterzeichnung – wenn man dieser

<sup>2214</sup> Zit. WP-059-23-03-2015, S. 13

<sup>2215</sup> Vgl. Zukunftskonzept von Rüdiger Fuchs vom 20. August 2012 in FM 27, S. 2948-2950; Saur WP-040-27-10-2014, S. 41



Betrachtung folgt, die hier ein Techniker für mich gemacht hat – dazu geführt, dass man nur noch eine Reserve von 88 Tonnen bis zur Zurückweisung gehabt hätte, schon bei der Vertragsunterzeichnung.“<sup>2216</sup>

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss hält es vor diesem Hintergrund für höchst fahrlässig, dass – insbesondere beim Bau der Scandlines-Fähren – durch die Geschäftsführung keine Risikorückstellungen gebildet worden sind. Der Bauablauf wurde von allen Beteiligten als anspruchsvoll beschrieben. Bei derartig anspruchsvollen Projekten ist jedoch grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass die Abarbeitung immer problemlos verläuft.<sup>2217</sup> Gerade deshalb wären diese Risikorückstellungen aber zwingend notwendig gewesen. Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss hätte Herrn Dr. Brammertz zu seinen Beweggründen gerne befragt. Dies war aber nicht möglich, weil dieser in beiden Anhörungen von seinem Aussageverweigerungsrecht Gebrauch machte und auf das gegen ihn anhängige Strafverfahren wegen Insolvenzverschleppung verwies.<sup>2218</sup> Eine Aussage hätte in dieser Frage wertvolle Erkenntnisse geliefert, gerade weil Herr Dr. Brammertz während der Ausfälle des Finanzgeschäftsführers diese Funktion auszufüllen versuchte. Festzuhalten ist, dass die Landesregierung hier nicht agieren konnte, da sie über die engen Spielräume nicht rechtzeitig von Herrn Dr. Brammertz informiert worden ist. Dies hätte zum Beispiel im Beirat der Treuhandgesellschaft geschehen müssen.<sup>2219</sup>

Die Geschäftsführung unter Leitung von Herrn Dr. Brammertz hat nach Auffassung des Untersuchungsausschusses auch eine weitere Hauptaufgabe – insbesondere beim Bau der Scandlines-Fähren – nicht gelöst. So versäumte sie es, die verschiedenen Zulieferer und Subunternehmen zu koordinieren.<sup>2220</sup> Es kam unter anderem dazu, dass Baufreigaben nicht sinnvoll erteilt wurden oder Bauzeichnungen ungewöhnlich häufig geändert worden sind. In der Folge wurden Baufreigaben erteilt, obwohl die hierzu erforderlichen Vorarbeiten zuvor nicht abgeschlossen worden waren.

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss hält diese Problematik für eine der Hauptursachen bei den fortlaufenden Bauverzögerungen im Fall der Scandlines-Schiffe. Der Zeuge Gefken erklärte aus der Sicht des Zulieferers Kaefer, dass er sich im Fall der Scandlines-Fähren an eine Bauzeichnung erinnern könne, die bei laufenden Arbeiten 21 geändert worden sei.<sup>2221</sup> Auch in Bezug auf die Baufreigaben fand Herr Gefken deutliche Worte:

„Wenn Sie einen großen Raum haben hat die Werft sich nachher so ein bisschen darauf versteift, zu sagen: Naja, also wenn man einen Raum hat, dann geben wir mal eine Freigabe, schränken die Freigabe aber mit vielen Sachen ein. Beim großen Raum ist das noch möglich. Wenn Sie aber so einen kleinen Stauraum haben von 20 Quadratmeter und dann sagen: ‚Es gibt jetzt eine Freigabe. Aber an der Seite wo die Tür ist, da können Sie noch nicht arbeiten. An der Decke auch nicht, weil da kommt noch was rein. Und hinten links da geht es, aber auch nur bis zur Mitte, weil da wird dann noch was gebaut.‘ Dann ist das für uns eben keine richtige Freigabe. Jedenfalls nicht so eine Freigabe, wo man irgendeinen

<sup>2216</sup> Zit. WP-055-02-03-2015, S. 15

<sup>2217</sup> Vgl. Selck WP-046-01-12-2014, S. 25

<sup>2218</sup> Vgl. 1. Teil, B. III. 2. Aussagegenehmigungen, Zeugnis- u. Auskunftsverweigerungsrecht

<sup>2219</sup> Vgl. 3. Teil, I. 2. Einsetzung der Treuhand mit Beirat

<sup>2220</sup> Vgl. Gefken WP-042-03-11-2014, S. 122 f., 135 f.; Selck WP-046-01-12-2014, S. 34 f.

<sup>2221</sup> Vgl. WP-042-03-11-2014, S. 136

Terminverzug wieder neu aufrollen kann.“<sup>2222</sup>

Die Zeugen aus dem Kreis der Zulieferer berichteten darüber hinaus, dass Herr Dr. Brammertz die Verantwortung für die Verzögerungen auf die Zulieferer abgeschoben hätte. In diesem Kontext sprach der Zeuge Selck von der KLH Kältetechnik sogar von „Rufmord“.<sup>2223</sup>

### 3.4. Reaktionsmöglichkeiten der Landesregierung:

In der Landesregierung entstand im Jahr 2012 zunehmend der Eindruck, dass die Geschäftsführung unter Dr. Brammertz nicht in der Lage sei, die P+S Werften GmbH erfolgreich zu sanieren. Dieser Eindruck war jedoch eher eine Art „Bauchgefühl“, das sich aufgrund verschiedener Vorkommnisse einstellte und sich erst mit der Fehleinschätzung zur Rettungsbeihilfe im Frühjahr 2012 und in der Folge des 11. April 2012 durch den testierten Jahresabschluss 2011 sachlich bestätigen ließ. Der umfassende Vertrauensverlust ist also auf drei Faktoren zurückzuführen:

#### 1. Die kontinuierliche Verzögerung bei den Scandlines-Schiffen

Grundsätzlich sind Verzögerungen bei großvolumigen Projektgeschäften mit technisch anspruchsvollen Systemen keine Seltenheit. Insofern ist es zunächst unauffällig, wenn sich die Ablieferung eines technisch anspruchsvollen Spezialschiffs – wie zum Beispiel die Scandlines-Fähren – um einige Wochen verzögert und man dies den Beteiligten entsprechend kommuniziert.<sup>2224</sup> Wenn sich aber immer neue Verzögerungen einstellen und für diese Verzögerungen immer neue Begründungen vonseiten der Geschäftsführung vorgetragen werden, zugleich jedoch die verbleibende Zeit immer knapper wird, entsteht der Eindruck, dass nicht alles zum Besten steht. Die Problematik einer solchen Wahrnehmung ist jedoch, dass diese zunächst subjektiv ist und erst bestätigt werden muss. Das gesamte Ausmaß der Probleme mit den Scandlines-Fähren wurde der Landesregierung jedoch erst im August 2012 offenbart, als die Vertreter des Landes mit dem neuen CEO Fuchs die Fähren in Augenschein nahmen und Herr Fuchs mit der Belegschaft der Werft das Gewicht der Scandlines-Fähren ermittelt und mitgeteilt hatte.<sup>2225</sup>

Auch die Banken sahen im Zusammenhang mit den Scandlines-Fähren Anhaltspunkte an der Geschäftsführung zu zweifeln, und waren ebenfalls nicht in der Lage, das Ausmaß der Probleme sachlich zu erfassen. So führte der Zeuge Dr. Wiebers aus:

„Berichterstattung bezüglich des Ablieferungstermins der ersten Scandlines-Fähre. Ja. Und ... dieses bereits geschilderte Ereignis der geplanten Taufe und ohne Absage, rechtzeitige Absage, eine Woche vorher erfährt man informell, dass die nicht stattfindet. Das sind ja nur Indikatoren, ja, die einem aus der Entfernung zeigen, dass mit der Geschäftsführung irgendwas nicht so läuft, wie es üblicherweise laufen sollte.“<sup>2226</sup>

<sup>2222</sup> Zit. WP-042-03-11-2014, S. 123

<sup>2223</sup> Zit. WP-046-01-12-2014, S. 34

<sup>2224</sup> Zit. WP-046-01-12-2014, S. 25

<sup>2225</sup> Vgl. Fuchs WP-048-12-01-2015, S. 10, S.19

<sup>2226</sup> Zit. WP-044-24-11-2014, S. 68

## 2. Der Jahresabschlussbericht für 2011, erschienen am 11. April 2012<sup>2227</sup>

Im Jahresabschlussbericht der P+S Werften GmbH für das Jahr 2011 zeigten sich erstmals Indizien, dass die P+S Werften GmbH Anzahlungen der Besteller auf die jeweiligen Schiffbauprojekte zweckentfremdet einsetzte, um ihre Liquiditätslücken zu stopfen.

Die Landesregierung nahm diese Erkenntnis damals zum Anlass, eine Rettungsbeihilfe anzustreben und hat in diesem Rahmen den zuständigen Fachausschüssen des Landtags Mecklenburg-Vorpommern die Sachlage dargelegt.<sup>2228</sup> Ziel der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe war dabei, dem Unternehmen eine Abkehr von diesem höchst instabilen Finanzierungssystem zu ermöglichen und eine Insolvenz im Interesse der Belegschaft zu vermeiden. In diesem Zusammenhang wurde jedoch von den beteiligten Finanziers ein Austausch des Hauptgeschäftsführers zur Bedingung gemacht.<sup>2229</sup> Diese Bedingung erscheint in Anbetracht dieser Sachlage dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuss nachvollziehbar und vor dem Hintergrund des damaligen Kenntnisstands zwingend geboten.

## 3. Die erhebliche Fehleinschätzung der Rettungsbeihilfe

Als die P+S Werften GmbH im Frühjahr 2012 als Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen werden musste<sup>2230</sup>, bezifferte Herr Dr. Brammertz die notwendige Rettungsbeihilfe auf 80 Mio. €. Ein Gutachten der PwC kam jedoch zu dem Schluss, dass eine weitaus größere Rettungsbeihilfe von 152,4 Mio. € erforderlich sei. In diesem Zusammenhang hatte die Landesregierung einen weiteren, wesentlichen und objektivierbaren Grund, die Leistungen der Geschäftsführung zu hinterfragen. Die Aktenlage und die Zeugenaussagen haben dabei glaubhaft gemacht, dass sich die Landesregierung aufgrund der neuerlichen existenzgefährdenden Situation des Werftenbetriebes gemeinsam mit den anderen Finanziers auf die Suche nach einem Nachfolger für Herrn Dr. Brammertz gemacht hat.

Allerdings hatte die Landesregierung zu diesem Zeitpunkt keine Kenntnis über das genaue Ausmaß der Managementprobleme. Dies hatte zwei Gründe:

### 1. Land und Banken hatten auf ein besonders engmaschiges Berichtswesen zurückgegriffen, um Gefahren frühzeitig erkennen zu können. Dieses System bestand aus zwei verschiedenen Komponenten:

- Sanierungs/-Bankenreporting

Als der Zeuge Fuchs seinen Dienst als neuer CEO bei den P+S Werften antrat, musste er zur Kenntnis nehmen, dass die wirtschaftlichen Kennzahlen des monatlichen Sanierungs/-Bankenreportings von der industriellen Wirklichkeit entkoppelt waren. Wörtlich sagte Herr Fuchs:

„Und meine Einschätzung ist, dass zumindest die Dokumente, die dann am Schluss in

---

<sup>2227</sup> Vgl. Jahresabschluss der P+S Werften GmbH in WM 50, S. 58

<sup>2228</sup> Vgl. Protokoll des Wirtschaftsausschusses vom 23. August 2012 in Stk 05, S. 104 ff.; Kurzprotokolle und Ausschussdrucksachen des Finanzausschusses in A Drs. 6/2

<sup>2229</sup> Vgl. Schreiben der NORD/LB an PwC Berlin in FM 24, S. 1677-1678

<sup>2230</sup> Vgl. 3. Teil, II.

Richtung Liquidität gingen, zumindest ein Stück weit entkoppelt waren von den industriellen Kennzahlen.“<sup>2231</sup>

Damit stellt sich dem Untersuchungsausschuss die Frage, ob überhaupt ein sinnvolles Controlling etabliert werden konnte, wenn die – von der Geschäftsführung angegebenen – Zahlen nicht der Realität entsprachen. Dieser Frage wurde auch in den Zeugenvernehmungen nachgegangen. Der Insolvenzverwalter Brinkmann führte aus:

„Und das ist sicherlich auch eine Frage: Wie weit kann man eine Werft von außen kontrollieren, wenn möglicherweise die Geschäftsführung nicht alle Daten herausgibt? Das ist eine Frage, die ich noch nicht vollständig geklärt habe.“<sup>2232</sup>

Die Beantwortung dieser Frage ist zentral, weil zunächst die KPMG und später dann Roland Berger auf die Zahlenwerke des Unternehmens aufgesetzt und auf dieser Grundlage ihre Monatsberichte abgegeben haben.

- Gutachten des Schiffsbausachverständigen

Die Aussagen des Schiffsbausachverständigen zeigten auf, dass dieser zwar von den Banken ausgesucht, jedoch durch die P+S Werften GmbH beauftragt und bezahlt worden ist. Diese Konstruktion hatte den Vorteil, dass die Werft neben den Kosten für die Begutachtung nicht noch doppelte Steuern zahlen musste. Daraus ergab sich jedoch in Bezug auf die Schiffbaugutachten die nachstehende und in diesem Fall als nachteilig einzustufende Kommunikationsstruktur:

Schritt 1: Der Schiffsbausachverständige erstellt ein Gutachten zum Baufortschritt und der weiteren Projektplanung.

Schritt 2: Die Werft bekommt als Auftraggeber dieses Gutachten zur Erstlektüre und einigt sich mit dem Sachverständigen auf Formulierungen.

Schritt 3: Das Gutachten wird der Bank vorgelegt. Diese kann bei Bedarf Nachfragen stellen. In diesem Fall fand dies abhängig vom Fragebedarf in Telefongesprächen statt. Eine institutionalisierte Diskussionsrunde gab es dabei nicht.

Schritt 4: Die PwC bekam als Landesmandatar die Gutachten zu einem späteren Zeitpunkt im Sanierungsverlauf weitergeleitet und berücksichtigte diese in ihrer eigenen Sanierungsbegleitung für die Landesregierung. Die Schiffbaugutachten lagen in den beteiligten Ministerien also nicht unmittelbar vor: Die Ausschussdrucksache 6/107 beinhaltet ein Schreiben der Landesregierung, dass die Schiffbaugutachten für die Arbeit des Untersuchungsausschusses eigens bei der NORD/LB und der PwC angefordert hatte.

Obwohl diese Konstruktion einem „Stille-Post-Spiel“ ähnelt, liegt nach Ansicht des Untersuchungsausschusses das Hauptproblem bereits im Erstleserecht des Werftenmanagements. Grundsätzlich hat jedes Berichtssystem seine Vor- und Nachteile. Dieses Berichtswesen wurde von den Finanziers im besten Glauben eingesetzt und sollte die Sanierung in Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung gemeinsam begleiten und

<sup>2231</sup> Zit. WP-048-12-01-2015, S. 26

<sup>2232</sup> Zit. WP-055-02-03-2015, S. 15

überwachen. Dennoch hat die Geschäftsführung die Mechanik des Kontrollwesens dazu missbraucht, die tatsächliche Situation des Werftbetriebes zu beschönigen. In diesem Zusammenhang hat der Parlamentarische Untersuchungsausschuss zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Schiffsbausachverständigen nicht so frei berichten konnten, wie es aus Sicht der Landesregierung wünschenswert gewesen wäre. So erklärte der Sachverständige Mühlhausen:

„Also, wir haben unsere Gutachten oder ich habe meine Gutachten, wenn sie fertig waren, der Werft als Erstleser zur Verfügung stellen müssen. Und dort wurden dann ... Dinge kommentiert. Wenn ich Fragen hatte, wurden die natürlich auch beantwortet dementsprechend. Wenn ich der Meinung war, dass dort Zeiträume in der Einrichtung zum Beispiel bei den Scandlines-Fähren zu knapp kalkuliert waren, dann hat man mir dort Einschätzungen von den Einrichtern von Kaefer oder so halt mitgegeben, dass dort in zwei Schichten Dinge wieder aufgeholt werden können. Und so wurde ich dann im Prinzip gebeten, aus ‚nicht realisierbar‘ ‚sehr ambitioniert‘ – zum Beispiel – zu schreiben, was dann auch nicht falsch ist. Das ist ja im Prinzip, wenn diese ganzen Maßnahmen, die die Werft sich auch immer vorgestellt hat, tatsächlich greifen, dann ist das der richtige Ausdruck.“<sup>2233</sup>

Dies war jedoch nicht die einzige Möglichkeit einer Einflussnahme auf die Gutachten. So wurde der Schiffsbausachverständige bei den Besichtigungs- und Gesprächsterminen immer von einem Mitarbeiter aus dem Management der P+S Werften begleitet.<sup>2234</sup> Der Ausschuss gewann im Rahmen der Anhörungen außerdem den Eindruck, dass auch bestimmte Informationen für den Schiffsbausachverständigen nicht zugänglich waren. So führte der Sachverständige weiterhin aus:

„Und Herrn Fuchs, den kenne ich auch schon von der Sietas Werft, wo ich auch schon für ihn tätig war und der kannte unser Unternehmen und hat mich gebeten, mal für eine Woche auf der Werft zu bleiben anstatt meine üblichen ein bis zwei Tage. Und hat mich gebeten, an allen Sitzungen für die Scandlines-Ferries, die dort auf Projektebene stattfinden, teilzunehmen und ihm einen Bericht abzufassen. [...] Dort hatte ich dann endlich mal die Möglichkeit, sage ich mal, mit Zulieferern zu sprechen. Ich hatte die Möglichkeit, an den internen, werftinternen Sitzungen, die mir vorher immer verwehrt geblieben waren, teilzunehmen und meine Eindrücke dort zu schildern. Und aus diesem Bericht geht dann ganz klar raus hervor, dass das, und das steht auch definitiv ganz wörtlich da, dass der Bau so nicht realisierbar ist wie er von der Werft aktuell dargelegt wird.“

Erst mit dem Amtsantritt von Herrn Fuchs hatte der Schiffsbausachverständige demnach einen tiefgreifenden Einblick in die einzelnen Bauprojekte. Insofern überrascht es nicht, dass die Landesregierung keine Kenntnis von der industriellen Wirklichkeit der P+S Werften GmbH hatte und aufgrund des Handelns der Geschäftsführer auch nicht haben konnte. Auch andere Zeugen sagten aus, dass unter Herrn Fuchs der Werftbetrieb transparenter geworden sei.

2. Die Landesregierung hat sich jedoch nicht ausschließlich auf das Berichtswesen durch Schiffsbausachverständige und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wie KPMG und Roland Berger verlassen. Damit die Landesregierung auch Informationen aus erster Hand bekam, installierte sie (auf Rat der PwC) den damaligen Wirtschaftsstaatssekretär Rüdiger

<sup>2233</sup> Zit. WP-030-16-06-2014, S. 114 f.

<sup>2234</sup> Vgl. Mühlhausen WP-030-16-06-2014, S. 134 f.

Möller im Beirat der Treuhandgesellschaft. Dieser nahm regelmäßig an den Beiratssitzungen teil und wurde in den Medien als „Werftenbeauftragter“ bezeichnet. Sinn des Beirates war die Begleitung der Sanierung im Auftrag des Treuhänders. Dazu hatte die Geschäftsführung gegenüber dem Beirat die Pflicht, über den Stand der Dinge zu berichten. Aus den Beiratsprotokollen geht hervor, dass von der Geschäftsführung die Probleme stets als lösbar und eigentlich niemals als existenzgefährdend berichtet worden sind. Zwar merkte der Zeuge Dr. Winter an, dass die Werft „hart am Wind“ segelte und die Liquidität ständig ein Thema gewesen sei, insgesamt geht jedoch aus den Beiratsprotokollen hervor, dass die Geschäftsführung der Werften vor allem über fehlende Konstruktionskapazitäten geklagt hat. Es ist sogar zu beobachten, dass die Beiratsmitglieder in Bezug auf die Kommunikation – insbesondere mit den Zulieferern und Kunden – und den Baufortschritt der Scandlines-Fähren regelmäßig kritisch nachgefragt haben. Dabei hat die Geschäftsführung um Herrn Dr. Brammertz die Probleme zu jeder Zeit als handhabbar dargestellt und immer betont, dass man an diesen bereits arbeite. Erst am 4. April 2012 hat Dr. Brammertz vor dem Beirat eingeräumt, dass sich der technische Geschäftsführer nicht mehr in der Lage sah, den Anforderungen an seinen Posten zu entsprechen.

Als aufschlussreich für das Verhalten der Geschäftsführung gegenüber dem Beirat des Treuhänders bewertet der Parlamentarische Untersuchungsausschuss dabei den folgenden Vorgang:

Dem Beiratsprotokoll zur Sitzung vom 2. Februar 2012 ist zu entnehmen, dass dieser vom Zeitverzug beim Bau der Scandlines-Fähren aus der Ausgabe der Ostseezeitung vom gleichen Tag erfuhr. Auf Nachfrage des Beirates räumte der technische Geschäftsführer ein, dass die Probleme bereits seit November 2011 bekannt seien und entsprechende Gespräche mit dem Subunternehmer geführt würden, der nach Meinung der Geschäftsführung für die Verzögerungen verantwortlich sei. Als der Zeuge Seagon im Beirat die Frage aufwarf, inwiefern das Projektmanagement noch Optimierungsbedarfe aufweise, antwortete Herr Moschell, dass es bereits ein funktionierendes Claim Management gebe, welches aber noch Verbesserungspotentiale habe.<sup>2235</sup>

Die Tatsache, dass der Beirat von den Problemen beim Bau der Scandlines-Fähren erst nach über einem Monat aus der Zeitung erfuhr und dann erst auf eigene Nachfragen von der Geschäftsführung um Dr. Brammertz unterrichtet worden ist, bewertet der Ausschuss als brisant und äußerst kritisch.

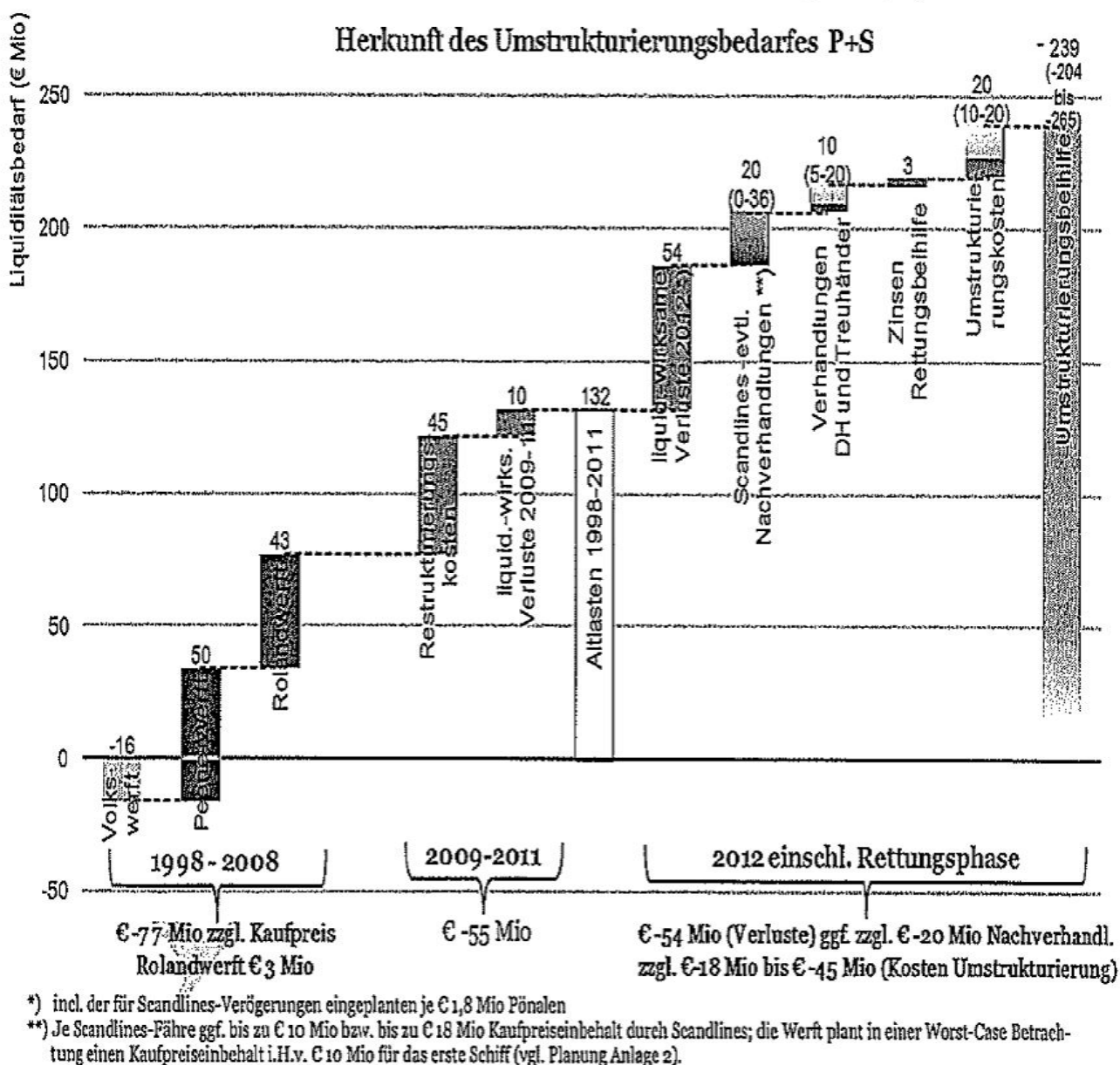
Da es nach Aussage von Rüdiger Fuchs zum Zeitpunkt seines Amtsantritts als neuer CEO keine auch nur ansatzweise funktionierenden Projektreviews gab, ist der Parlamentarische Untersuchungsausschuss zu der Überzeugung gelangt, dass der Verweis des damals amtierenden technischen Geschäftsführers auf ein funktionierendes Claim Management irreführend war.

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss kommt daher zu dem Schluss, dass beide Komponenten des Controllings (Sanierungsreporting und Schiffbaugutachten, sowie der Informationsfluss über den „Werftenbeauftragten“ im Beirat) durch die Geschäftsführung der P+S Werften GmbH erheblich beeinträchtigt worden sind.

---

<sup>2235</sup> Vgl. Protokoll der Beiratssitzung vom 2. Februar 2012 in WM 46, S. 257-270 PDF

Wie bereits aufgezeigt, hat Herr Dr. Brammertz im Frühjahr 2012 die notwendige Höhe der Rettungsbeihilfe unterschätzt. Wie Herr Dr. Brammertz den von ihm genannten Geldbetrag von 80 Mio. € ermittelt hat, konnte vom Parlamentarischen Untersuchungsausschuss nicht nachvollzogen werden. Fakt ist, dass der von PwC ermittelte Betrag mit 152,4 Mio. € wesentlich größer war. Hierzu betrachtete die PwC detailliert die einzelnen Bauprojekte und die von der Werft hierfür vorgesehene Zeitplanung. In diesem Zusammenhang legte die PwC in ihrem Gutachten die folgende Grafik vor:



Grafik 1, Quelle: FM 28 S. 13

Die Grafik zeigt deutlich den Umstrukturierungsbedarf der P+S Werften GmbH, dieser setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen. Weiterhin ist zu entnehmen, dass sich während der Sanierungsbemühungen ab der Wirtschafts- und Finanzkrise im Jahr 2009 die Finanzierungsprobleme der P+S Werften stetig erhöht und bis 2012 beinahe verdreifacht haben. Als dieses Gutachten am 21. Mai 2012 erschien, rechnete die Landeregierung aber

noch fest mit einer vertragsgemäßen Ablieferung der Scandlines-Fähren im Jahr 2012. Diese Aufträge sind auch in der Grafik berücksichtigt. Die unter „\*“ und „\*\*“ in der Grafik 1 enthaltenen Fußnoten belegen, dass die Werft ebenfalls mit Problemen beim Bauablauf der Fähren rechnete. Auch vor diesem Hintergrund ist der Verzicht auf entsprechende Risikorückstellungen und ein sensibles Projektmanagement unverantwortlich. Die bereits beschriebene Manipulation der beiden Controlling Komponenten durch die Geschäftsführung hat es in diesem Zusammenhang der Landesregierung unmöglich gemacht, die gesamte Problematik frühzeitig zu erfahren und entsprechende Konsequenzen zu ziehen.

Als sich das Vertrauen der beteiligten Finanziere in die Geschäftsführung um Dr. Brammertz zunehmend erschöpfte, suchte das Land – auch vor dem Hintergrund einer notwendig werdenden Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe und der Forderung der Banken – nach einem neuen Hauptgeschäftsführer für die P+S Werften GmbH. Dies wäre eigentlich die Aufgabe der Treuhänderin in ihrer Funktion als Gesellschafterin gewesen. Aufgrund der existenzgefährdenden Gesamtsituation musste jedoch relativ kurzfristig ein hochqualifizierter CEO gefunden werden, um Herrn Dr. Brammertz abzulösen. Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss möchte daher betonen, dass die Landesregierung nicht nur vor dem Hintergrund ihres Kenntnisstandes verantwortlich handelte und versuchte ein „sicheres“ Controlling zu unterhalten, sondern bei der Suche nach einem Ersatz für Herrn Dr. Brammertz erheblich mehr als den „Dienst nach Vorschrift“ geleistet und aktiv an einer Problemlösung mitgewirkt hat.

Die Bedenken des Zeugen Reiners, dem Nachfolger von Detlef Hegemann, richteten sich nach seiner Aussage vor allem gegen den Zeitpunkt der Neubesetzung des Managements. Dieser konnte aber nicht anders gewählt werden, da ansonsten die Banken und Zulieferer sich nicht gemäß der EU-Gesetzgebung an den notwendigen Beihilfen beteiligt hätten. Hierdurch wären aber die Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe und damit ein weiterer Rettungsversuch nicht mehr möglich gewesen.

#### **4. Bewertung der Berichterstattung durch Gutachter**

##### **4.1. Hammer**

Aufgrund der Forderung der Banken im Rahmen der Prüfung des beantragten neuen Bauzeitfinanzierungsrahmens, nach einer Verstärkung des Managements der Hegemann-Werften-Gruppe durch sanierungserfahrene Fachleute, hat Herr Hegemann auf Empfehlung seines Jahresabschlussprüfers Ernst & Young Herrn Martin Hammer von K&H Business Partner engagiert. Mit dieser Entscheidung, welche ohne vorherige Beteiligung bzw. Rücksprache mit den Banken erfolgt ist, war zumindest die NORD/LB nicht zufrieden und bemängelte die fehlende Werftenerfahrung von Herrn Hammer.<sup>2236</sup> Der Zeuge Willy Idler gab in diesem Zusammenhang folgendes zu Protokoll:

„Herr Hegemann hat damals als es um die Beauftragung des Sanierungsgutachtens ging und auch um die Einbindung weiterer Managementkapazitäten, die in der Lage sind, in der Werft Führungsaufgaben zu übernehmen, einen ... aus seiner Sicht adäquaten Experten analytischer Art, aber eben auch werfteleistungsmäßig einzubinden, Herrn Hammer. Herr

---

<sup>2236</sup> Vgl. WP-013-26-08-2013, S. 51



Hammer ist uns seinerzeit auch vorgestellt worden und – ich will es mal vorsichtig sagen – es hat sicherlich Bedenken unsererseits gegeben, seitens der Banken, ob Herr Hammer der geeignete Mann ist. Weil aus seinem Lebenslauf und beruflichen Perspektive und Expertise nicht hervorging, dass er Werfterfahrung hat.“<sup>2237</sup>

„Wenn ... Herr Hegemann – und so ist es damals gewesen – auf einmal aus dem Hut heraus Herrn Hammer herzaubert, uns einen Lebenslauf auf den Tisch legt, der Mann schon eingestellt ist, und schon ein Team eingestellt hat und das in, innerhalb von Tagen, dann kann ich mich hier im Kreis umgucken und sagen: Wie würden Sie sich denn fühlen, wenn Sie also von so einer Maßnahme überrollt werden? Eine vernünftige Zusammenarbeit sieht anders aus.“<sup>2238</sup>

Trotz dieser anfänglichen Bedenken der NORD/LB, war diese dann mit der Tätigkeit von Herrn Hammer als Sanierer auf den Werften einverstanden unter der Bedingung, dass er mit KPMG zusammenarbeiten musste.<sup>2239</sup> Für das zu erarbeitende IDW S 6 Gutachten mit der Sanierungsaussage erstellte Herr Hammer mit seinem Team dann den leistungswirtschaftlichen Teil, bestimmte also die für eine erfolgreiche Restrukturierung erforderlichen Maßnahmen,<sup>2240</sup> welche von KPMG im Sanierungsgutachten übernommen wurden.

Allen Überlegungen und auch öffentlichen Äußerungen, dass die Sanierung wegen einer zu geringen Finanzausstattung der Werften von vornherein zum Scheitern verurteilt war, muss ausdrücklich entgegengetreten werden. Anhaltspunkte dafür wurden nicht festgestellt.

Soweit Herr Hammer in seinen Zeugenaussagen angab, dass entweder der Bauzeitfinanzierungsrahmen höher ausgestattet werden müsse oder aber KPMG damals hätte den Mut haben müssen zu sagen, dass unter diesen Bedingungen keine positive Fortführungsprognose bestehe,<sup>2241</sup> kann diese Einschätzung weder durch die vorliegenden Unterlagen, noch durch überzeugende Aussagen anderer Zeugen belegt werden. Gleichzeitig äußerte Herr Hammer, er könne für sich bzw. seine Firma das Risiko einschätzen<sup>2242</sup> und habe ein Haftungsrisiko gesehen und deshalb seinen Rücktritt erklärt, obwohl das ein durchaus lukrativer Auftrag war, den er mit seinem Team auch gern selbst durchgeführt hätte.<sup>2243</sup>

Für den Ausschuss müssen bei der Bewertung dieser Aussage die Motivation und der Interessenkonflikt beachtet werden, in welchem sich Herr Hammer befand. Es ist nicht auszuschließen, dass diese zur Rücktrittsentscheidung beigetragen haben. Der Zeuge Willy Idler schilderte dem Ausschuss dazu folgendes:

„Herr Hammer stand, aus meiner Kenntnis, Ernst & Young sehr nahe. [...] Aber wenn der [...] Wirtschaftsprüfer Ernst & Young ist und wir haben einen anderen Sanierungsgutachter und der muss aus Sanierungssicht das Ganze angucken, dann sehe ich natürlich auch schon

<sup>2237</sup> Zit. WP-013-26-08-2013, S. 10

<sup>2238</sup> Zit. WP-013-26-08-2013, S. 19

<sup>2239</sup> Vgl. WP-013-26-08-2013, S. 20

<sup>2240</sup> Vgl. WM 2, S. 440 bis 457 PDF; Axhausen WP-008-22-04-2013, S. 30; Hammer WP-009-29-04-2013, S. 112; Kraus WP-028-05-05-2014, S. 134

<sup>2241</sup> Vgl. WP-009-29-04-2013, S. 158; WP-022-24-03-2014, S. 8

<sup>2242</sup> Vgl. WP-009-29-04-2013, S. 131, S. 136; WP-022-24-03-2014; S. 12

<sup>2243</sup> Vgl. WP-009-29-04-2013, S. 131, S. 137

ein bisschen so einen Interessenkonflikt. Und da muss man genau hingucken, was da passiert. Ich glaube, dass Herr Hammer in den vier, fünf Monaten seiner Tätigkeit selbst eingesehen hat, ... dass dieser Fisch zu groß für ihn ist. [...] Aber er hat dann sicherlich gesehen, dass er auch mit KPMG zusammenarbeiten muss. [...] Da hat Herr Hammer seinen Erfolg nicht mehr gesehen.“<sup>2244</sup>

Der Ausschuss hat versucht, die Gründe für den Rücktritt von Herrn Hammer Ende Januar 2010 aufzuklären. Dies gelang im Rahmen der Beweisaufnahme nicht abschließend. Für den Ausschuss ergeben sich Zweifel an der Darstellung von Herrn Hammer wegen folgender Zeugenaussagen:

So schilderte der Zeuge Willy Idler ein Vorkommnis, welches eine sehr impulsive Seite von Herrn Hammer zeigt. Er berichtete über die fehlende Werftenerfahrung bei Herrn Hammer und seinem Team und hielt diese Lösung deshalb für sehr risikobehaftet. Darauf habe er Herrn Hammer angesprochen und gab zu den Geschehnissen an:

„Das ist eine hochgefährliche Kiste. Und dass ich da widersprochen habe – und seien sie versichert, ich habe das moderat getan und vernünftig getan. Und was dann passiert ist, [...] . Also dass man mich da in der Runde nicht geschlagen hat, das war noch mein Glück. [...] Er ist ja fast ausgerastet da. Also, also fürchterlich. [...], aber es ist nun mal leider so. Wenn ich mich um einen Job bewerbe und habe die Expertise nicht, dann muss ich mir unangenehme Fragen gefallen lassen. Und dann muss ich da auch adäquat darauf antworten.“<sup>2245</sup>

Der Zeuge Norbert Vay schilderte in seiner Aussage:

„Also, er hat – nach meinem Kenntnisstand, so hatte ich das seinerzeit mitgenommen – wegen Diskussionen, also er hat sich überworfen gehabt mit dem Beirat, so, und ist deswegen gegangen. Also die sind miteinander nicht klar gekommen, Beirat und Herr Hammer.“<sup>2246</sup>

„Also, er sagte mir mal persönlich in einem persönlichen Gespräch, er sei mit dem Vorsitzenden des, des Beirates der Treuhand nicht zurechtgekommen. ... Ob das, also, ob es andere Gründe gab, ich kann es Ihnen nicht sagen.“<sup>2247</sup>

Demgegenüber schilderte der Zeuge Stephan Kulenkampff in dem Eingangsstatement seiner Zeugenaussage, dass Herr Hammer wegen einer KPMG-Szenariobetrachtung zu den Auswirkungen des Auftrages für die Scandlines-Fähren seinen Rücktritt erklärt habe:

„Diese Szenariobetrachtung kam nämlich zu dem Ergebnis, dass bei Annahme dieser Aufträge die Liquidität nicht ausreichen und die Sanierung scheitern werde. [...] Es soll daraufhin ein Krisengespräch mit Vertretern der Banken und des Landes Mecklenburg-Vorpommern unter Ausschluss der Hegemann-Gruppe gegeben haben. Am 29. Januar 2010 erklärte [...] Herr Hammer seinen Rücktritt als CRO. Er begründete diesen Schritt mit den Konflikten und seinen Zweifeln an einer erfolgreichen Sanierung unter diesen

<sup>2244</sup> Zit. WP-013-26-08-2013, S. 20

<sup>2245</sup> Zit. WP-013-26-08-2013, S. 51/52

<sup>2246</sup> Zit. WP-013-26-08-2013, S. 91

<sup>2247</sup> Zit. WP-013-26-08-2013, S. 75

Bedingungen.<sup>2248</sup>

Aus der Zeugenvernehmung von Herrn Reinhard Meyer ergibt sich darüber hinaus noch eine andere Möglichkeit, was ebenfalls zur Rücktrittsentscheidung von Herr Hammer beigetragen haben könnte:

„Was wir damals gespürt haben, in der Situation, als die Treuhand entstand, als neue Personen die Bühne betraten über die Kanzlei Wellensiek, dass es da ein sehr starkes Konkurrenzverhältnis unter den Beratern gab. [...] Und insofern, ich hatte vorhin schon in aller Vorsicht darauf hingewiesen, dass aus unserer Beobachtung auch eine Zusammenarbeit zum Beispiel zwischen Herrn Kraus, der zu Beginn, bevor Herr Brammertz an Bord war bei P+S, sehr stark im operativen Geschäft unterwegs war, und Herrn Hammer aufgrund der Persönlichkeitsstruktur der beiden zumindest als äußerst schwierig zu bezeichnen war. Man könnte auch sagen: Es kann nur einen geben. Das hat auch dann zu der Einschätzung von Herr Hammer sicherlich beigetragen.“<sup>2249</sup>

Nach den Feststellungen des Ausschusses ist damit nicht auszuschließen, dass andere Gründe zu dem Rücktritt von Herrn Hammer führten. Es konnte nicht abschließend aufgeklärt werden, ob der von ihm selbst angegebenen Grund der nicht ausreichenden Finanzausstattung der Werften durch den Bauzeitfinanzierungsrahmen der alleinige war, oder ob auch die sich verändernde Situation durch die Etablierung der Treuhand und Schaffung des Beirates der HSW mit neuen handelnden Personen zum Rücktritt aus zwischenmenschlichen Gründen beigetragen haben. Das Herr Hammer solche Umstände nicht freiwillig groß herausstellen will, dürfte auch für jeden nachvollziehbar sein und den Inhalt seiner Äußerungen und sein Verhalten bei seinen Aussagen erklären.

#### 4.2. IDW S 6-Sanierungsgutachten mit Ergänzungen

Hinsichtlich des KPMG IDW S 6-Sanierungsgutachtens hat der Ausschuss festgestellt, dass die Erstellung dieses Gutachtens durch KPMG für die NORD/LB eine zwingende Voraussetzung war. Ohne diese wäre keine Kreditusage für den Bauzeitfinanzierungsrahmen gegeben worden. Nur im Fall einer Kreditusage durch die Banken musste das Land Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam mit dem Bund die beantragte Bürgschaftsentscheidung dazu treffen.

Weiter steht für den Ausschuss fest, dass im IDW S 6-Sanierungsgutachten von KPMG enthaltene Fehler für die Landesregierung zum damaligen Zeitpunkt der Bewilligung der finanziellen Hilfen nicht erkennbar waren.

Zu einer der Forderungen der Banken im Rahmen der Bearbeitung des Darlehensantrages für den neuen Bauzeitfinanzierungsrahmen gehörte die Erstellung eines Sanierungsgutachtens nach dem IDW S 6-Standard. Der Zeuge Dr. Stoltenberg gab dazu an:

„Wir haben angeregt, dass ein Sanierungsgutachten erstellt wird, also man noch mal aus einer intensiveren Brille sozusagen mal schaut, Stressszenarien rechnet und dergleichen,

<sup>2248</sup> Zit. WP-010-13-05-2013, S. 78

<sup>2249</sup> Zit. WP-015-30-09-2013, S. 46

nach dem entsprechenden IDW-Standard.“<sup>2250</sup>

„Ja, auch Banken sind ja heutzutage zunehmenden, sozusagen, Anforderungen und auch Regularien ausgesetzt. Und wir können und dürfen überhaupt keine Kreditvergabe in Betracht ziehen, wenn bei einem Kunden dessen Zahlungsfähigkeit auch nur den geringsten Zweifel hat, nicht ein entsprechendes, nach einem entsprechenden Standard definiertes Sanierungsgutachten vorliegt, sonst machen wir uns unsererseits angreifbar, wenn nicht sogar strafbar.“<sup>2251</sup>

Mit den entsprechenden Arbeiten dafür hatte im Auftrag von Herrn Hegemann schon die als Wirtschaftsprüfer für die Werftengruppe agierende Gesellschaft Ernst & Young begonnen. Bedingung der NORD/LB war aber, dass KPMG das Sanierungsgutachten schreibt und dafür Herr Hammer mit KPMG zusammenarbeiten muss.<sup>2252</sup>

Im Gegensatz zur Treuhänderauswahl musste der Ausschuss bei seinen Untersuchungen feststellen, dass eine Vorfestlegung des Sanierungsgutachters, KPMG, durch die NORD/LB erfolgte.<sup>2253</sup> Darauf hatte die Landesregierung aber keinen Einfluss. Die NORD/LB wollte die Ablösung von Ernst & Young als Sanierungsgutachter, weil sie schon als Abschlussprüfer für die Werften fungierten und die Jahresabschlussprüfungen von Ernst & Young „ihre eigene Qualität“ hatten.<sup>2254</sup> Außerdem ist diese Konstellation nach den Standards nicht zulässig. Da keine andere Finanzierungsmöglichkeit für die Hegemann-Werften-Gruppe bestand, um ein Darlehen zur Bauzeitfinanzierung zu erhalten, konnte sie sich gegen diese Festlegung der NORD/LB nicht zur Wehr setzen, sondern musste die Forderung akzeptieren.

Bei der Erstellung des Sanierungsgutachtens nach IDW S 6-Standard hat die KPMG auf die von Herrn Martin Hammer und seinem Unternehmen, der K&H Business Partner GmbH, erstellten operativen Maßnahmen, also den leistungswirtschaftlichen Teil aufgesetzt.<sup>2255</sup> Der Zeuge Dr. Michael Axhausen schilderte folgendes zum IDW S 6-Sanierungsgutachten:

„Im Ergebnis eines Sanierungsgutachtens werden Aussagen gemacht zu der Frage, ob die Maßnahmen, die die Geschäftsführung, die Unternehmensleitung ergreift, insgesamt geeignet sind, das Unternehmen zu sanieren, das heißt, ob das Unternehmen auf der Basis dieser Maßnahmen seine Rendite- und Wettbewerbsfähigkeit wiedererlangen kann.“<sup>2256</sup>

„Und ich denke, das ist auch noch mal wichtig, die Sanierungsaussage ist gemacht worden [...], auf der Basis von Annahmen, die in der Werft seinerzeit getroffen worden sind, die auch dargelegt worden sind, [...]“<sup>2257</sup>

Der Zeuge Dr. Carsten Wiebers machte in seiner Zeugenaussage deutlich, dass die Betrachtungen im Sanierungsgutachten immer auf einen bestimmten Zeitpunkt aufsetzten

<sup>2250</sup> Zit. WP-009-29-04-2013, S. 60

<sup>2251</sup> Zit. WP-009-29-04-2013, S. 101

<sup>2252</sup> Vgl. Idler WP-013-26-08-2013, S. 20; Hammer WP-009-29-04-2013, S. 112

<sup>2253</sup> Vgl. WP-013-26-08-2013, S. 20; WP-009-29-04-2013, S. 69

<sup>2254</sup> Vgl. WP-013-26-08-2013, S. 15

<sup>2255</sup> Vgl. WM 2, S. 440 bis 457 PDF; Axhausen WP-008-22-04-2013, S. 30; Hammer WP-009-29-04-2013, S. 112; Kraus WP-028-05-05-2014, S. 134

<sup>2256</sup> Zit. WP-008-22-04-2013, S. 8

<sup>2257</sup> Zit. WP-008-22-04-2013, S. 10

und von diesem aus, anhand der bekannten Umstände, eine Prognose zur Sanierungsfähigkeit abgegeben wird, wobei später eintretende Umstände in Fortschreibungen berücksichtigt werden müssen:

„Ein Sanierungsgutachten ist eine Stichpunkt Betrachtung ... die fortgeschrieben wird, durch die monatliche Berichterstattung... Insofern lebt ein Sanierungsgutachten ... weil sich jeden Monat die Dinge ändern. Es gibt auch Zeitverzögerungen. Es gibt ... unvorhergesehene technische Herausforderungen. Es gibt neue Aufträge. Es gibt Zusatzaufträge zu bestehenden Aufträgen, die entweder zu Verlusten führen oder zu übermäßigem Gewinn. Insofern, ein Sanierungsgutachten wird fortgeschrieben durch die monatliche Berichterstattung.“<sup>2258</sup>

KPMG stellte zunächst im Bankentermin am 14. Dezember 2009 eine Präsentation zum Sanierungsgutachten nach dem IDWS 6-Standard<sup>2259</sup> vor, welche nur aus etwas mehr als 40 Seiten bestand. Auf Grundlage der darin enthaltenen positiven Fortführungsprognose – u. a. unter der Bedingung der Gewährung des Bauzeitfinanzierungsrahmens und eines Restrukturierungsdarlehens i.H.v. 48 Mio. € – haben die Banken in ihren Gremien die weiteren Entscheidungen eingeholt und das Land Mecklenburg-Vorpommern das bereits ausgereichte 28 Mio. € Darlehen auf 48 Mio. € aufgestockt. Das vollständige Sanierungsgutachten wurde Anfang Februar 2010 zusammen mit einer Ergänzung „Anpassung der Finanzierungsbedingungen“<sup>2260</sup> an alle Beteiligten versandt. Der Zeuge Saur berichtete, dass diese Präsentation die Grundaussage zur Sanierungsfähigkeit des Unternehmens getroffen habe, welche durch die nachfolgenden Fassungen nicht geändert wurde.<sup>2261</sup>

Der Ausschuss konnte feststellen, dass trotz des Datums der Ergänzung des Sanierungskonzeptes „Anpassung der Finanzierungsbedingungen“ vom 1. Februar 2010 darin keine weitergehenden Daten zugrunde gelegt wurden als im Sanierungsgutachten vom 14. Dezember 2009, sondern darin nur die in der Zwischenzeit bekannt gewordenen Bankenkonditionen und deren liquiditätsmäßige Auswirkungen dargestellt werden. Der Zeuge Dr. Michael Axhausen erklärte dazu:

„Die Ergänzung ist eine Ergänzung und keine Erweiterung in irgendeiner Weise, und – ich hatte das schon gesagt und möchte das wiederholen – bezieht sich im Wesentlichen auf die Finanzierungskosten aufgrund der zu dem Zeitpunkt dann vorliegenden Term Sheets, für die Zwischenfinanzierung übrigens und noch nicht für die Endfinanzierung.“<sup>2262</sup>

Vor der Entscheidung über eine Aufstockung des Landesdarlehens ist durch den Landesmandatar PwC eine Stellungnahme zu dieser Präsentation des IDW S 6-Sanierungsgutachtens vom 14. Dezember 2009 abgegeben worden.<sup>2263</sup> Das Land wollte sich vor der Entscheidung über die Aufstockung des Darlehens vergewissern, dass das Sanierungskonzept der KPMG den üblichen Standards für Sanierungskonzepte entsprach. Daneben wurden weitere Bewertungen zur Liquiditätsplanung der Werft und zum

<sup>2258</sup> Zit. WP-044-24-11-2014, S. 92

<sup>2259</sup> Vgl. LFI 25, S. 21 PDF

<sup>2260</sup> Vgl. WM 60, S. 496 PDF

<sup>2261</sup> Vgl. WP-008-22-04-2013, S. 154

<sup>2262</sup> Zit. WP-017-25-11-2013, S. 33

<sup>2263</sup> Vgl. FM 1, S. 93 ff. PDF

Treuhandvertrag vom Land Mecklenburg-Vorpommern abgefragt.<sup>2264</sup> In dem Bericht dazu vom 23. Dezember 2009 führt PwC folgendes aus:

„Die als Entwurf gekennzeichnete Präsentation der KPMG vom 14. Dezember 2009 zum Sanierungskonzept fasst wesentliche Elemente eines Sanierungskonzeptes nach IDW S 6 zusammen und gilt im Zusammenhang mit dem noch zu finalisierenden vollständigen Bericht. Dieser Bericht soll voraussichtlich Ende Januar 2010 vorliegen. Wir haben die Präsentation intensiv durchgesehen. Die Präsentation ist in sich widerspruchsfrei und plausibel, dies gilt insbesondere für die Darstellung auf Basis des aktuellen Orderbooks. Die Analyse der Ist-Situation entspricht unseren Einschätzungen. Das zukünftige Leitbild der Werftengruppe wird im Rahmen der Präsentation kurz angesprochen. Die Bestätigung der Sanierungsfähigkeit der Hegemann-Werften-Gruppe steht dabei unter bestimmten Prämissen. Wesentliche Voraussetzungen sind u. a. das Erreichen der Umsatz- und Ertragsplanung sowie die Realisierung der Sanierungsmaßnahmen.“<sup>2265</sup>

Der Ausschuss hat festgestellt, dass in der damaligen Situation der Weltwirtschaftskrise die Banken regelmäßig IDW S 6-Sanierungsgutachten beurteilen mussten und sie über die entsprechende Expertise verfügten.<sup>2266</sup> Es muss daher erwartet werden, dass sie offensichtliche Fehler im IDW S 6-Sanierungsgutachten erkennen. Für die Bankenvertreter ergaben sich aus der Präsentation zum Sanierungskonzept aber keine Widersprüche oder Fehler. Trotz der Expertise der beteiligten Banken hat sich die Landesregierung zur Absicherung entschlossen, bei PwC eine Plausibilisierung in Auftrag zu geben. Dabei wurden keine Einwände, Zweifel oder Fehler festgestellt.

Der Zeuge Berthold Brinkmann sagte zu den nachträglichen Vorwürfen über Fehler im KPMG S 6-Sanierungsgutachten in seiner Vernehmung folgendes aus:

„[...] für den, auch für den erfahrenen Betrachter – und in dem Fall ging es, wenn ich das richtig sehe, um die NORD/LB – nicht erkennbar war, dass das S 6-Gutachten von KPMG evident falsch war. Also die Hegemann-Gruppe hatte versucht, [...] in einem einstweiligen Verfügungsverfahren der NORD/LB bzw. dem Land zu untersagen, dass Sicherheiten verwertet wurden, die für Kredite gestellt worden waren. Und sie sind damit nicht durchgedrungen und haben beim OLG Celle in einem einstweiligen Verfügungsverfahren auch ein Urteil bekommen, dass eben diese Auseinandersetzung mit dem KPMG-Gutachten enthält. Und dieses Urteil sagt, dass es nicht evident falsch war, dass dieses Gutachten falsch ist. Und das ist auch nicht einfach zu erkennen, das ist nur mit Hintergründen zu erkennen. Wir haben einen erheblichen Untersuchungsaufwand getätigt, und nicht nur wir.“<sup>2267</sup>

Es gibt also bereits ein Urteil, aus dem hervorgeht, dass eventuelle Fehler im KPMG-Sanierungsgutachten auch für den erfahrenen Betrachter nicht so leicht zu erkennen waren. Wenn also die mit Sanierungsgutachten erfahrene NORD/LB keine Fehler erkennen konnte bzw. solche mangels Offensichtlichkeit nicht hätten erkennen müssen, können derart hohe Anforderungen auch nicht an das Handeln der Landesregierung gestellt werden. Zur Absicherung ihrer Entscheidungen hat sich die Landesregierung durch den Landesmandatar

---

<sup>2264</sup> Vgl. FM 1, S. 93 PDF

<sup>2265</sup> Zit. FM 1, S. 94 PDF

<sup>2266</sup> Vgl. Wiebers WP-044-24-11-2014, S. 93

<sup>2267</sup> Zit. WP-055-02-03-215, S. 19

PwC jeweils eine gutachterliche Stellungnahme erarbeiten lassen. Da auch darin keine Hinweise auf Fehler im Sanierungsgutachten oder auch in den Nachträgen enthalten waren, hat die Landesregierung zutreffend auf Grundlage ihres Kenntnisstandes entschieden. Der Ausschuss konnte dabei keine Fehler feststellen.

Die Landesregierung durfte sich daher auf die Ausführungen von PwC und die Banken verlassen und durch die gegebene Bestätigung einer Fortführungsprognose zur Überbrückung der Liquiditätslücke zum Ende des Jahres 2009 über die Aufstockung des 28 Mio. € Landesdarlehens entscheiden. Diese Aufstockung war auch notwendig, um die Werften bis zur endgültigen Kreditentscheidung der Banken über den Bauzeitfinanzierungsrahmen mit genügend Liquidität zu versorgen.

Genügend deshalb, weil auch die Banken sich zur Absicherung der Liquidität der Werften bis zur Bewilligung des 326 Mio. € Bauzeitfinanzierungsdarlehens, zu einem Brückendarlehen i.H.v. 58 Mio. € verpflichtet hatten,<sup>2268</sup> unter der Voraussetzung des Bestehens einer positiven Fortführungsprognose. Das Überbrückungsdarlehen der Banken ging in dem späteren Bauzeitfinanzierungsrahmen auf.

Nach der Insolvenz der P+S Werften GmbH wurden Vorwürfe am von KPMG erstellten Sanierungsgutachten laut. Einige Zeugen äußerten in ihren Vernehmungen ebenfalls Zweifel an dem KPMG-Sanierungsgutachten und der positiven Fortführungsprognose. Als Gründe wurden dabei eine deutliche Steigerung der Finanzierungskosten zwischen dem 14. Dezember 2009 und 1. Februar 2010 sowie die Geschehnisse im Zusammenhang mit dem Scandlinesauftrag genannt.

KPMG hat in der Präsentation vom 14. Dezember 2009 zum Sanierungsgutachten ausdrücklich darauf hingewiesen, dass:

„der Planung zur Ermittlung des Finanzierungsbedarfs Annahmen hinsichtlich Finanzierungsstruktur und der Verzinsung zugrunde liegen, da die Term Sheets zum Zeitpunkt der Planung noch nicht abschließend vereinbart waren.“<sup>2269</sup>

Das entsprechende Term Sheet der Banken findet sich auch in den von der Landesregierung übergebenen Ordnern und ist am 28. Dezember 2009 von den Geschäftsführern der Werften in Stralsund und Wolgast unterzeichnet worden.<sup>2270</sup> Erst daraus ergeben sich die dann später von den Banken für das Bauzeitfinanzierungsdarlehen zugrunde gelegten Konditionen.

Dies deckt sich auch mit der Aussage des Zeugen Norbert Vay, KfW, welcher berichtete, dass die Finanzierungsbedingungen erst Teil der Kreditentscheidung der Banken<sup>2271</sup> waren. Diese Kreditentscheidung haben die Banken aber erst nach der Grundaussage zur Sanierungsfähigkeit in ihren Gremien getroffen.

Auch die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern hat nachträglich, bei Bekanntwerden der Vorwürfe zum Sanierungsgutachten von KPMG, eine Plausibilitätsprüfung bei der Kanzlei Moore Stephens in Auftrag gegeben. Der Wirtschaftsminister und Zeuge Herr Harry Glawe teilte in seiner Aussage zum Ergebnis folgendes mit:

<sup>2268</sup> Vgl. Saur WP-008-22-04-213, S. 153

<sup>2269</sup> Zit. LFI 25, S. 25 PDF

<sup>2270</sup> Vgl. LFI 29, S. 296 PDF

<sup>2271</sup> Vgl. WP-013-26-08-2013, S. 65

„Dieses Gutachten der Wirtschaftsprüfer Moore Stephens wird uns in den nächsten Tagen in einer finalen Fassung vorliegen. Es bescheinigt dem KPMG-Gutachten formelle und materielle Fehler, die allerdings für sich genommen, jedenfalls aus Sicht meines Hauses, noch nicht zu dem Ergebnis führen, dass die damalige Sanierungsfähigkeit der Wertengruppe unter keinen Umständen positiv bewertet werden konnte. Insoweit sind die rechtlichen Aussichten, aus möglichen Fehlern begründete Haftungsansprüche des Landes herleiten zu können, durchaus ungewiss und mit erheblichen Prozessrisiken behaftet.“<sup>2272</sup>

Für den Ausschuss steht daher fest, dass im IDW S 6-Sanierungsgutachten von KPMG enthaltene Fehler für die Landesregierung zum damaligen Zeitpunkt der Bewilligung der finanziellen Hilfen nicht erkennbar waren. Sofern jetzt nachträglich andere Erkenntnisse vorliegen, können diese nicht dazu führen, dass das damalige Handeln der Landesregierung als falsch zu bezeichnen wäre. Da gerade die Einschätzung, ob Fehler bei den Unterstützungsleistungen der Landesregierung gemacht wurden, auf Grundlage des Kenntnisstandes zu beurteilen ist, den die Landesregierung zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Hilfen hatte. Entscheidend ist damit, was war Ende 2009/Anfang 2010 bekannt bzw. erkennbar. Und nach den Feststellungen des Ausschusses waren keine Fehler im Sanierungsgutachten bekannt oder auch nur erkennbar.

Zwischenzeitliche Bedenken hinsichtlich eines handschriftlichen Vermerkes des früheren Staatssekretärs im Finanzministerium, Herrn Dr. Jost Mediger, dass KPMG 100 Mio. vergessen habe einzurechnen, wurden nach den Feststellungen des Ausschusses im Endergebnis aufgeklärt. In seiner Zeugenaussage hat Herr Dr. Mediger zu seinen anfänglichen Bedenken klargestellt:

„In der Präsentation vom 14. Dezember 2009 waren Finanzierungskosten enthalten i.H.v. 29,1 Mio. € ... KPMG hatte damals noch nicht die Konditionen, die die Banken endgültig verlangt haben und hatte auch nur Annahmen treffen können über die Höhe des Bürgschaftsentgeltes. Die 29,1 Mio. € bezogen sich auf den gesamten Betrachtungszeitraum von 2010 bis 2012, also für drei Jahre. Danach hat KPMG über sogenannte Term Sheets der Banken nach und nach die definitiven Zinssätze erfahren ... hatte aber immer noch keine abschließende Kenntnis davon, wie hoch das Bürgschaftsentgelt sein würde. [...] Und deshalb hat KPMG da gerechnet mit Varianten, die von 8,34 Prozent im schlimmsten Fall bis zu 3,8 Prozent im günstigsten Fall reichen. Dieser günstigste Fall ist übrigens der, der nachher eingetreten ist. Wenn man jetzt ... die Annahmen über die Finanzierungskosten vergleicht, [...], dann findet sich dort in dem Papier vom 1. Februar eine Gegenüberstellung, wie sich die Annahmen über Finanzierungskosten entwickelt haben. [...] Bei der schlimmsten Variante kam man auf Finanzierungskosten für den Gesamtzeitraum von 131 Mio. € Das sind ziemlich genau 100 Mio. mehr, die ich in meiner handschriftlichen Notiz wiederentdeckte. Tatsächlich ist es aber so gewesen, dass Finanzierungskosten von 84 Mio. € in der günstigsten Variante entstanden. Das waren immer noch 55 Mio. € mehr, als die 29 Mio. von Dezember, aber diese 55 Mio. sind in dem Sanierungskonzept vom 1. Februar aufgefangen worden, waren also zutreffend und ... dann keine Überraschung oder keine Bombe mehr. [...] Und als ich dann gesehen habe bei Betrachtung des schriftlichen Gutachtens, war diese Notiz für mich auch erledigt, weil ich dann erkennen konnte, dass dieses Alarmsignal auf der Basis von unzutreffenden

---

<sup>2272</sup> Zit. WP-059-23-03-2015, S. 9



Annahmen über das Bürgschaftsentgelt ergangen war.“<sup>2273</sup>

Die anfänglichen Bedenken Dr. Medigers haben sich demnach nicht bestätigt.

Trotz dieser zusätzlichen Finanzierungskosten durch höhere Konditionen der Banken, ist durch KPMG in dem vollständigen Sanierungsgutachten mit der Ergänzung von Anfang Februar 2010 die positive Fortführungsprognose weiter bescheinigt worden.<sup>2274</sup> Dabei war klar, dass es keinen großen Puffer gibt, aber es war in der Prognose ausreichend.

Dies wird auch durch mehrere Zeugenaussagen bestätigt, u. a. hat der Zeuge Dr. Klaus Stoltenberg dazu angegeben:

„Also, ... nach, nach meinen Unterlagen hat KPMG hat Anfang 2010 uns bestätigt, dass ... das Unternehmen ... auch bei Berücksichtigung von Finanzierungskosten, also aller Kosten eine, eine positive vernünftige Zukunftsperspektive hat. Das ist ja, wenn sie so wollen, unmittelbar im Zeitablauf danach gewesen.“<sup>2275</sup>

Soweit der Zeuge Hammer in seiner Aussage starke Bedenken hinsichtlich der aus seiner Sicht zusätzlich entstandenen Finanzierungskosten äußerte, wurde für den Ausschuss deutlich, dass er keinerlei Kenntnis über eingetretene Veränderungen hatte, die sich erst nach seinem Rücktritt am 29. Januar 2010 ergaben. Dazu gab er in seiner Aussage folgendes an:

„Also, das letzte Gutachten, ich bin am 29. Gegangen, danach bin ich vom Mailverteiler sozusagen gestrichen worden und mir sind auch keine weiteren Unterlagen diesbezüglich zugegangen. Wenn sie jetzt sagen, dass die Zinsen auf 3 Prozent gesenkt wurden, dann ist das für mich eine ganz neue Erkenntnis, da habe ich anders lautende Aussagen von anderer Seite gehört, die davon betroffen waren.“<sup>2276</sup>

Der Ausschuss muss daher feststellen, dass es für Herrn Hammer überhaupt nicht möglich ist, eine abschließende Einschätzung über die, bis zur Bewilligung des Bauzeitfinanzierungsdarlehens vorgenommenen, geänderten Planungen der Werften vorzunehmen, da ihm nach eigenen Angaben alle nach seinem Rücktritt eingetretenen Veränderungen nicht bekannt sind. Für den Ausschuss kommt den Aussagen von Herrn Hammer daher nur bedingte Beweiskraft zu.

Die Ausführungen von Herrn Dr. Axhausen sind deshalb richtig. Da die Finanzierungsbedingungen zum Zeitpunkt der Präsentation noch nicht vorlagen und in der Zeit bis zur Vorlage des vollständigen Sanierungsgutachtens nebst Ergänzungsberichts festgelegt wurden, konnten sie erst in der Ergänzung „Anpassung der Finanzierungsbedingungen“ vom 1. Februar 2010 in der kompletten Höhe eingearbeitet werden. Das hatte auf die bereits getroffene positive Fortführungsprognose aber keinen negativen Einfluss. Der Zeuge Dr. Michael Axhausen erläuterte dazu:

„Man muss dazu sagen, die Finanzierungsbedingungen waren schlussendlich immer im Rahmen der Planung darstellbar und das ist auch wichtig. Wir haben nicht mehr die Frage

<sup>2273</sup> Zit. WP-014-23-09-2013, S. 68/69

<sup>2274</sup> Vgl. LFI 29, S. 478 PDF

<sup>2275</sup> Zit. WP-009-29-04-2013, S. 79

<sup>2276</sup> Zit. WP-022-24-03-2015, S. 28

gestellt bekommen nach der weiteren Sanierungsfähigkeit, sondern die Sanierungsfähigkeit war festgestellt im Rahmen eines bestimmten, ich sag mal finanzierungsmöglich – Volumen an Finanzierungsmöglichkeiten und dieses Volumen ist benutzt worden. Innerhalb dieses Volumens mussten sich die Finanzierer halten, wenn sie nicht durch ihr Verhalten die Sanierungsaussage aushebeln wollten.“<sup>2277</sup>

Insoweit ist es auch nicht überraschend, dass es im Vergleich der Zahlen in der Präsentation zur vollständigen Fassung des Sanierungsgutachtens, zu einer Veränderung der Finanzierungskosten gekommen ist. Folgerichtig kommt es durch die höheren Konditionen auch zu Veränderungen der übrigen Zahlen, insbesondere der Liquidität, wie sich aus dem Ergänzungsbericht „Anpassung der Finanzierungsbedingungen“ ergibt. Aus diesen zeitlich nachfolgenden Zahlenänderungen kann daher nicht auf Fehler im Sanierungsgutachten von KPMG geschlossen werden.

Soweit Herr Hammer und weitere Zeugen in ihren Aussagen auch Bezug nehmen auf eine Szenariobetrachtung der KPMG vom 25. Januar 2010, in welcher dargestellt wurde, wie sich die Liquidität des Unternehmens mit und ohne die Annahme des Auftrages zu den Scandlinesfähren entwickelt, wurde dazu durch den Zeugen Dr. Michael Axhausen folgendes erläutert:

„Soweit mir erinnerlich, geht das Papier vom 25. Januar 2010, [...], davon aus, dass die Fähren sozusagen oben auf den Bestand der Bauten draufgesattelt und zusätzlich gebaut werden. Nach meiner Erinnerung ist dann die Planung, die später entsteht, anders. Die Planung hat dann andere Bautendurchläufe, andere Schiffe, die da drin sind, und dementsprechend sind die Fähren dann innerhalb des Rahmens, der durch die Finanzierung gezogen wird, geplant worden.“<sup>2278</sup>

In einer weiteren Zeugenvernehmung gibt Herr Dr. Axhausen ergänzend als Grund für die Erstellung der Scandlines-Szenariobetrachtung vom 25. Januar 2010, den Wunsch der Geschäftsführung an. Ziel war wohl, den ausgewiesenen Differenzbetrag zusätzlich zum 326 Mio. € Bauzeitfinanzierungsrahmen von den Banken zu erhalten:

„Das heißt, es ist weder die Planung des Sanierungsgutachtens noch ist es das was in der Ergänzung dargestellt wird. Deshalb in Kürze: Das Papier von 25. Januar 2010 stellt im Auftrag der Werften dar, was [...] unter Beibehaltung aller übrigen Parameter, an zusätzlicher Finanzierung erforderlich wird, wenn die Scandlines-Fähren, wenn der Scandlines-Fähren-Auftrag unterschrieben würde und für die Finanzierung der Worst Case angenommen wird. [...] Der Wunsch der Geschäftsleitung, der damals von Herrn Hammer vorgetragen wurde, die im Entwurf dargestellte zusätzliche Finanzierung insbesondere für die Finanzierung der Fähren zusätzlich auszureichen, wurde banken-, bürgschafts- und mandatarseitig, also bürgschaftsgeberseitig rundweg abgelehnt. Herr Hammer hat daraufhin erklärt, den Auftrag mit beiderseitigen Finanzierungsvorbehalt gleichwohl unterschreiben zu wollen, in der klaren Erkenntnis, dass es zu dem Zeitpunkt überhaupt keine Finanzierung für dieses Projekt gab.“<sup>2279</sup>

Nach den Feststellungen des Ausschusses stellte die jetzt viel zitierte Scandlines-

---

<sup>2277</sup> Zit. WP-008-22-04-2013, S. 9/10

<sup>2278</sup> Zit. WP-017-25-11-2013, S. 26

<sup>2279</sup> Zit. WP-024-31-03-2014, S. 8

Szenariobetrachtung einfach den Versuch der Werften-Geschäftsführung dar, einen größeren Bauzeitfinanzierungsrahmen zu erhalten und stellt den Finanzierungsbedarf bei Beibehaltung aller übrigen Parameter dar.

Dadurch erklärt sich auch, warum sich diese Scandlines-Szenariobetrachtung nicht in den Unterlagen der Landesregierung befand. Da diese auf Wunsch der Werften-Geschäftsleitung angefertigt wurde, konnte sie der Landesregierung nicht bekannt sein und war deshalb auch nicht Grundlage der Entscheidung der Landesregierung. Sie wurde dem Ausschuss erst im Laufe der Zeugenvernehmungen durch Herrn Rechtsanwalt Stephan Kulenkampff zur Verfügung gestellt.

In der Planung der Abläufe auf einer Werft ist es aber gerade auch möglich, die Durchlaufplanung und damit die Zeitpunkte der Fertigung der einzelnen Aufträge zu ändern und zu verschieben, sofern dabei noch die vereinbarten Liefertermine eingehalten werden können. Dies ist nach Aussage von Zeugen zu einem späteren Zeitpunkt gemacht worden, um die Scandlines-Fähren in die Planung aufzunehmen. Nach Aussage des Zeugen Dr. Mediger wurden im Sanierungsgutachten enthaltene Dummies aufgelöst, als mit der Vertragsunterzeichnung im März 2010 der Scandlines-Auftrag aktuell wurde.<sup>2280</sup> In dem entsprechenden Bericht der KPMG vom 29. März 2010 „Hegemann-Werften-Gruppe Bedarf – Finanzierungsbedingungen“<sup>2281</sup> sind die Scandlines-Fähren in der Projektliste mit ihren Baunummern 502 und 503 enthalten.<sup>2282</sup>

Die Frage, ob die Scandlines-Fähren unter den Bauzeitfinanzierungsrahmen von 326 Mio. € passten, kann nach den Feststellungen des Ausschusses nicht so leicht beantwortet werden. Die Landesregierung hatte zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Bürgschaftsantrag keine Anhaltspunkte für Zweifel, da entsprechende Gutachten von KPMG und PwC vorlagen.

Der ebenfalls als Zeuge vernommene Insolvenzverwalter der P+S Werften GmbH, Herr Berthold Brinkmann, hat sich als Insolvenzverwalter nachträglich intensiv mit den Scandlines-Verträgen beschäftigt. Infolgedessen hat er gegen zwei Geschäftsführer Klage erhoben, welche den Scandlines-Auftrag unterzeichnet haben.<sup>2283</sup> Auf Nachfrage konnte er dennoch nicht beantworten, ob vor Unterzeichnung des Bauzeitfinanzierungsrahmens die Scandlines-Fähren so konkret geplant wurden, dass sie unter den 326 Mio. € Bauzeitfinanzierungsrahmen passten. Dazu antwortete er folgendes:

„Das ist keine so einfache Aussage. Also, dies war ja eine Momentbetrachtung 1. Februar. Das ist keine so einfache Aussage, es ist in der Tat danach einiges passiert. Es gab das Projekt „Sonne“ was in der Planung enthalten war und Scandlines nicht. [...] Ich kann dazu im Augenblick schwer was sagen, weil das sind noch Betrachtungen, die auch im gegenseitigen Gespräch noch erörtert werden müssen, wo wir noch weitere Fakten sammeln: Wie weit hat sich die Situation nach Erstellung des Gutachtens verändert?“<sup>2284</sup>

Auch durch den Zeugen Stephan Kulenkampff wird in seiner Vernehmung auf Nachfrage bestätigt, dass die Scandlines-Fähren grundsätzlich in das Sanierungs- und

<sup>2280</sup> Vgl. WP-014-23-09-2013, S. 75

<sup>2281</sup> Vgl. FM 4, S. 166 PDF

<sup>2282</sup> Vgl. FM 4, S. 170 PDF

<sup>2283</sup> Vgl. WP-064-15-06-2015, S. 10

<sup>2284</sup> Zit. WP-064-15-06-2015, S. 16

Finanzierungskonzept gepasst haben.<sup>2285</sup>

Für den Ausschuss steht deshalb fest, dass das Projekt der Scandlines-Fähren mit dem geschaffenen Bauzeitfinanzierungsrahmen grundsätzlich abzuarbeiten war bzw. nicht von vornherein zum Scheitern verurteilt war.

#### 4.3. Bardepotfreigaben

Der Ausschuss ist der Überzeugung, dass die Freigabe des Bardepots im August 2011, genauso wie Freigaben zeitlich davor und danach, sowohl bei den Banken, als auch in der Bearbeitung im Bürgschaftsausschuss ein normales Tagesgeschäft darstellten. Fehler konnte der Ausschuss bei seinen Untersuchungen auch dazu nicht feststellen.

Eine inhaltliche Nebenregelung des Aval- und Barkreditvertrages über 326 Mio. € war auch die Hinterlegung eines 10 prozentigen Bardepots einem der NORD/LB verpfändeten Konto. Der dort hinterlegte Betrag wurde mehrmals von den Banken mit Zustimmung der Bürgen freigegeben, um auf akute Liquiditätsprobleme auf den Werften reagieren zu können und eine ansonsten unausweichliche Insolvenz zu vermeiden.<sup>2286</sup>

Im Laufe der Untersuchungen wurde im Ausschuss der Vorwurf laut, dass zumindest eine Bardepotfreigabe im August 2011 nicht regulär erfolgt sein soll, sondern aufgrund des kurzen Zeitabstands von wenigen Tagen zur Landtagswahl 2011 unterstellt wurde, dass diese aus politischen Gründen erfolgte, um die Werften über die Landtagswahl zu retten. Der Ausschuss stellt fest, dass es keine Belege für eine solche Motivation und Handlungsweise gibt.

Durch verschiedene Zeugen aus dem Bereich der Landesregierung wurden die Umstände der Bardepotfreigabe im August 2011 beschrieben.<sup>2287</sup> Hintergrund der Liquiditätsprobleme war die Havarie eines Küstenwachschiffes auf der Probefahrt mit einem Motorschaden. Dadurch konnte die Ablieferung nicht wie geplant stattfinden und damit verbunden ging die Schlussrate nicht wie geplant ein und stand damit auch nicht als Liquidität zur Verfügung. Die Werft stellte deshalb auf Anraten der NORD/LB den erneuten Antrag auf Freigabe des Bardepots und die NORD/LB beantragte dafür die Zustimmung der Bürgen (Bund und Land).

Der Zeuge Dr. Carstens Wiebers sagte zur Bardepotfreigabe folgendes aus:

„Ja, mit Sicherheit nehmen wir Banken gerade zu Beginn eines Kredites Sicherheiten in die Bücher, die wir dann je nach Lage gegebenenfalls dann auch freigeben können. Ja. Am Anfang ist ... erscheint das Risiko immer am höchsten und man zieht sich am wärmsten an und je nach Entwicklung kann man dann das eine und andere auch freigeben. [...] Wie gesagt, aus heutiger Erinnerung kann ich nur sagen, dass dieses Ereignis nicht als besonderes Risikosignal gewertet wurde aufgrund der allgemeinen sich positiv darstellenden Entwicklung und wir in der internen Bewertung auch sicherlich nicht zu einer Insolvenznahe in der Beurteilung gekommen sind. Weil sonst – und das ist ein extern durch die BaFin regulierter Prozess – wir unweigerlich diesen Kredit wieder hätten an die

<sup>2285</sup> Vgl. WP-042-03-11-2013, S. 86

<sup>2286</sup> Siehe auch 2. Teil, B. VII. 1. Grundlagen für Bardepotfreigaben

<sup>2287</sup> Siehe auch 2. Teil, B. VII. 5. Bardepotfreigabe im August 2011

Restrukturierungsabteilung abgeben müssen.“<sup>2288</sup>

„[...] und es gab ... aufgrund dieser Freigabe von Sicherheiten keinen besonderen Grund der Besorgnis. Vielleicht kann ich dazu ergänzend sagen: Das ist, das ist Tagesgeschäft. Aber das habe ich hier beim, glaube ich, beim letzten Mal schon ausgeführt, Tagesgeschäft auch einer Marktabteilung, Änderungen an der Sicherheitenstruktur von Kreditnehmern vorzunehmen, darunter vornehmlich auch die Freigabe von Sicherheiten.“<sup>2289</sup>

## 5. Operative Probleme der Werft

Im Frühjahr 2012 mit dem Jahresabschluss 2011 der P+S Werften GmbH lagen der Landesregierung erstmals Indizien vor, dass das Unternehmen sich in erheblichem Maße über Vorgriffe aus Anzahlungen auf künftige Schiffbauvorhaben finanziert.<sup>2290</sup> Grundsätzlich ist es im Schiffbau so, dass ein Projekt schrittweise über die geleisteten Anzahlungen finanziert wird. Dazu werden einzelne Bauabschnitte (Meilensteine) verabredet, bei deren Erreichen die jeweilige Anzahlung fällig ist. So ist die Werft in der Lage, einen Auftrag mit Eigenmitteln zu beginnen und diese Eigenmittel dann mit der fälligen Anzahlung zu refinanzieren, wenn der entsprechende Meilenstein erreicht wurde. Da im Rahmen dieser Arbeiten auch Gemeinkosten anfallen, die den einzelnen Projekten nicht zugeschrieben werden können (z. B.: Stromkosten), durften diese Kosten auf Grund des Temporary Framework der EU ausnahmsweise auch über diese Bauzeitfinanzierung bezahlt werden. Das Management der P+S Werften GmbH unter der Leitung von Herrn Dr. Brammertz hat jedoch mit Bauzeitmitteln aus künftigen Bauvorhaben aktuelle Liquiditätsprobleme überbrückt. In der Folge wurden diese Finanzmittel zweckentfremdet eingesetzt und standen für ihren eigentlichen Zweck nicht mehr zur Verfügung. Daher durfte es keinesfalls zu Anzahlungsstockungen kommen, weil dieses stark rollierende Finanzierungssystem für jede Art von Zahlungsverzögerungen sehr anfällig war. Diese Praxis der P+S Werften GmbH ist der Landesregierung erst im Jahr 2012 durch den Jahresabschluss für 2011 bekannt geworden.<sup>2291</sup> Der Zeuge StS Bäumer sprach im Zusammenhang mit den Anzahlungsverzögerungen von Stolpersteinen, die von der Werft nicht unmittelbar selbstverschuldet seien. Dadurch, dass diese Stolpersteine beinahe zeitgleich auftraten, entstand in der Liquidität der P+S Werften GmbH kurzfristig eine Finanzierungslücke i.H.v. 95 Mio. €<sup>2292</sup> Die einzelnen Ereignisse, welche der Zeuge Bäumer als Stolpersteine bezeichnete, waren:

### 5.1. Zahlungsverzögerung durch Terry Highlands

In der zweiten Hälfte des Jahres 2011 kam es zu einem vertragswidrigen Zahlungsverzug durch den Besteller Terry Highlands.<sup>2293</sup> Es handelte sich bei diesem Auftrag um ein großvolumiges Bauprojekt für ein Errichterschiff der Goliat-Klasse. Bei diesem Projekt handelte es sich um einen Nachbau eines in Indonesien gefertigten Typschiffs. Der genaue Grund für diesen Zahlungsverzug konnte durch den Parlamentarischen

<sup>2288</sup> Zit. WP-044-24-11-2014, S. 82/83

<sup>2289</sup> Zit. WP-044-24-11-2014, S. 65

<sup>2290</sup> Vgl. Vermerk der PwC zu Restrukturierung und Rettungsbeihilfe zum Stand 21. Mai 2012 in WM 35, S. 516-511

<sup>2291</sup> Vgl. Mediger laut Protokoll des Finanzausschusses vom 31. Mai 2012 in FM 24 S. 1728

<sup>2292</sup> Vgl. StS Bäumer WP-055-02-03-2015, S. 81; Jensen WP-046-01-12-2014, S. 66

<sup>2293</sup> Vgl. Saur WP-040-27-10-2014, S. 11

Untersuchungsausschuss nicht aufgeklärt werden. Wesentlich für die Arbeit des Untersuchungsausschusses ist an dieser Stelle vor allem, dass der Besteller nicht vertragsgemäß gezahlt hat und die Problematik zumindest nicht direkt von der Werft verschuldet wurde. Der Zeuge Dr. Stadler erklärte hierzu:

„Es wurde kolportiert, es war die Insolvenz der norwegischen Exportfinanzierung, die so für keinen vorhersehbar war. Dadurch sind natürlich Planabweichungen entstanden, das sind ja keine kleinen Beträge, sondern immer Beträge, die sich im zweistelligen Millionenbereich bewegen und wenn die nicht entsprechend dem Zahlungsplan geleistet werden, kommt ... eigentlich jede Werft in Probleme.“

Der Zeuge Kraus legte dar:

„Es gibt nach meiner Erinnerung und nach meinem Wissen, das wir damals von der Geschäftsführung berichtet bekommen haben, dafür zwei Gründe. Erstens mal die Verstaatlichung der norwegischen Export-Bank EKS bords finance führte dazu, dass die Kreditlinie, die für den Terry Highlands dort vor war, nicht verfügbar war. Und zweitens hatte Terry Highlands selbst in seinem Unternehmen weitere Verzögerungen von Projekten, die dann einen Mangel an Eigenkapital aufzeigten.“<sup>2294</sup>

Weiterhin findet sich in den Akten jedoch auch ein Anhaltspunkt dafür, dass es zwischen dem Management um Herrn Dr. Brammertz und dem Auftraggeber in wenigstens einem Fall zu Kommunikationsschwierigkeiten gekommen ist. In einem Schreiben bemängelt Terry Highlands, dass die Werft – insbesondere Herr Dr. Brammertz und das Projektmanagement – seinen Mitarbeitern vor Ort nicht zuhören würden.<sup>2295</sup> Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Kommunikationsprobleme diesen Besteller im Vorfeld der fälligen Anzahlung bereits verärgert haben. Die Größenordnung der Ende 2011 ausbleibenden Zahlungen betrug im Fall Terry Highlands 44 Mio. €<sup>2296</sup>

## 5.2. Zahlungsverzögerung durch Harren & Partner

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss ist der Meinung, dass die ausbleibenden Anzahlungen von Harren & Partner i.H.v. 51 Mio. € für die Werft eine erhebliche Liquiditätsbelastung darstellten, weil die Werft als Sanierungsfall nur über wenig Eigenkapital verfügte. Die Zeugenanhörungen, die der Parlamentarische Untersuchungsausschuss im Rahmen seiner Tätigkeiten durchführte, haben die Hauptursache für die Zahlungsverzögerungen bei den Harren-Schiffen (Baunummern 2105 und 2106) nicht widerspruchlos aufklären können, da die Zeugenanhörungen bezüglich des Hintergrundes des Zahlungsausfalls zwei verschiedene Varianten ergeben haben. Die Hauptursache der Zahlungsverzögerung kann jedoch in beiden Fällen definitiv nicht auf ein offenkundiges Verschulden der P+S Werften GmbH zurückgeführt werden, wenngleich es für den Untersuchungsgegenstand dabei nicht relevant ist, warum es bestellerseitig zu diesem Zahlungsausfall i.H.v. 51 Mio. € kam:

Einerseits wurde im Ausschuss dargelegt, dass Harren & Partner vorsätzlich finanziellen Druck ausgeübt hat.

<sup>2294</sup> Zit. WP-028-05-05-2014, S. 142

<sup>2295</sup> Vgl. E-Mail der KfW an Rüdiger Möller über Terry Highland in WM 40, S. 15-14

<sup>2296</sup> Vgl. Kraus WP-028-05-05-2014, S. 142

Der Zeuge Kraus führte hierzu aus:

„Bei OIG, also Offshore Installation Group, wie dieses Vehikel heißt, war es die Nichterfüllung aus Neubauten 2105 und 2106. Also nach Eingang der ersten Rate im September 2011 wurde dann die zweite und dritte Rate im November und Dezember nicht gezahlt und das waren 51 Mio. € [...] Die Gründe dafür, die uns im Prinzip auch später erst klar wurden, waren nach meiner Erinnerung: Probleme im Geschäftsplan des Reeders durch geringere Auslastung, Diskussionen im Eignerkreis, so berichtet von Herrn Schulz, und eigentlich das Ziel, den 2106, also das Zweitschiff, was da fest in Auftrag war, auch mit einer guten Rechtsposition für die Werft, in eine Option umzuwandeln.“<sup>2297</sup>

Nach dieser Version hat die Offshore Installation Group die Liquiditätslage der P+S Werften GmbH ausgenutzt, um die bereits gezeichneten Schiffbauaufträge neu zu verhandeln. Zwar hätte sich die Werft auf vollständige Rechtssicherheit berufen können, konnte es jedoch wegen ihrer knappen Liquiditätssituation nicht auf einen langwierigen Rechtsstreit ankommen lassen. Ein Zeuge vermutete, dass dies dem genannten Auftraggeber bekannt gewesen und von diesem vorsätzlich dazu benutzt worden sei, die P+S Werften GmbH entsprechend unter Druck zu setzen und so die Rechte der Werft zu unterlaufen:

„OIG stellte sich gegen die gute Rechtsposition der P+S Werften, da sie offensichtlich unsere Liquiditätssituation kannten, woher auch immer. Das heißt, OIG spielte nach meiner Erinnerung auf Zeit. Die haben gesagt: Ihr habt die Zeit nicht, wir haben die Zeit. Und wir mussten in der Tat für den 2105, also das Schiff, was in der Bearbeitung war – denn 2106 haben wir natürlich sofort gestoppt in der Werft – mussten wir weitere Zahlungen bekommen, denn das Loch wurde ja nach Zahlungsplan ansonsten größer. Und so hat P+S dann der Umwandlung dieses Auftrags in eine Option zugestimmt, mit all seinen Folgen.“<sup>2298</sup>

Andererseits wurde ausgeführt, dass Harren die Gelder für die Anzahlung nicht rechtzeitig bekommen konnte. Der Zeuge StS Bäumer deutete hingegen an, dass sich dieser Auftraggeber um die P+S Werften GmbH durchaus bemüht habe, und eigentlich die Bank Goldman Sachs für den Zahlungsausfall verantwortlich sei.

„Anzahlungen stockten, Harren irgendwie 50 Mio., die nicht rechtzeitig kamen, vier Monate Verzögerung. Man hatte ein Vertragswerk. Harren war dazu verpflichtet, zu bezahlen, aber Goldman Sachs, die Investmentbank dahinter, die die Investoren zusammensuchte, sagte auf einmal „nein“.“<sup>2299</sup>

Der ehemalige Chef der Staatskanzlei Reinhard Meyer äußerte sich ebenfalls kritisch über die Investmentbank Goldman Sachs:

„Es gab dann, im Herbst hinzukommend, ebenfalls Zahlungsverzögerungen bei zwei Neubauten für Harren & Partner, wo sich dann später rausstellte, dass das interne Probleme der Finanzierung, der Schiffsfinanzierung zwischen Harren und seiner Hausbank waren, also Goldman Sachs, die dann letztendlich auf dem Rücken der P+S Werften, durch die zeitliche Verzögerung dann auch, ausgetragen wurden. Und natürlich haben diese

---

<sup>2297</sup> Vgl. WP-028-05-05-2014, S. 143

<sup>2298</sup> Zit. WP-028-05-05-2014, S. 144

<sup>2299</sup> Zit. WP-055-02-03-2015, S. 80

Verschiebungen die Liquiditätssituation belastet.“<sup>2300</sup>

### 5.3. Bewertung der Rolle von Rohde Nielsen

Die Probleme mit der Reederei Rohde Nielsen sind nach Ansicht des Parlamentarischen Untersuchungsausschuss vor allem auf die – für die P+S Werften GmbH – ungünstigen Verträge zurück zu führen. Die Bauverträge wurden noch durch die alte Hegemann Geschäftsführung geschlossen. Dabei ging die Werft die Verpflichtung ein, Zulieferungen des Bestellers beim Bau der beiden Saugbagger zu verarbeiten. Dabei wurden diese Zulieferungen seitens des Bestellers nicht in der notwendigen Vollständigkeit und Qualität erbracht, was die Arbeit der Werft erschwerte und zu erheblichen Problemen führte. Der Zeuge Jensen legte hierzu dar:

„In Wolgast wurde mittlerweile an den beiden Baggerschiffen für das dänische Unternehmen Rohde Nielsen gearbeitet. Hier gab es sehr schlechte Voraussetzungen für ein erfolgreiches Projekt. Die Verträge waren noch Altverträge aus der Zeit vor P+S. Man hatte sich auch verpflichtet, Konstruktionsunterlagen eines Ingenieurbüros des Reeders als Basis zu nehmen, die sich als fehlerhaft und unvollständig erwiesen. Die fehlenden Unterlagen wurden zwar vom Reeder teilweise nachgeliefert, jedoch mit deutlicher zeitlicher Verzögerung. Weiterhin hatte man sich vertraglich verpflichtet, altes, in China lagerndes Equipment, also sogenannte Reederzulieferungen zu verbauen. Als diese Komponenten, immerhin so wichtige Dinge wie Antrieb, Elektrik und Baggertechnologie, auf der Werft in Wolgast eintrafen, haben wir festgestellt, dass die Teile nach mehreren Seereisen und langer Lagerung in sehr schlechtem Zustand waren und teilweise nicht mehr komplett waren. Vom technischen Anspruch her wären die beiden Schiffe für die Werft kein Problem gewesen, aber die Randbedingungen, in dem Falle auch ein sehr aggressiver und nur auf seinen Vorteil bedachter Auftraggeber, die Randbedingungen waren einfach schwierig.“<sup>2301</sup>

Auch in diesem Zusammenhang tritt das Muster von – für die Werft – ungünstig abgeschlossenen Verträgen zu Tage. Es handelt sich hierbei zweifellos um ein Muster, da auch die Scandlines-Verträge in erster Linie auftraggeberfreundlich gewesen sind. Dies ist auch in diesem Zusammenhang gegeben. Der Zeuge Idler äußerte sich in diesem Fall ebenfalls kritisch über die Art und Weise wie die damalige Geschäftsführung die Bauverträge abgeschlossen hatte:

„Ich habe im Nachhinein feststellen müssen, dass die Bauaufträge so einseitig abgeschlossen waren, dass praktisch sozusagen die Vorteile und Pluspunkte nur auf Auftraggeberseite waren und die Nachteile nur auf Auftragnehmerseite. Das ist natürlich, also, schlecht, wenn man so etwas erst im Nachhinein kriegt. Aber ein abgeschlossener Bauvertrag ist ein abgeschlossener Bauvertrag. Da kann ich dann also auch als Bank schlecht etwas machen.“<sup>2302</sup>

Auch in den monatlichen Schiffbaugutachten finden sich Hinweise auf Lieferverzögerungen durch diesen Auftraggeber.

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss ist der Ansicht, dass hier die – vom

<sup>2300</sup> Zit. WP-055-02-03-2015, S. 162

<sup>2301</sup> Zit. WP-046-01-12-2014, S. 64

<sup>2302</sup> Zit. WP-013-26-08-2013, S. 12



Management der Hegemann-Gruppe geschlossenen – Bauverträge ursächlich für diese Problematik gewesen sind. Auch vor diesem Hintergrund bewertet der Parlamentarische Untersuchungsausschuss die Einrichtung einer Sanierungstreuhand sowie die Ablösung des alten Hegemann-Managements als wichtige und richtige Entscheidung.<sup>2303</sup> Allerdings hat Herr Dr. Brammertz dann im Fall des Scandlines-Auftrags einen ähnlichen Fehler begangen.

#### 5.4. Bewertung der Rolle von Scandlines

Der Auftrag zum Bau von zwei Ro-Pax-Fähren für die Reederei Scandlines war aufgrund seines Finanzierungssystems ein Eckpunkt des gesamten Sanierungsprozesses. Der Zeuge Fuchs führte aus:

„Also, um ganz klar zu sagen, die Scandlines-Fähren waren sowohl vom Zeitpunkt als auch von ihrer Finanzierungsstruktur, nämlich 80 Prozent der ... der Erlöse erst mit der Ablieferung. Es war völlig klar, wenn wir da keine Lösung für finden, dann hilft uns auch nix. Das Problem ist so groß, da hilft es uns dann auch nix, wenn wir für Besteller zwei oder drei eine Lösung hätten.“<sup>2304</sup>

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss macht sich diesen Standpunkt zu Eigen und ist der Ansicht, dass die Verträge zum Bau der Schiffe durch die Geschäftsführung so gezeichnet worden sind, dass diese in besonderem Maße den Besteller – in diesem Fall die Reederei Scandlines – bevorteilt haben. Die Regularien im Schiffbauvertrag waren also ungünstig für die P+S Werften GmbH. Die unvorteilhaften Bauverträge können jedoch zunächst allgemein damit gerechtfertigt werden, dass die P+S Werften GmbH – vor allem die Volkswerft Stralsund – versucht hat in einen neuen Markt einzusteigen. Insofern lässt sich prinzipiell argumentieren, dass die Werft bei der Auftragsübernahme ‚Lehrgeld‘ bezahlen musste. Der Zeuge Koch formulierte das so:

„Entweder will man Spezialschiffbau, will man den Umstieg, will man weg vom Containerschiffbau, hat die Möglichkeit sich so einen Markteintritt eben ja zu ‚erkaufen‘, in Führungszeichen, auch mit einer, ohne Marge, dann sollte man – zumindest war das in dem Moment so, oder in diesem Zeitraum so der Fall – dann sollte man da auch zugreifen.“<sup>2305</sup>

Die Fehlleistungen bei der Vertragsanbahnung durch die Geschäftsführung der Hegemann-Gruppe vor 2010 oder der Geschäftsführung um Herrn Dr. Brammertz ab 2010 werden nicht dadurch besser, dass der damals von Detlef Hegemann berufene Sanierungsbeauftragte Martin Hammer den Scandlines-Auftrag ebenfalls zeichnen wollte. In jedem Fall hätte durch die Geschäftsführung das entsprechende Risikomanagement (also auch Gewichtsmanagement, Risikorückstellungen und Projektreviews) im Rahmen des unternehmensinternen Controllings etabliert werden müssen. Das Argument, dass die Scandlines-Verträge in Bezug auf die enthaltenen Bedingungen und das zugehörige Finanzierungskonzept durch einen anderen Geschäftsführer nicht gezeichnet worden wären ist nicht stichhaltig. Aus der Beweisaufnahme ging hervor, dass der spätere Zeuge Martin Hammer in seiner damaligen Rolle als Sanierungsbevollmächtigter von Herrn Hegemann

<sup>2303</sup> Siehe auch 3 Teil, I. 2. Einsetzung der Treuhand mit Beirat

<sup>2304</sup> Zit. WP-048-12-01-2015, S. 22

<sup>2305</sup> Zit. WP-036-29-09-2014, S. 45

ebenfalls die Scandlines-Aufträge zeichnen wollte.<sup>2306</sup>

Für den Parlamentarischen Untersuchungsausschuss ist hingegen der Umgang mit diesem unternehmerischen Risiko im operativen Geschehen völlig unverständlich. Es wurden weder Risikorückstellungen gebildet, noch wurde ein präzises Gewichtsmanagement eingerichtet um ein wirkungsvolles Frühwarnsystem zu etablieren.<sup>2307</sup> Der Zeuge Brinkmann schilderte den Umgang mit den Voraussetzungen beim Bau der Scandlines-Fähren wie folgt:

„Und das Leerschiffsgewicht wurde hier zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung mit 9.550 Tonnen angesetzt inklusive einer Marge von 460 Tonnen. Möglicherweise musste man das Leerschiffsgewicht aber doch mit 10.000 Tonnen ansetzen. Dies hätte eine Verringerung der Tragfähigkeit ergeben, um rund 400 Tonnen weniger als vertraglich zugesichert. Und das hätte schon bei Vertragsunterzeichnung [...] dazu geführt, dass man nur noch eine Reserve von 88 Tonnen bis zur Zurückweisung gehabt hätte, schon bei der Vertragsunterzeichnung. Wenn man so eng arbeitet, muss man ein sehr gutes Gewichtsmanagement haben, um da nicht in Probleme zu kommen. Das ist einer der Hauptpunkte. Jetzt muss man sich mal vorstellen, wie spät das entdeckt worden ist oder wie spät das angeblich entdeckt worden ist. [...] Ich hatte erläutert, dass der Jahresabschluss 2011 durch Ernst & Young im April 2012 volltestiert worden ist. Wenn zu diesem Zeitpunkt bekannt gewesen wäre, dass bei Scandlines eine Zurückweisung drohen könnte, dann hätte man in diesem Jahresabschluss Rückstellungen machen müssen oder Neubewertungen machen müssen. Das ist nicht erfolgt.“<sup>2308</sup>

Einen Vertragsverstoß von Scandlines konnte der Parlamentarische Untersuchungsausschuss nicht feststellen. Allerdings gab es im Bauverlauf verschiedene Aspekte, die zu Problemen bei der Abarbeitung des Auftrags führten. Dabei war die Geschäftsführung unter der Leitung von Herrn Dr. Brammertz nicht in der Lage, die Betriebsprozesse so zu organisieren, dass eine Bestandsgefährdung vermieden werden konnte. Es wäre die Sorgfaltspflicht von Herrn Dr. Brammertz gewesen, die Scandlines-Aufträge verantwortungsvoll zu prüfen und vor seiner Unterschrift die notwendigen Vorsichtsmaßnahmen in die Wege zu leiten.

#### Aspekt 1: Rücknahme der Brandschutzgenehmigung durch die dänischen Behörden

Aufgrund mehrerer Brände auf skandinavischen Fähren im Zeitraum 2010/2011 wurde im August 2011 die Brandschutzgenehmigung für die beiden Scandlines-Fähren zurückgenommen. Dies hatte zwei Folgen:

Durch das Einbringen stärkerer Strukturen erhöhte sich das Gewicht der Fähren. Dies wurde jedoch vom Projektleiter der Werft und dem Schiffsbausachverständigen als nicht gravierend beurteilt:

„Der Flaggenstaat, der hat sehr viel höhere Brandschutzanforderungen gestellt, während der Bauzeit. Das hat mit Sicherheit auch zu einer Gewichtserhöhung und auch zur Erhöhung der geplanten Fertigungsstunden geführt, aber nicht in dem Maße, auf keinen Fall in dem Maße,

<sup>2306</sup> Vgl. Axhausen WP-024-31-03-2014, S. 8 f.

<sup>2307</sup> Vgl. 3 Teil, I. 3.

<sup>2308</sup> Zit. WP-055-02-03-2015, S. 15

wie sich das dann am Ende dargestellt hat.<sup>2309</sup>

Damit die notwendigen Änderungen beim Bau berücksichtigt werden konnten, war eine Überarbeitung der Konstruktion erforderlich. Hierzu führte der Zeuge Bäumer aus:

„Dann kamen noch so Geschichten, Brandschutzanforderungen sind gestiegen bei Scandlines, wieder eine Änderung im Ablaufplan musste mehr gemacht werden. [...] Also das, was man mal geplant hatte, was man geplant hatte im Ablauf, das war nicht durchführbar. Und wenn man sich vorstellt, wie so eine Ablaufänderung in so einer Werft aussieht, dann bedeutet das eben, dass ich nicht einfach sagen kann ‚okay, dann schiebe ich das jetzt oben drauf‘, da habe ich eine Grenze. Und wenn ich jetzt Ingenieure in einem Bereich eingesetzt habe, geplant hatte, die ich aber für einen anderen Bereich brauche, fehlen mir die.“<sup>2310</sup>

Aspekt 2: Es kam außerdem zu übermäßig häufigen Änderungen der Bauzeichnungen

Dazu vermutete der Zeuge Gefken:

„Ich befürchte, ich weiß es nicht genau oder kenne den Vertrag auch nicht, aber es schien mir so, als ob der Vertrag mit Scandlines eben auch nicht beinhaltete, dass man, ich sage mal, Zeichnungen maximal dreimal ändern darf. Weil je mehr sie ändern, ich kann mich an eine Zeichnung erinnern, die mir vorgelegt worden ist, die hatte dann den 21. Änderungsstand. [...] Oder der Kunde sagt: ‚Ich habe mir das noch mal anders überlegt, der Counter soll jetzt doch nicht so, so gebogen sein, sondern so ein bisschen anders sein.‘ Das ist natürlich ein wahnsinniger Aufwand.“<sup>2311</sup>

## 5.5. Bewertung der Rolle der Zulieferer in Bezug auf die Havarie des Küstenwachbootes

Während der Probefahrt des Typschiffs einer Kleinserie von Mehrzweckschiffen für die Schwedische Küstenwache, kam es zu einer Havarie im Maschinenraumbereich. Über den Schaden schrieb der Schiffsbausachverständige im Gutachten vom 25. November 2011:

„Nach umfangreichen Untersuchungen wurde die Kupplung als Verursacher identifiziert. Fehler in der Herstellung und nicht ausreichende Festigkeit führten zu Resonanzen und somit zur Beschädigung des Hauptantriebsstranges auf der Backbordseite. Ende der 45. Kalenderwoche erteilten die Gutachter die Freigabe zum Einsetzen der entfernten Komponenten. Ort und Lage sind nicht zu verändern. MTU ist als Hauptlieferant zusammen mit VULCAN (Kupplungshersteller) in der Pflicht bis Anfang Januar 2012 für die Lieferung der den Einsatzbedingungen entsprechenden Austauschkupplungen zu sorgen.“<sup>2312</sup>

Dabei war der Schiffsbausachverständige ausdrücklich der Meinung, dass ein „erheblicher Maschinenschaden“<sup>2313</sup> vorläge.

<sup>2309</sup> Zit. Mühlhausen WP-030-16-06-2014, S. 112; Vgl. Jensen WP46-01-12-2014, S. 83 f.

<sup>2310</sup> Zit. WP-055-02-03-2015, S. 80

<sup>2311</sup> Zit. WP-042-03-11-2014, S. 135 f.

<sup>2312</sup> Zit. Schiffbaugutachten in ADRs. 6/107, S. 619

<sup>2313</sup> Zit. Schiffbaugutachten in ADRs. 6/107, S. 619

Auch die PwC war in ihrer Rolle als Landesmandatar mit diesem Ereignis befasst, denn der Maschinenschaden belastete nicht nur durch den unmittelbaren Sachschaden die Liquidität der P+S Werften GmbH. In seinem Monatsgutachten vom 25. Oktober 2011 führte der Schiffsbausachverständige aus, dass sich der Ablieferungstermin wesentlich verschiebt und das Küstenwachboot somit erst im Januar 2012 abgeliefert werden könne. Entsprechend des verschobenen Ablieferungstermins ist es in der Folge logisch, dass die Schlussrate vom Besteller ebenfalls verspätet erfolgt, während die üblichen Fixkosten weiterlaufen. Der sich – bis zum Eingehen der Schlussrate – stetig vergrößernde Fehlbetrag hat die Liquidität der P+S zusätzlich belastet. Die PwC errechnete im Zusammenhang mit der Havarie insgesamt einen Fehlbetrag von etwa 11,1 Mio. €<sup>2314</sup>

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss hält diese Havarie daher für einen der Gründe, die dazu führten, dass die P+S Werften aus dem Tritt gekommen sind. Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss hat in diesem Einzelfall zur Kenntnis genommen, dass diese Problematik von den beteiligten Zulieferern verursacht wurde, was 2011 auch gutachterlich bestätigt worden ist.<sup>2315</sup> Im Übrigen ist die Frage, wieso das zugelieferte Getriebe eine Havarie verursachte, für die Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses nicht von Belang. Wesentlich ist an dieser Stelle lediglich, dass sich eine Havarie ereignete, die nicht durch eine Fehlleistung der Werft entstanden ist.

#### Reaktionen durch die Landesregierung

Grundsätzlich handelte es sich bei diesen Vorkommnissen in jedem Einzelfall um operative Probleme, welche die angespannte Liquidität der P+S Werften GmbH zusätzlich belasteten. So summierte sich allein der Fehlbetrag aus den ausbleibenden Anzahlungen der Reedereien Harren & Partner und Terry Highlands auf ein Gesamtvolumen von 95 Mio. € In Anbetracht der Höhe dieses Fehlbetrages überrascht es nicht, dass sich ein erhebliches Liquiditätsproblem ergab, als auch noch der Motorschaden des Küstenwachbootes hinzukam. Als Einzelereignisse sind die beschriebenen Vorkommnisse eins bis fünf für eine gesunde Werft zwar schmerzhaft, jedoch nicht existenzbedrohlich. Die P+S Werften waren jedoch ein Betrieb mit erheblichen Finanzierungsschwierigkeiten und einer knappen Liquidität. Durch das Zusammenkommen dieser Vorkommnisse manifestierte sich daher kurzfristig eine existenzbedrohende Situation im operativen Bereich des Unternehmens.

Die Zeugen aus dem Kreis der Landesregierung vertraten durchweg den Standpunkt, dass operative Probleme im Unternehmensalltag grundsätzlich durch das Management des jeweiligen Unternehmens auch gelöst werden müssen. Dennoch haben sich die Bürgen bemüht, das Management der P+S Werften GmbH zu unterstützen.

#### Reaktion auf die Probleme mit Terry Highlands, Harren & Partner und die Havarie

Im Fall der Probleme mit den Auftraggebern Terry Highlands und Harren & Partner sowie der Motorhavarie steuerte die Landesregierung mit verschiedenen Maßnahmen nach, um die Finanzierung der P+S Werften sicherzustellen. Dieses Maßnahmenpaket sollte die vorliegende Problematik einerseits kurzfristig überbrücken und andererseits eine langfristige Lösung finden, um ein erneutes Auftreten solcher Probleme zu verhindern. Die Landesregierung ging zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht von einem strukturellen Problem

<sup>2314</sup> Vgl. PwC zu kurzfristigem Liquiditätsbedarf durch die Havarie in WM 55, S. 54

<sup>2315</sup> Vgl. Schiffbaugutachten in ADRs. 107, S. 619

innerhalb des Werftbetriebes aus.

a) Kurzfristige Lösung: Freigabe von Sicherheiten (Covenants)

Um das enge Finanzierungskorsett ein wenig zu lockern, beantragte die P+S Werften GmbH bei den Banken die Sicherheitspflichten des 326 Mio. € Avalkreditvertrages im notwendigen Maße zu lockern. Dieses Anliegen trug das Bankenkonsortium unter der Führung der NORD/LB den Bürgen vor. Es handelt sich bei der Freigabe von Kreditsicherheiten prinzipiell um einen risikoerhöhenden Faktor. Aus diesem Grund konnten die Banken ein solches Vorgehen nicht ohne die Bürgen entscheiden und mussten beim Land Mecklenburg-Vorpommern die erforderliche Genehmigung einholen. Hinweise auf ein strukturelles Versagen der P+S Werften GmbH lagen der Landesregierung zu diesem Zeitpunkt nicht vor. Daher konnte die Landesregierung nur von einem kurzfristigen Problem ausgehen, dass durch eine kurzfristige Maßnahme überbrückt werden konnte. Aus diesem Grund erteilten die Bürgen (Bund und Land) die notwendige Erlaubnis zur Freigabe von Kreditsicherheiten. Diese Lösungsstrategie hatte sich im Jahr 2011 bereits schon einmal bewährt.<sup>2316</sup> Allerdings verließ sich zumindest die Landesregierung in diesem Fall nicht ausschließlich auf Informationen Dritter, sondern holte sich die Meinung ihres Mandatars PwC hierzu ein. Die PwC kam zu dem Ergebnis, dass eine kurzfristige Insolvenz der P+S Werften GmbH durch die notwendige Freigabe von Kreditsicherheiten abgewendet werden könne. Sie führte hierzu aus:

„Ohne die Freigabe der verpfändeten Anzahlungen wäre die Zahlungsfähigkeit der P+S Werften kurzfristig nicht mehr sichergestellt. Mit Freigabe der Sicherheit wäre die Zahlungsfähigkeit der P+S Werften für die nächsten Monate dargestellt. Damit einher geht die Möglichkeit weitere Projekte der Kategorie 2 und 3 in Verträge mit entsprechender Liquiditätswirkung zu überführen.“<sup>2317</sup>

Projekte der Kategorie 2 und 3 sind in diesem Zusammenhang Schiffbauvorhaben, die noch nicht durch feste Schiffbauverträge verabredet waren. Dabei sind die Vertragsverhandlungen in der Kategorie 2 weiter vorangeschritten als jene in der Kategorie 3. Es ist klar, dass durch die Vermeidung einer Zahlungsunfähigkeit die Möglichkeit besteht, diese Projekte fertig auszuhandeln. In der Folge kann die Werft also weiterarbeiten.

Klar ist aber auch, dass die Freigabe von Sicherheiten immer mit einem gewissen Risiko verbunden ist. Mit den verpfändeten Anzahlungen hätten im Rahmen einer Insolvenz die Gläubiger lukrative Schiffbauaufträge fertigstellen können, um so in diesem Fall ihren finanziellen Schaden zu verringern. Die Zeugenaussagen haben jedoch ergeben, dass sich die Landesregierung bei der Abwägung von Chancen und Risiken dafür entschied eine Insolvenz abzuwenden.<sup>2318</sup>

b) Mittel-/Langfristige Lösung: Kapitalerhöhung der P+S Werften GmbH

Neben den kurzfristigen Erwägungen, haben sich die Beteiligten auch Gedanken um eine mittelfristige Lösungsstrategie gemacht, um die Werft zukünftig auf möglicherweise eintretende Zahlungsverzögerungen vorzubereiten. Dabei sollte die Werft mit so viel Kapital ausgestattet werden, dass sie Schwierigkeiten dieser Art aus eigener Kraft

<sup>2316</sup> Vgl. 3 Teil, I. 4. Berwertung der Berichterstattung durch Gutachter

<sup>2317</sup> Zit. PwC-Gutachten zur Zahlungsfähigkeit im Falle eine Pfändungsfreigabe in WM 55, S. 116 PDF

<sup>2318</sup> Vgl. Dr. Mediger WP-034-08-09-2014, S. 77; 3 Teil, I. 4.3. Bardepotfreigaben

überwinden könnte. Folglich hätte sich auch die „Erpressbarkeit“ der Werft durch Besteller<sup>2319</sup> wesentlich verringert. In dieser Hinsicht gab es drei Alternativen:

aa) Veräußerung der P+S Werften GmbH an einen Investor

Um einen finanzstarken Investor zu finden, wurde mit dem Einverständnis der Hegemann-Gruppe die reine Sanierungstreuhand in eine Verkaufstreuhand umgewandelt.<sup>2320</sup> Zugleich wurde die Beratungsfirma Roland Berger Strategy Consultings (RBSC) mit einem sogenannten Market-Sounding beauftragt. Auf diese Weise sollten die Verkaufschancen ausgelotet und ein potentieller Investor gefunden werden.<sup>2321</sup> Bedauerlicherweise konnte aber zu diesem Zeitpunkt kurzfristig kein Investor gefunden werden, weshalb diese Problemlösungsstrategie für die aktuellen Kapitalprobleme ausfiel. Laut RBSC benötigten die P+S Werften zur Verkaufsvorbereitung etwa 6 Monate.<sup>2322</sup> Dennoch wurde diese Perspektive strategisch im Hinterkopf behalten und weiterverfolgt.<sup>2323</sup>

bb) Verstaatlichung der P+S Werften GmbH

Eine Verstaatlichung wäre eine weitere Möglichkeit gewesen, das Eigenkapital der P+S Werften zu stärken. Diese Option wäre für die Werft besonders zinsgünstig und einfach gewesen, daher ließ das Land diese Option durch seinen Mandatar prüfen.<sup>2324</sup> Jedoch hätte dieser Weg ein ganz erhebliches Problem mit sich gebracht: Der Bund hätte in diesem Fall die Zusammenarbeit mit der Landesregierung eingestellt. Die enormen Summen, die jedoch für die Rettung der P+S Werften GmbH erforderlich waren, hätten die finanziellen Möglichkeiten des Landes Mecklenburg-Vorpommern überstiegen. Jedes weitere Rettungsbemühen in Bezug auf die P+S Werften GmbH wäre also unmöglich geworden.<sup>2325</sup>

Im Übrigen sprachen die folgenden Gründe ebenfalls gegen eine Landesbeteiligung:

- Im Falle einer Insolvenz wären die Landesgelder nur dann geschützt gewesen, wenn die Landesbeteiligung weniger als 10 Prozent betragen hätte. Es wäre jedoch eine weitaus größere Beteiligung notwendig gewesen, um eine relevante Kapitalerhöhung zu erzielen und ein gewisses Maß an Kontrolle zu behalten. Der Zeuge StS Dr. Rudolph führte hierzu aus:

„Ich habe es deshalb nicht unterstützt, weil wenn du mehr als 10 Prozent – fachlich jetzt gesehen – du hast eine Landesbeteiligung von mehr als 10 Prozent und irgendwie macht sie ja bei 25,1 eigentlich erst Sinn. Du brauchst ja eine Sperrminorität, sonst ist das ja völlig verrückt. Aber wenn du die hast, und es kommt zur Insolvenz, bist du nachrangig. Geschützt bist du nur, wenn du höchstens 10 Prozent Anteil hast. Dann bist du ein Kleinanleger quasi, bist du ein Kleinteilhaber und bist im Insolvenzfall geschützt.“<sup>2326</sup>

Weiterhin ist – aufgrund der unterschiedlichen Rahmensituation – zwischen den

<sup>2319</sup> Vgl. 3 Teil, I. 5.2. Zahlungsverzögerung durch Harren & Partner

<sup>2320</sup> Vgl. HSW Heads of Agreement vom 25. August 2011 in WM 34, S. 531-530

<sup>2321</sup> Vgl. Machbarkeitsstudie von RBSC zur Kapitalerhöhung in WM 50, S. 380-439 PDF

<sup>2322</sup> Vgl. Machbarkeitsstudie von RBSC Stand 13. Dezember 2011 in WM 12, S. 286

<sup>2323</sup> Vgl. StS Dr. Rudolph WP-050-19-01-2015, S. 52; Fuchs WP-048-12-01-2015, S. 12

<sup>2324</sup> Vgl. Glawe WP-059-23-03-2015, S. 30

<sup>2325</sup> Vgl. SELLER WP-061-13-04-2015, S. 15

<sup>2326</sup> Zit. WP-050-19-01-2015, S. 42

Zeitpunkten 2009 und 2012 zu unterscheiden:

- 2009 wurden die Wadan-Werften vor der Insolvenz nicht verstaatlicht. Hätte die Landesregierung die P+S Werften GmbH verstaatlicht oder sich an der ehemaligen Hegemann-Werften-Gruppe als Unternehmer beteiligt, hätten sich mit Sicherheit andere Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern benachteiligt gefühlt. Auch wäre damit zu rechnen gewesen, dass auch andere Krisenunternehmen diesen Wunsch geäußert hätten und es politisch sehr schwer vertretbar wäre, diesen Wunsch dann abzuschlagen. Dies wäre zumindest mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz der Landesregierung und dem Gerechtigkeitsempfinden innerhalb des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit Sicherheit nicht vereinbar gewesen. Der Zeuge Möller erläuterte hierzu:

„Nach meiner Wahrnehmung wurde in der Landesregierung dahin diskutiert, ob es aus historischen Erfahrungen gut ist, eine, eine Übernahme zu nehmen, ob es dann unter dem Gesichtspunkt..., ob es dann unter dem Gesichtspunkt ‚Wenn wir das ... verstaatlichen, kommen noch fünf andere‘, ob man das dann voneinander trennen kann.“<sup>2327</sup>

- 2012 wäre sicherlich die Reaktion der EU-Kommission problematisch ausgefallen: Unternehmen in Schwierigkeiten dürfen nach dem europäischen Beihilferecht nicht durch staatliche Beteiligungen gerettet werden, weil dies eine Wettbewerbsverzerrung auf dem europäischen Binnenmarkt verursacht hätte. Daher hätte es sich in diesem Fall um eine verschleierte, rechtswidrige Beihilfe gehandelt und die EU-Kommission hätte vor dem Hintergrund des europäischen Rechtsrahmens den Abbruch der Rettungsbemühungen erzwingen müssen. Dazu führte der Zeuge Dr. Schütte aus:

„Das eine ist, wenn sich das Land beteiligt, ein Darlehen in eine Beteiligung umwandelt, ist natürlich eine gewisse Verhaftung mit dem Unternehmen damit verbunden und vielleicht eine Erwartung, dass dieses Unternehmen hinterher auch weitergezogen wird. Also irgendwie würde es einem schon etwas grotesk anmuten lassen, wenn das Land sich beteiligt und dann ein paar Monate später das Unternehmen in die Liquidation gehen lässt. Das ist ein Punkt. Der zweite Punkt, der daraus springt ist, wenn eine solche Beteiligung eingegangen wird und die Kommission das auch erfährt, dann ist es natürlich schon so, dass sie wahrscheinlich kritisch fragen wird: ‚Was macht ihr denn da eigentlich und wieso macht das eigentlich Sinn? Ist das nicht wirklich etwas, was ihr hier in Form eigentlich einer versteckten Rettungsbeihilfe gebt?‘“<sup>2328</sup>

Im Jahr 2012 schloss der Zeuge Dr. Schütte eine Staatsbeteiligung aus diesem Grund sogar komplett aus. Er äußerte:

„Ich habe im Jahre 2012 keine andere Lösung mehr gesehen, sonst hätte ich eine solche sicherlich mit vorgeschlagen. Das war schon sehr deutlich im April, Mai, Juni 2012, dass das Unternehmen tatsächlich in Schwierigkeiten war, Beteiligungen gehen da nicht mehr.“<sup>2329</sup>

cc) Bereitstellung eines Brückenkredites, falls Anzahlungen weiterhin ausfallen

Da keine der beiden möglichen Problemlösestrategien eine zeitnahe Entlastung ermöglichte,

<sup>2327</sup> Zit. WP-026-28-04-2014, S. 48

<sup>2328</sup> Zit. WP-057-18-03-2015, S. 20

<sup>2329</sup> Zit. WP-057-18-03-2015, S. 27

stellte das Land Mecklenburg-Vorpommern den P+S Werften einen Brückenkredit in Aussicht. Dieser sollte die Zahlungsfähigkeit erhalten, falls die genannten Besteller weiterhin mit ihren Anzahlungen ausfallen würden. Dieser Kredit musste dann nicht eingesetzt werden, da die Anzahlungen zwischenzeitlich eingegangen waren.<sup>2330</sup>

Die Art und Weise im Umgang mit der Problemlage zeigt deutlich ein hohes Engagement der Landesregierung für die P+S Werften GmbH. Gleichwohl hat die Beweisaufnahme des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses ergeben, dass die Landesregierung sich der Risiken in diesem Sachverhalt stets bewusst war und diese vor dem Hintergrund der Chancen gründlich abgewogen hat.

#### Reaktionen der Landesregierung auf die Scandlines-Problematik

Es bestand für die Landesregierung in Bezug auf die Scandlines-Fähren nur sehr wenig Handlungsspielraum. Die Bauverträge wurden durch die Geschäftsführung geschlossen und die Informationen, welche die Landesregierung aus dem Unternehmen erhielt, haben die eigentliche Situation verharmlost. Wie bereits im Kapitel I. 3. Aufgezeigt, deutete die Geschäftsleitung unter Herrn Dr. Brammertz erst sehr spät größere Probleme beim Bau der Scandlines-Schiffe an.<sup>2331</sup> In Bezug auf den Scandlines-Auftrag hat sich die Landesregierung bei den verschiedenen Nachverhandlungen im Interesse der Werften engagiert. So zum Beispiel bei Verhandlungen bezüglich neuer Liefertermine für die beiden bestellten Neubauten. Da Herr Brammertz im Zusammenhang mit den nachverhandelten Ablieferungsterminen äußerte, dass diese „leicht zu erreichen wären“,<sup>2332</sup> ist es verständlich, dass die Landesregierung von einer planmäßigen Ablieferung ausgegangen ist.

---

<sup>2330</sup> Vgl. Entwurf eines Zuwendungsbescheids vom 23. März 2012 in WM 28, S. 212-206; Zuwendungsbescheid vom 26. März 2012 in WM 30, S. 114-108

<sup>2331</sup> Vgl. 3 Teil, I. 3. Geschäftsleitung unter Führung von Herrn Dr. Brammertz

<sup>2332</sup> Zit. Glawe WP-059-23-03-2015, S. 13



## II. Bewertung der Rettungsbeihilfe

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss ist überzeugt, dass die Landesregierung verantwortungsvoll gehandelt hat und sich die Verantwortlichen des Landes Mecklenburg-Vorpommern innerhalb der beteiligten Ministerien detailliert und umsichtig mit den Risiken und Nebenwirkungen einer möglichen Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe beschäftigt haben. Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss ist wegen der nachstehenden Gründe zu dieser Einschätzung gelangt.

### 1. Auswahl des richtigen Zeitpunkts der Rettungsbeihilfe

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss stellt fest, dass die Landesregierung zur Jahreswende 2009/2010 richtigerweise keine Rettungsbeihilfe in Betracht gezogen hatte. Die R+U-Leitlinie der EU bezeichnet dabei selbst den Einsatz von Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen als letztes Mittel. Während der Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses hat sich dieser eingehend mit der Auswahl des richtigen Zeitpunktes einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe beschäftigt. Dabei wurde von den Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bemängelt, dass zur Jahreswende 2009/2010 keine Rettungsbeihilfe in Betracht gezogen wurde. Die genannten Fraktionen vertraten den Standpunkt, dass im Falle einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe die Finanzierungskonditionen sich wesentlich preiswerter gestaltet und daher die Werft finanziell weniger stark belastet hätten, als die – von der Landesregierung gewählte – Herangehensweise über beihilfefreie Darlehen.

Bei der Auswertung der verschiedenen Beweismittel wurde deutlich, dass die P+S Werften GmbH für eine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe bestimmte Voraussetzungen erfüllen musste. Dabei unterscheidet die Europäische Kommission in „harte“ und „weiche“ Bedingungen. In diesem Zusammenhang gilt: Wenn ein oder mehrere „harte“ Bedingungen erfüllt sind, muss das Unternehmen als „Unternehmen in Schwierigkeiten“ (UiS) angesehen werden. In einem solchen Fall kommen keine anderen Mittel als eine – von der Kommission zu genehmigende – Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe infrage. Sind hingegen ein oder mehrere „weiche“ Bedingungen erfüllt, kann ein Unternehmen als UiS eingestuft werden. In diesem Fall besteht also ein gewisser Ermessensspielraum der Beteiligten. Die Kriterien für die Einstufung als UiS sind:<sup>2333</sup>

„harte“ Kriterien	„weiche“ Kriterien“
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung ist mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden und mehr als ein Viertel dieses Kapitals ist während der letzten zwölf Monate verloren gegangen.</li> <li>• Bei Gesellschaften, in denen mindestens einige Gesellschafter unbeschränkt für die Schulden der Gesellschaft haften ist mehr als die Hälfte der in den Geschäftsbüchern ausgewiesenen Eigenmittel verschwunden und mehr als ein Viertel dieser Mittel ist während der letzten zwölf Monate verloren gegangen.</li> <li>• Unabhängig von der Unternehmensform sind die im</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• steigende Verluste</li> <li>• sinkende Umsätze</li> <li>• wachsende Lagerbestände</li> <li>• verminderte Liquidität</li> <li>• zunehmende Verschuldung</li> <li>• zunehmende Zinsbelastung</li> <li>• Abnahme oder Verlust des Reinvermögenswertes</li> </ul>

<sup>2333</sup> Vgl. Amtsblatt der EU C244: Leitlinien für staatliche Beihilfen

innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens erfüllt.	
--	--

Grafik 2, Quelle: Eigene Darstellung

In Bezug auf die „weichen“ Kriterien ist anzumerken, dass jedes dieser – im Anforderungskatalog genannten – Kriterien auch durchaus in „gesunden“ Unternehmen erfüllt sein kann. Wenn eine Firma zum Beispiel eine Niedrigpreisphase am Markt nutzt, um sich kostengünstig mit Rohstoffen einzudecken, erscheint es logisch, dass sich die Lagerbestände dieser Firma wesentlich erhöhen.

#### a) Option der Rettungsbeihilfe im Jahr 2009/2010

Als zur Jahreswende 2009/2010 die verschiedenen Optionen zur finanziellen Unterstützung der P+S Werften GmbH durch die Landesregierung erörtert worden sind, bescheinigten die beteiligten Gutachter (Ernst & Young, KPMG und PwC), dass keines der notwendigen Kriterien im Anforderungskatalog der EU-Kommission eindeutig erfüllt sei. Daraus ergibt sich, dass zur Jahreswende 2009/2010 keine Möglichkeit zur Bewilligung von Beihilfen durch die EU-Kommission bestand. Die Landesregierung hätte also gar keine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen einsetzen können.

Dazu heißt es im Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG vom 15. Februar 2010:

#### „II. Ergebnis

Die Hegemann-Werften-Gruppe ist nach unserer Auffassung kein Unternehmen in Schwierigkeiten. In der gebotenen einheitlichen Gesamtbetrachtung aller drei Unternehmen der Werftengruppe PWW, VWS und RWB sind weder die ‚harten‘ Kriterien, noch die ‚weichen‘ Kriterien der R&U Leitlinien erfüllt.“<sup>2334</sup>

Angenommen das KPMG-Gutachten vom 15. Februar 2010 sei zu der Erkenntnis gelangt, dass es sich bei den damaligen Hegemann-Werften um ein Unternehmen in Schwierigkeiten gehandelt hätte und die geringen Finanzierungskosten vor diesem Hintergrund ebenfalls für eine Rettungsbeihilfe gesprochen hätten, wäre die Option einer Rettungsbeihilfe darüber hinaus mit einigen erheblichen Nachteilen behaftet gewesen, die nun näher betrachtet werden sollen:

- Es war das Ziel der Landesregierung eine Standortschließung in Stralsund oder Wolgast in jedem Fall zu verhindern. Die EU-Kommission hätte beim Einsatz von Beihilfen aber mit Sicherheit Kompensationsmaßnahmen von der P+S Werften GmbH verlangt.<sup>2335</sup> In den Krisenjahren 2009 und 2010 hätte dies mit großer Wahrscheinlichkeit bedeutet, dass einer der beiden Werftenstandorte in Stralsund oder Wolgast geschlossen worden wäre. Eine Kompensationsmaßnahme in Form einer Standortschließung wäre der eigentlichen Zielsetzung der Landesregierung zuwider gelaufen. In der entsprechenden EU-Richtlinie heißt es über Kompensationsmaßnahmen:

„Damit nachteilige Auswirkungen der Beihilfe auf die Handelsbedingungen so weit wie möglich abgeschwächt werden, so dass die angestrebten positiven Folgen die nachteiligen

<sup>2334</sup> Zit. KPMG-Gutachten vom 15. Februar 2010 in FM 3, S. 861

<sup>2335</sup> Vgl. Polzin WP-059-23-03-2015, S. 91, S. 103

überwiegen, sind Ausgleichsmaßnahmen zu treffen. [...] In Betracht kommen die Veräußerung von Vermögenswerten ein Kapazitätsabbau, eine Beschränkung der Marktpräsenz oder eine Senkung der Zutrittsschranken auf den betreffenden Märkten.“<sup>2336</sup>

Vor dem Hintergrund, dass die damalige Geschäftsleitung unter der Führung von Herrn Dr. Brammertz den Standort Stralsund bevorzugte<sup>2337</sup> und in einer allgemeinen Werften- und Schifffahrtskrise wohl kaum ein Investor für die Übernahme des Standortes in Wolgast zu finden gewesen wäre, geht der Parlamentarische Untersuchungsausschuss davon aus, dass im Falle einer Standortschließung die Peene-Werft in Wolgast abgewickelt worden wäre. Es war jedoch – auch vor dem Hintergrund der Wadan-Insolvenz – das Ziel der Landesregierung Standortschließungen zu vermeiden und einen möglichen Dominoeffekt innerhalb der Zuliefererindustrie zu unterbinden.<sup>2338</sup>

- Beihilfen können als letztes Mittel nur einmalig für einen bestimmten Betrag genehmigt werden. Bei zusätzlich auftretenden Problemen hätte also keine Nachsteuerungsmöglichkeit bestanden. Es ist unmöglich, die Rettungsbeihilfe zusätzlich aufzustocken oder eine weitere Beihilfe zu geben, um den P+S Werften das benötigte Kapital in so einem Fall zur Verfügung zu stellen. Das Land hätte sich also bei der Umsetzung einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe im Jahr 2009 jeglicher Nachsteuerungsmöglichkeit beraubt.
- Weiterhin darf im Rahmen einer Rettungsbeihilfe der Betrag nur so hoch sein, wie der tatsächliche Finanzierungsbedarf des Unternehmens sich darstellt.<sup>2339</sup> Einen größeren Liquiditätsspielraum für Planabweichungen hätte es somit zumindest in der Rettungsphase ebenfalls nicht gegeben, weil in diesem Fall lediglich das erforderliche Minimum genehmigungsfähig gewesen wäre.

Dazu heißt in den entsprechenden Richtlinien:

„Bei Rettungsbeihilfen handelt es sich um eine einmalige Intervention, die in erster Linie die Weiterführung des Unternehmens für eine begrenzte Zeitspanne gewährleisten soll, während die Zukunftsaussichten des Unternehmens eingeschätzt werden können. Die wiederholte Gewährung von Rettungsbeihilfen, die lediglich den Status quo aufrechterhalten, das unvermeidbare Ende hinausschieben und in der Zwischenzeit die betreffenden wirtschaftlichen und sozialen Probleme auf leistungsfähigere Hersteller oder andere Mitgliedstaaten abwälzen, ist hingegen nicht zulässig. Rettungsbeihilfen dürfen deshalb nur einmal vergeben werden (Grundsatz der einmaligen Beihilfe). Gleiches gilt für Umstrukturierungsbeihilfen, um zu verhindern, dass Unternehmen, die nur mit wiederholter staatlicher Unterstützung überleben können, missbräuchlich gefördert werden.“<sup>2340</sup>

Weiter heißt es in der entsprechenden Richtlinie:

„Ihre Höhe muss auf den Betrag begrenzt sein, der für die Weiterführung des Unternehmens

<sup>2336</sup> Zit. Amtsblatt der EU C244/7: Leitlinien für staatliche Beihilfen, Rn. 38 f.

<sup>2337</sup> Vgl. Zukunftskonzept von Rüdiger Fuchs vom 20. August 2012 in FM 27, S. 2948-2950; Saur WP-040-27-10-2014, S. 41

<sup>2338</sup> Vgl. Meyer WP-015-30-09-2013 15, S. 26 f.

<sup>2339</sup> Vgl. Amtsblatt der EU C244/4: Leitlinien für staatliche Beihilfen, Rn. 15

<sup>2340</sup> Zit. Amtsblatt der EU C244/11: Leitlinien für staatliche Beihilfen, Rn. 72

während des Zeitraums, für den die Beihilfe genehmigt wird, erforderlich ist.“<sup>2341</sup>

b) Anwendung des „Temporary Framework“

Aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/2009 beschloss die Europäische Union besondere Rahmenbedingungen, um die krisengeschüttelte Realwirtschaft staatlich zu fördern.<sup>2342</sup> Das Resultat war der sogenannte Temporary Framework. Dieser zeichnete sich besonders durch zwei Aspekte aus:

- Man konnte Bürgschaften i.H.v. 90 Prozent des Kreditbetrages an private Finanziers ausgeben.
- Man war außerdem bei der Vergabe von Bürgschaften nicht auf reine Projekt-/Bauzeitfinanzierungen beschränkt.

In Bezug auf den zweiten Aspekt erläuterte der Zeuge Jandke:

„Die Vergabe von Avalen sei nicht an bestimmte Projekte gebunden gewesen. Die Verwendung dieser Mittel habe vielmehr offen erfolgen können. Dies gelte im Rahmen des Temporary Framework, das gerade keine Zweckbindung beinhalte.“<sup>2343</sup>

Um jedoch das Temporary Framework der Europäischen Union nutzen zu können, mussten die P+S eine maßgebliche Voraussetzung erfüllen: Sie hatten nachzuweisen, dass sie sich erst durch die Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise neu aufstellen mussten, und bis zum relevanten Stichtag am 1. Juli 2008 kein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Beihilfenregelung gewesen sind. Diesen Nachweis konnte die P+S Werften GmbH erbringen. In den Akten findet sich das entsprechende Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young. Dort heißt es:

„IV. Ergebnis:

Die Kennzahlen der einzelnen Unternehmen der Hegemann-Werften-Gruppe in den vergangenen drei Jahren zeigen, dass die drei Unternehmen operativ per 30. Juni 2008 gesund waren und jeweils ein positives Ergebnis erwirtschaften konnten.“<sup>2344</sup>

Dazu äußerte sich unter anderem auch der Zeuge Crede:

„[Vor der Krise] standen wir blendend da. Ich hatte einen Auftragsbestand von 1,3 Mrd. Ich glaube, Herr Holter weiß das. Also wir waren sehr gut im Rennen. Hatten auch beste Ergebnisse und das fing an mit der Messe 2008, SSM in Hamburg, als uns der erste Dampfer wegbrach. Ja. Wo also praktisch die Endfinanzierung, an der Endfinanzierung 4 Mio. fehlten, die wir dann irgendwie aus eigenen Reihen und mit Hilfe der Banken dann geschlossen haben. Aber, sagen wir mal, vor der Krise hatten wir nun überhaupt gar keine Probleme. Ja.“<sup>2345</sup>

<sup>2341</sup> Zit. Amtsblatt der EU C244/5: Leitlinien für staatliche Beihilfen, Rn. 25

<sup>2342</sup> Vgl. Dr. Schütte WP-018-02-12-2013, S. 60

<sup>2343</sup> Zit. WP-038-06-10-2014, S. 35

<sup>2344</sup> Zit. Ernst & Young Gutachten vom 16. Oktober 2009 in WM 33, S. 118

<sup>2345</sup> Zit. WP-008-22-04-2013, S. 98

## c) Einsatz der Rettungsbeihilfe im Jahr 2012

Der tatsächliche Einsatz einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe nach den R&U Leitlinien der Europäischen Union geschah im Jahr 2012 aus Mangel an sinnvollen Alternativen. Durch die in Kapitel I. 5. Skizzierten Probleme kam es bei den P+S Werften nicht nur zu einem Eigenkapitalverbrauch, sondern auch zu einer drohenden Zahlungsunfähigkeit. Die Landesregierung beauftragte nach bekannt werden der Ende 2011 aufgetretenen Schwierigkeiten im Frühjahr 2012 ihren Mandatar den Kapitalbedarf der P+S Werften GmbH zu ermitteln.

Dieser Auftrag fand nicht im Rahmen der üblichen Tätigkeiten der PwC in ihrer Rolle als Landesmandatar statt, sondern erfolgte als außerplanmäßige Überprüfung in Form eines Sachverständigengutachtens auf den ausdrücklichen Wunsch der Landesregierung.<sup>2346</sup> Im Rahmen dieses Ermittlungsauftrages kam die PwC zu dem Urteil, dass die P+S Werften ein Unternehmen in Schwierigkeiten seien. Vor allem, weil sie

„gemäß § 18 InsO drohend zahlungsunfähig sind und darüber hinaus nicht auszuschließen ist, dass bereits aktuell die Zahlungsunfähigkeit eingetreten ist.“<sup>2347</sup>

Die Einstufung als Unternehmen in Schwierigkeiten bedeutete für die Landesregierung, dass sie den P+S Werften nur noch im Rahmen einer – durch die EU-Kommission genehmigten – Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe helfen konnte. Der Zeuge Saur führte in diesem Zusammenhang aus:

„[...] da gab es keine Alternative mehr, da hatten wir ein Unternehmen in Schwierigkeiten und damit waren alle Instrumente aus der Hand geschlagen, bis auf dieses letzte Instrument Rettungsbeihilfe.“<sup>2348</sup>

Bei der Konzeption hatte die Landesregierung die Restriktionen, die sich aus einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe ergeben, immer im Auge. Als Dr. Brammertz die Höhe der notwendigen Rettungsbeihilfe im Frühjahr 2012 auf 80 Mio. € bezifferte<sup>2349</sup>, strengte die Landesregierung eine Prüfung des Liquiditätsbedarfes durch die PwC an.<sup>2350</sup> Dazu führte der der Ministerpräsident aus:

„In diesem Fall bin ich in dem Bereich von: Das wird wohl so gewesen sein. Nämlich, dass dieser Betrag von 80 an meine Ohren gekommen ist. Das waren ja hektische Zeiten und dass mein Nachfassen gegenüber der fachlichen Ebene war: Jetzt lass uns bitte nicht eine Summe nehmen, die zu klein ist. Sondern, lasst da die Leute drauf schauen, denn das ist der letzte Schuss, den wir haben. Und deshalb muss das, was wir da machen wollen, muss mit dem Geld finanzierbar sein. Dass natürlich die Tendenz besteht zu sagen: Nicht so eine Riesensumme. Dafür habe ich Verständnis aber das sagt natürlich gar nichts. Man muss ja wissen – der Ausschuss weiß das wahrscheinlich – die höchste Rettungsbeihilfe, die je ausgezahlt wurde. Und dass da die Tendenz war, zu sagen ‚nein, soviel brauchen wir gar nicht‘, finde ich sehr menschlich. Aber das ist so einer der Punkte, wo ich gesagt habe, das will ich genau wissen. Und wo dann eben die klare Botschaft kam: ‚Nein, also jetzt die 152,

<sup>2346</sup> Vgl. PwC-Arbeitspapier vom 4. Mai 2012 in WM 23, S. 138 PDF

<sup>2347</sup> Vgl. PwC-Gutachten vom 1. Juni 2012, Rn. 19 in LFI 36, S. 253

<sup>2348</sup> Zit. WP-040-27-10-2014, S. 33

<sup>2349</sup> Vgl. Jandke WP-028-05-05-2014, S. 80

<sup>2350</sup> Vgl. PwC-Gutachten zum Umstrukturierungsbedarf 21. Mai 2012 in FM 27, S. 2902

die sind es.“<sup>2351</sup>

Auch diese Kontrolle durch die Landesregierung bewertet der Parlamentarische Untersuchungsausschuss als vorrausschauend.

## 2. Begleitung der Rettungsbeihilfe durch die Landesregierung

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass sich die Landesregierung bei der Konzeption und der Ausgestaltung der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe – wie auch in ihrem sonstigen Vorgehen im Interesse der P+S Werften GmbH – ihres Handlungsspielraums bewusst gewesen ist und diesen auch voll ausgeschöpft hat. Dabei kam es zu keinem Zeitpunkt zu unlauterem oder gar gesetzeswidrigem Verhalten. Im Folgenden soll diese Bewertung im Detail begründet werden:

Die Opposition warf der Landesregierung vor, dass die Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe durch die Europäische Kommission nicht genehmigt worden sei. Diese These konnte im Rahmen der Beweiserhebung vollständig entkräftet werden. So befragte die Abgeordnete Drese den Zeugen Dr. Schütte zu einer Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 11. Juli 2012. In dieser Mitteilung führte die Kommission aus, die Rettungsbeihilfe unter Vorbehalt genehmigt zu haben.<sup>2352</sup> Der Zeuge Dr. Schütte antwortete hierzu:

„Ich weiß ehrlich gesagt nicht, ob das eigentlich dem von der Kommission erlassenen Beschluss entspricht. Das überrascht mich jetzt etwas. Die Kommission hat das sicherlich nicht in dem Sinne gemeint, dass sie sich das hinterher noch mal überlegt, sondern sie hat gesagt, das ist als eine vorübergehende Liquiditätsbrücke gedacht, die darf sechs Monate gehen. Deswegen ist es vorübergehend, ja, weil es nach sechs Monaten wieder zurückgeführt werden muss. Also, ich glaube, das ist einfach ein unglücklicher Ausdruck in der Pressemitteilung. Denn meines Erachtens hat die Kommission in ihrer Entscheidung, in ihrem Beschluss über die Genehmigung der Rettungsbeihilfe schlichtweg nur gesagt, das ist so genehmigt und das muss in sechs Monaten, muss entweder nachgewiesen werden, dass komplett zurückgezahlt ist oder ihr legt uns einen Umstrukturierungsplan vor oder einen Liquidationsplan.“<sup>2353</sup>

Weiterhin war das Land noch immer von einem möglichen Sanierungserfolg der P+S Werften GmbH überzeugt. Diese Überzeugung ist mit Sicherheit der Tatsache geschuldet, dass sich die P+S Werften GmbH bis zum Sommer 2011 zunächst positiv entwickelte. So konnte unter anderem mit den Kreditversicherern QBE und VHV ein weiterer Bauzeitrahmen eingeworben werden. Dieser fiel bereits nicht mehr unter das Temporary Framework der EU, sondern erfolgte nach marktüblichen Kriterien. Weiterhin hatte sich im Verlauf des Jahres 2011 das Rating der P+S Werften verbessert.<sup>2354</sup> Der Zeuge Saur erklärte ausdrücklich, dass die Rettungsbeihilfe dazu gedacht gewesen sei, die Werft „auf Null zu setzen“<sup>2355</sup>, damit diese nach den aufgetretenen Problemen<sup>2356</sup> wieder in Ruhe arbeiten

<sup>2351</sup> Zit. WP-061-13-04-2015, S. 48

<sup>2352</sup> Vgl. Schütte WP-057-18-03-2015, S. 28

<sup>2353</sup> Zit. WP-057-18-03-2015, S. 28 f.

<sup>2354</sup> Vgl. Creditreform Rating vom 13.01.2011 in WM 19, S. 289

<sup>2355</sup> Zit. WP-040-27-10-2014, S. 45 f.

<sup>2356</sup> Vgl. 2. Teil, B. XI. Probleme der P+S Werften GmbH ab Mitte 2011

könne. Vor diesem Hintergrund bestätigte der Zeuge Jensen, dass die Rettungsbeihilfe in der Folge ein ruhigeres Arbeiten ermöglicht habe.<sup>2357</sup> Damit dieses ruhigere Arbeiten mit einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe durch die EU-Kommission genehmigt werden konnte, mussten neben den in Kapitel II. 1. Benannten „harten“ und „weichen“ Kriterien der EU erst einige weitere Voraussetzungen erfüllt sein. Diese Voraussetzungen waren:

a) Beteiligung privater Geldgeber an der Umstrukturierung

Eine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe darf nicht ausschließlich durch staatliche Gelder gestemmt werden, um ein Investitionsinteresse aller beteiligten Marktteilnehmer nachzuweisen. Es muss ausgeschlossen sein, dass lediglich ein politisches Interesse für den Erhalt des jeweiligen Unternehmens maßgeblich ist. Die Landesregierung war also verpflichtet, private Geldgeber, die auch ein wirtschaftliches Interesse am Fortbestehen der Werft hatten, in die Rettungspläne mit einzubinden. Die marktwirtschaftlichen Akteure waren in Bezug auf den Fall der P+S Werften GmbH die Banken, die Zulieferer und die Beschäftigten:

aa) Banken:

Die Banken willigten ein, bei einer Umstrukturierung auf die 90-Prozent-Verbürgung durch die Bundesregierung und das Land Mecklenburg-Vorpommern zu verzichten. Allerdings forderten die Banken unter der Führung der NORD/LB ausdrücklich eine Neubesetzung des Managements.<sup>2358</sup>

bb) Zulieferer:

Auch die Zulieferer konnten für eine Beteiligung an der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe gewonnen werden. Allerdings musste zunächst ein brauchbares Beteiligungsmodell gefunden werden. Hier gab es verschiedene Ideen:

„Also, so wie ich das mitgekriegt habe da in der Besprechung, war das ja für das Konzept nach dem Dezember hinaus. Über dies dreijährige Konzept sollte das ja laufen. Also, es wurde schon, schon ziemlich Blödsinn da erzählt, so nach dem Motto: ‚Vier Prozent schlägt Ihr auf die zukünftigen Aufträge rauf.‘ Wusste ich auch nicht warum. Weil man muss ja Aufträge auch erst mal verhandeln. Dann muss man gegenüber dem Wettbewerber gewinnen und dann ... dann, dann ist es schon wieder kein Wettbewerb. Weil dann, wie willst du dann die vier Prozent da raufhauen? Und dann kriegst du die im Preis dann wieder. Also, das waren schon wilde Spekulationen, die da angestellt wurden. Gießelbach hat dann bloß die Hände hochgerissen und hat gesagt: ‚Das ist Beschiss, das machen wir nicht.‘“<sup>2359</sup>

Letztendlich wurde auch diese Problematik einvernehmlich gelöst, indem auf ein Genusscheinmodell zurückgegriffen wurde. Die Zulieferer erwarben Genussscheine am zukünftigen Gewinn der P+S Werften GmbH, erhielten jedoch keine direkte Unternehmensbeteiligung um jeglichen Einfluss auf die Auftragsvergabe durch die Zulieferer auszuschließen. So konnten die Zulieferer für einen Rettungsversuch gewonnen und eine potenziell rechtswidrige Wettbewerbsverzerrung vermieden werden.

<sup>2357</sup> Vgl. Jensen WP-046-01-12-2014, S. 69

<sup>2358</sup> Vgl. Vorlage zur Kabinettsitzung am 3. Juli 2012 in WM 30, S. 383

<sup>2359</sup> Zit. Selck WP-046-01-12-2014, S. 44

cc) Beschäftigte:

Auch die Beschäftigten sollten sich über Genussscheine an der P+S Werft beteiligen, da ein einfacher Lohnverzicht oder ein vergleichbares Modell von der Europäischen Kommission nicht als Eigenbeitrag genehmigt worden wäre, weil nur eine direkte Beteiligung in Form einer Investition in Frage kam.<sup>2360</sup> Dazu führte der Zeuge StS. Dr. Rudolph aus:

„Zulieferer und Mitarbeiter, so der Lehrsatz, müssen sich direkt und ohne Umwege am Unternehmen beteiligen. Und das sollte geschehen über Genussscheine. Über Genussscheine erwirbst du zwar keine Anteile an der Werft, man erwirbt aber Anteile am Gewinn der Werft. Und die ganze Zeit ging es immer darum, wie kann es möglich sein, Zulieferer und Mitarbeiter zu Beiträgen zu animieren in einer Freiwilligkeit?“<sup>2361</sup>

Vor diesem Hintergrund erhob die Opposition den Vorwurf, die Landesregierung habe Druck auf die Zulieferfirmen ausgeübt. Dieser Vorwurf wurde jedoch auf Nachfrage der Abgeordneten in der Beweiserhebung ausgeräumt. So erklärte der Zeuge StS. Dr. Rudolph hierzu in seiner Vernehmung:

„Wenn man die Zulieferer kennt, wenn man weiß, dass wir eine selbstbewusste Zuliefererindustrie in Mecklenburg-Vorpommern haben, wenn man weiß, dass genau die Europäische Kommission als große Überschrift überhaupt der Akzeptanz von Beiträgen die Freiwilligkeit geschrieben hat, die Unabhängigkeit eben von der Werft, merkt man daher schon, dass jeder Versuch, sollte es ihn gegeben haben – und während ich im Raum war, sowohl am 31. Juli als am 1. August hat es keinerlei Versuche gegeben, die Zulieferer unter Druck zu setzen – aber sollte man es eventuell getan haben – wie gesagt, als ich dabei war, ist das nicht der Fall gewesen – wäre von Anfang an das, was man dann hätte als Antwort bekommen, eingesammelt hätte, nicht anerkannt worden durch die Europäische Kommission. Es wäre nicht anerkennungsfähig gewesen.“<sup>2362</sup>

Die Zulieferer und Banken knüpften ihre freiwillige Beteiligung jedoch an bestimmte Bedingungen. Eine dieser Bedingungen war die Neubesetzung der Vakanzen im Management und vor allem die Ablösung von Herrn Dr. Brammertz.<sup>2363</sup> In Anbetracht der eingetretenen Management-Fehler gab es auch aus Sicht der Landesregierung keinen Grund, an der bisherigen Geschäftsführung festzuhalten. Es ist dabei also festzustellen, dass diese Bedingung im Interesse aller Geldgeber und Bürgen war. Auch die Kommunikation der Geschäftsführung unter der Leitung von Herrn Dr. Brammertz wurde von den Banken und Zulieferern bemängelt.<sup>2364</sup> So führte der Zeuge Gefken aus dem Kreis der Zulieferer aus:

„Also, mit Herrn Fuchs hatte ich zwei Gespräche, im Stil und Ton aus meiner Sicht völlig in Ordnung. Mit Herrn Dr. Brammertz ... war es nicht ..., also jede, jede Führungskraft hat ja so den eigenen Stil. ... Manchmal werden Argumente nicht besser, wenn Sie laut vorgetragen werden. [...] Man muss dann irgendwann Druck auf... aufbauen als Geschäftsführer. Nur wenn sie Druck aufbauen bei jemandem, der relativ schnell zeigen kann, das liegt aber nicht an uns, da müsst ihr schon mal selber gucken. Und dass dann dieser Druck, dann immer mehr wird, durch Anwaltsschreiben, ich sage mal, dann wird das

<sup>2360</sup> Vgl. StS Dr. Rudolph WP-050-19-01-2015, S. 12

<sup>2361</sup> Zit. StS Dr. Rudolph WP-050-19-01-2015, S. 12

<sup>2362</sup> Zit. WP-050-19-01-2015, S. 11

<sup>2363</sup> Vgl. Saur WP-040-27-10-2014, S. 38; Protokoll des Finanzausschusses vom 23. August 2012 in Stk 5, S. 230

<sup>2364</sup> Vgl. Schreiben des MAZA an Wirtschaftsminister Glawe in WM 35, S. 172



Schiff nicht fertiggebaut. Da versucht sich jeder so ein bisschen zurückzuziehen und zu sagen: So, jetzt muss ich aber ganz genau aufpassen, was ich schreibe. [...] Und es hat natürlich nicht geholfen. Es hätte aber, aus meiner Sicht, nur abgewendet werden können, wenn man sich mit allen Beteiligten an die, an den Tisch gesetzt hätte. Und wie ich finde, hätte man dann eben realistische Pläne machen müssen. Das ist aber leider nicht passiert.“<sup>2365</sup>

b) Kapazitätsabbau oder andere Kompensationen

Diese Bedingung war mit ein Grund, weshalb im Krisenjahr 2009 die Option einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe nicht gezogen wurde. Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss hat den Eindruck gewonnen, dass zunächst angestrebt wurde, die Bedingungen der Beteiligungen privater Geldgeber zu erfüllen. Dennoch wurden frühzeitig die – von der Europäischen Kommission geforderten – Kompensationsmaßnahmen skizziert. Dabei war es der Landesregierung nach Ansicht des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses wichtig, so viele Arbeitsplätze wie möglich zu erhalten. Um dies zu erreichen, sollte die Peene-Werft Wolgast im Rahmen des Zukunftskonzeptes von Herrn Fuchs an einen Investor veräußert werden. Herr Saur erläuterte:

„[...] er [Herr Fuchs] meinte, dass man Wolgast relativ schnell verkaufen kann, dann könnte man gegenüber der Kommission sagen: „Was wollt ihr hier mit Kapazitätsabbau? Wir haben unsere Kapazität abgebaut, indem wir diesen Standort verkauft haben.“<sup>2366</sup>

Vor der Insolvenz kam es jedoch nicht mehr dazu. Allerdings konnte dann im Rahmen des späteren Insolvenzverfahrens die Peene-Werft Wolgast relativ zügig an einen Investor – in diesem Fall die Lürssen-Gruppe – veräußert werden.

c) Tranchenauszahlung

Vor dem Hintergrund der Zweckentfremdung der Bauzeitfinanzierung im Vorfeld der Rettungsbeihilfe, musste die Landesregierung sicherstellen, dass die einzelnen Tranchen auch zweckgerichtet verwendet werden. Hierfür erteilte die Landesregierung der PwC den Auftrag, ein Controlling zu entwickeln, um den Verbleib der ausgezahlten Finanzmittel zu prüfen und über den Fortgang der Rettungsbeihilfe zu berichten.<sup>2367</sup> Das Konzept der Tranchenauszahlung bot im Zusammenhang mit dem Controlling durch die PwC die Gewissheit, dass die Mittel durch die Werft nicht grundsätzlich zweckentfremdet eingesetzt werden, wie zuvor im Rahmen des Temporary Framework. Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss ist der Ansicht, dass die Landesregierung hier eine sinnvolle und sichere Kontrolle etabliert hat.

Welche juristische Regelung die Verpflichtung zur Tranchenauszahlung letztendlich auslöste, konnte durch den Parlamentarischen Untersuchungsausschuss nicht zweifelsfrei aufgeklärt werden. In der damaligen R&U Leitlinie der Europäischen Union ist lediglich eine „Kann-Regelung“ zu finden, die sich außerdem explizit auf die Umstrukturierungsbeihilfe bezieht:

<sup>2365</sup> Zit. WP-042-03-11-2014, S. 133 f.

<sup>2366</sup> Zit. WP-040-27-10-2014, S. 41

<sup>2367</sup> Vgl. PwC-Konzeptpapier für ein Controlling der Rettungsbeihilfe vom 20. Juni 2012 in WM 23, S. 102 ff. PDF; Jandke WP-028-05-05-2014, S. 92; Jandke WP-038-06-10-2014, S. 7

„Bei Umstrukturierungen, die sich über mehrere Jahre erstrecken und für die umfangreiche Beihilfen bereitgestellt werden, kann die Kommission verlangen, dass die Umstrukturierungsbeihilfe in mehreren Tranchen ausgezahlt wird. Sie kann die Auszahlung der einzelnen Tranchen von Folgendem abhängig machen:

- einer Bestätigung vor jeder Zahlung, dass die einzelnen Etappen des Umstrukturierungsplans termingerecht durchgeführt worden sind;
- ihrer Genehmigung vor jeder Zahlung nach Überprüfung der ordnungsgemäßen Durchführung des Plans.<sup>2368</sup>

Im Wortlaut ist diese Regelung in Bezug auf den Umgang mit der vorgelagerten Rettungsbeihilfe also nicht einschlägig. Dennoch sagte der Zeuge Saur aus, dass die Rettungsbeihilfe nach den Regeln der Europäischen Kommission nur in Tranchen ausgezahlt werden dürfe:

„Ja, das ist, das ist nicht so eine einfache Situation. Also die, die Rettungsbeihilfe darf erstens mal nur in Tranchen ausgezahlt werden. Das ist in der entsprechenden Richtlinie vorgeschrieben. Das heißt, es muss die Werft ihren Bedarf immer konkret nachweisen. Also, sie kann nicht in einem Zug bereitgestellt werden, sondern immer nur nachdem, was tatsächlich an Rechnungen anfällt und auch nur für eine ... also ganz engen Vorlauf, vielleicht von 14 Tagen maximal.<sup>2369</sup>

Die EU-Leitlinie schreibt allerdings vor, dass im Rahmen einer Rettungsbeihilfe nur der absolut notwendige Minimalbetrag in das jeweilige Unternehmen gegeben werden darf. Insofern ist es durchaus in der Logik der damaligen EU-Richtlinie, nur jene Mittel freizugeben, welche für die Weiterführung des Geschäftsbetriebes der P+S Werften GmbH zwingend erforderlich gewesen sind.<sup>2370</sup> Weiterhin wurde im Fall der P+S Werften GmbH durch die EU-Kommission mit 152,4 Mio. € die bis dato größte Rettungsbeihilfe überhaupt genehmigt. Gerade weil mit der enormen Höhe der Rettungsbeihilfe Neuland betreten wurde, war eine besonders gewissenhafte Kontrolle neben den bereits ausgeführten Gründen aber erforderlich. Die Verpflichtung zur Tranchenauszahlung ergab sich daher auch aus einer politischen Entscheidung des Kabinetts. Dazu führte der Ministerpräsident aus:

„Ich will aber zu dem Controlling bei der Rettungsbeihilfe einmal aus meiner Erinnerung sagen, dass ein Teil des Controllings, nicht die Sachen, die fachlich gemacht werden mussten, sondern die Vorgabe, dass wir die Rettungsbeihilfe in Tranchen ausgezahlt haben, die geht maßgeblich auf eine politische Entscheidung zurück, an der ich auch, nach meiner Erinnerung, auch maßgeblich beteiligt war. Weil ich die große Gefahr gesehen habe, das war ja alles immer haarscharf, ob wir zur Seite des Risikos oder zur Seite der Chance gehen, und weil für mich eine große Frage war: Kriegen wir es denn überhaupt hin, dass die Gespräche, mit den Zulieferern vor allem, Belegschaft sah deutlich besser aus, dass die Zulieferer stehen, dass sie mitmachen.<sup>2371</sup>

<sup>2368</sup> Zit. Amtsblatt der EU C244/8: Leitlinien für staatliche Beihilfen, Rn. 48, zum Gültigkeitszeitraum vgl. C 156/3

<sup>2369</sup> Zit. WP-040-27-10-2014, S. 30

<sup>2370</sup> Vgl. Amtsblatt der EU C244/4: Leitlinien für staatliche Beihilfen, Rn. 15

<sup>2371</sup> Zit. Sellering WP-061-13-04-2015, S. 27

Nach Ansicht des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses hat das Instrument der Tranchenauszahlung dieser notwendigen Kontrolle ebenfalls Rechnung getragen. Die Ansicht, dass die Tranchenauszahlung dem Land Mecklenburg-Vorpommern eine sehr genaue Kontrolle durch die PwC ermöglicht hat, vertraten dabei auch die Vertreter der Landesregierung in den Zeugenanhörungen.<sup>2372</sup> Allerdings bemängelte der Zeuge Dr. Winter das System der tranchenartigen Auszahlung der Rettungsbeihilfe als zu kleinteilig, um die Zulieferer zu beruhigen:

„Rettungs... Rettungshilfe, oder Rettungsbeihilfe, oder Rettungs... dass dieser Kredit eigentlich dem Management nicht zur Verfügung stand. Der wurde, das ist auch verständlich, ich sage das ganz ohne Vorwurf, ich sage nur jetzt von außen betrachtet: Da wurden immer acht, neun und mal 3 Mio. und mal 7 Mio. losgetreten, einmal die Woche. Damit kriegst du nicht 300 Leute von der Zuliefererindustrie auf die Werft. Die kommen nicht. Die sagen: ‚Wenn das, was ist denn mit der nächsten Woche, kommt die nächste Rate denn?‘ Das wissen wir nicht. Und das wurde auch immer wieder gesagt, jedes Mal wird wieder neu entschieden.“<sup>2373</sup>

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss kommt zu dem Urteil, dass sich die Landesregierung dieser Problematik ebenfalls bewusst gewesen ist und auf einer Abwägungsentscheidung zwischen der notwendigen Sicherheit einerseits und andererseits dem Anliegen, die beteiligten Akteure zu beruhigen, basierte. Dieses Problembewusstsein äußerte sich nach Ansicht des Ausschusses darin, dass die Landesregierung den Gesamtbetrag zwar nur in Tranchen auszahlte, die Rettungsbeihilfe jedoch über einen einzigen Zuwendungsbescheid als großvolumiges Gesamtpaket bewilligte. Der Zeuge Saur erklärte hierzu:

„Und das hat dann dazu geführt, dass man über den großen Betrag, 152 Mio. dann, glaube ich im Juli eine Gesamtentscheidung getroffen hat. Hat dann einen Zuwendungsbescheid gegeben über 152 Mio.. Aber das eigentliche Problem, dass man nun weiterhin nur in Tranchen auszahlen durfte, das ist geblieben. Man hat das anders dargestellt: Man hat nicht einen kleinen Bescheid gemacht, sondern einen großen Bescheid. Aber die Tranchen wurden damit auch nicht größer. Das ist die Situation gewesen.“<sup>2374</sup>

Andere verantwortbare Alternativen sind dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuss nicht bekannt.

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss bewertet auch die enge Begleitung durch eine renommierte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft positiv. Die zusätzliche Kontrolle durch die PwC löste dann unter anderem den Fragenkatalog aus, der von Herrn Fuchs an seinem ersten Arbeitstag als neuer Hauptgeschäftsführer vorgefunden wurde.<sup>2375</sup>

Weiterhin war die Landesregierung erst durch das System der Tranchenauszahlung in der Lage, die Rettungsbeihilfe im August zu stoppen. Erst durch die Einbehaltung der Rettungsbeihilfe konnte nach der Stellung des Insolvenzantrags durch den damaligen Hauptgeschäftsführer Rüdiger Fuchs ein geordnetes Insolvenzverfahren zur

<sup>2372</sup> Vgl. Koch WP-036-29-09-2014, S. 12

<sup>2373</sup> Zit. WP-036-29-09-2014, S. 146

<sup>2374</sup> Zit. WP-040-27-10-2014, S. 31 f.

<sup>2375</sup> Vgl. 2. Teil, C. II. 2. Feststellungen zur Situation der P+S Werften durch Fuchs

Schadensminimierung geführt werden, weil auch ein Insolvenzverwalter Geld für seine Arbeit benötigt und ein gesondertes Massendarlehen EU-rechtlich unzulässig gewesen wäre. Der Zeuge Dr. Schütte erklärte diesen Sachverhalt so:

„Wenn ich jetzt dieses Unternehmen habe und ich habe eine genehmigte Rettungsbeihilfe, darf ich dann eigentlich europarechtlich, wenn ich jetzt Insolvenz anmelde, überhaupt noch darauf zugreifen oder nicht? Die Antwort war: ‚Ja, darf man.‘ Und zu sagen: Wenn ich nicht daraus das nehme, sondern einfach sage, ich gebe jetzt als Land aus einem anderen Topf irgendwie was und gebe das dem insolventen Unternehmen? Da haben wir gesagt: ‚Das ist, das geht irgendwie nicht. Nicht.‘“<sup>2376</sup>

Ein Massedarlehen hätte also nicht mehr gewährt werden können. Im Ergebnis ist festzustellen, dass erst die vorsichtige Auszahlung der Rettungsbeihilfe eine geordnete Insolvenz und damit die zumindest teilweise Bedienung der Gläubigerinteressen möglich geworden ist. Wenngleich eine Insolvenz vonseiten der Landesregierung nachweislich zu keinem Zeitpunkt angestrebt wurde, hat der umsichtige Umgang mit der Rettungsbeihilfe dem Land eine Schadensbegrenzung im Rahmen eines geordneten Insolvenzverfahrens ermöglicht.<sup>2377</sup>

### 3. Eintritt der Insolvenz

Als Herr Fuchs nach seinem Amtsantritt zu der Überzeugung gelangte, die P+S Werften in der aktuellen Situation mit den genehmigten und nicht mehr aufstockbaren Finanzmitteln retten zu können, hatte die Landesregierung haushaltsrechtlich keine andere Wahl, als die Rettungsbeihilfe einzustellen.

„am Ende wird das Geld mit den Schiffen verdient. ... Und wenn das an der Ecke nicht klappt, dann ist das das eigentliche Problem. Aus meiner Sicht halt noch mal zu sagen: die Finanzierung war knapp. Das war nicht bequem, ganz sicherlich nicht, aber machbar. Die Gründe für das Scheitern der Werft liegen meines Erachtens im operativen Bereich.“<sup>2378</sup>

Dieses Scheitern ist unter den dargelegten Sachverhalten nach Ansicht des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses auf zwei maßgebliche Ursachen zurückzuführen:

- Das Unvermögen der Geschäftsleitung um Herrn Dr. Brammertz, die Arbeits- und Kommunikationsprozesse so zu strukturieren, dass der umfangreiche und vor allem anspruchsvolle Auftragsbestand sinnvoll abgearbeitet und eine existenzbedrohende Situation vermieden werden konnte. In diesem Zusammenhang fand der Zeuge Selck deutliche Worte:

„Denn man weiß ja, was man als Unternehmen zu leisten hat. So und die, die Fachkompetenz in unserem Lande, die, für die Unternehmen, die ich kenne, die dort in den Werften tätig ist, da kann ich meine Hand für ins Feuer legen, die machen, ich will jetzt hier

<sup>2376</sup> Zit. WP-057-18-03-2015, S. 30 f.

<sup>2377</sup> Vgl. Dr. Schütte WP-057-18-03-2015, S. 38 f., S. 58

<sup>2378</sup> Zit. Axhausen WP-008-22-04-2013, S. 63

um Gottes Willen nicht hier Sprecher für unsere Unternehmen hier sein. Aber man kennt sich ja hier in Meck-Pomm, und die machen einen hervorragenden Job. Das ist so. Das hat, ist auch in den vergangenen Jahren so gewesen und die ist, die sind ja heute auch noch alle da, fast alle da und es ist heute auch noch so. Natürlich ist es auch dann wieder so, und das mache ich jetzt an meinem Unternehmen fest, wenn man solche Projekte hat, dann muss man natürlich sehr sensibel damit umgehen und man sagt immer: Der Fisch fault zuerst am Kopf. Das ist auch so. Und wenn, wenn der Kopf funktioniert, dann funktioniert auch jedes Unternehmen und dann wird auch jede Arbeit fertig.“<sup>2379</sup>

- Das Verhalten der Besteller Terry Highlands und Harren & Partner. In mehreren Anhörungen äußerten verschiedene Zeugen, dass vor allem das Ausbleiben von großvolumigen Anzahlungen der Auftraggeber den eigentlichen Werftbetrieb erheblich beeinträchtigt hat. So sprachen die Landesministerin Polzin und Finanzstaatssekretär Bäumler von „Stolpersteinen“, welche die Werft aus dem Gleichgewicht gebracht habe. Auch der Zeuge Jensen äußerte aus seiner Wahrnehmung als Prokurist der P+S Werften GmbH, dass durch die ausgebliebenen Anzahlungen erhebliche Probleme entstanden seien. Wörtlich sagte er:

„Anfang 2012 stellten sich auf den Werften erste gravierende Schwierigkeiten ein, nachdem Ende 2011 vertraglich fixierte Zahlungen für mehrere Neubauprojekte ausgeblieben waren. Ich meine mich an eine Summe von über 90 Mio. zu erinnern, die an Zahlungen Ende 2011 nicht kamen. Das waren Zahlungen von Coastline für das OCV und Zahlungen von OIG, die überraschend ausfielen. Details hierzu haben Ihnen vielleicht schon die für die Finanzen zuständigen Personen gegeben, oder werden Ihnen in diesen Befragungen noch geben. Ich selbst war für die Finanzen nicht zuständig. Und wenn solche Beträge – 90 Mio., das entspricht in etwa einem Drittel des Jahresumsatzes der Werften – plötzlich ausbleiben, dann zieht das natürlich Konsequenzen nach sich. Das erschließt sich ja für Personen, die nicht direkt mit Finanzen in Berührung kommen. Die Konsequenzen stellten sich folgendermaßen dar: Wichtige Dienstleistungen, insbesondere externe Konstruktionsleistungen, konnten nicht mehr termingerecht gebunden werden. Die Dienstleister mussten getröstet und gebeten werden, ihre Kapazitäten freizuhalten. Die Bereitschaft dieser Dienstleister, dies zu tun und überhaupt weiter mit den Werften zusammenzuarbeiten, war nicht in allen Fällen gegeben. Ich hatte bereits ausgeführt, dass sämtliche Projekte in mehr oder weniger großem Umfang von diesen Konstruktionsleistungen externer Art abhingen. Dadurch kam natürlich relativ schnell vieles ins Stocken. Auch die Zulieferer, die neben Lieferungen von Material und Arbeitsleistungen an Bord der Werft ja auch konstruktive Unterlagen zur Verfügung stellen, wurden sofort zurückhaltender. Diese Unterlagen der Zulieferer waren für die Auslegung wiederum anderer Systeme von Bedeutung. Das ist alles verzahnt, die ganzen Systeme am Schiff. Sie müssen sich das so vorstellen, wenn beispielsweise die Schemata und die Anordnungspläne für Lüftungen nicht kommen, dann sind die Kollegen oder auch die Zulieferer, die auf der anderen Seite medienführende Systeme auslegen müssen, sofort in ihrer Arbeit behindert oder müssen gewagte Annahmen treffen, die dann wiederum großes Änderungspotenzial nachgelagert mit sich ziehen.“<sup>2380</sup>

Im Rahmen der Beweisaufnahme durch den Parlamentarischen Untersuchungsausschuss ging die Fraktion DIE LINKE dem Vorwurf nach, die Landesregierung könnte einen

<sup>2379</sup> Zit. WP-046-01-12-2014, S. 17

<sup>2380</sup> Zit. WP-046-01-12-2014, S. 66 f.

Geschäftsführerwechsel vollzogen haben, um die Werften im Rahmen einer Insolvenz planmäßig abzuwickeln. Der Vorsitzende des Parlamentarischen Untersuchungsausschuss konfrontierte vor diesem Hintergrund den letzten Hauptgeschäftsführer der P+S Werften GmbH mit diesem Sachverhalt. Der Zeuge Fuchs entkräftete diesen Vorwurf. Seine Äußerungen wurden auch vor dem Hintergrund weiterer Zeugenaussagen durch die Arbeitnehmervertreter bestätigt.<sup>2381</sup> Er erklärte:

„Zu keinem Zeitpunkt, dafür hätte ich mich auch nicht hergegeben. Die Grundlage, auf der ich gekommen bin, ist das Rettungspaket gewesen und der glaubhafte und überzeugende Antritt der Landesregierung, diesem Unternehmen noch mal eine Zukunft zu geben, und auf der Basis: Es war ein Auftragsbestand da, es war eine tolle Mannschaft da, es war eine tolle Infrastruktur da und es war das Commitment von einem Land da, zu retten und auch die anderen Stakeholder, ob Zulieferer oder Mitarbeiter haben ja signalisiert, dass Sie an dem Rettungspaket mitwirken wollen. Auf der Basis bin, bin ich gekommen.“<sup>2382</sup>

Auch der Zeuge Dr. Schütte widersprach diesem Vorwurf ebenfalls ausdrücklich:

„Darauf kann ich Ihnen eine ganz klare Antwort geben. Es stand absolut im Vordergrund, die Umstrukturierung und die Fortführung des Unternehmens. Das, die Möglichkeit einer geordneten Abwicklung ist einmal diskutiert worden und angesichts der gesamten, des gesamten Umfelds der gesamten Zahlen und des Projekts zur Umstrukturierung verworfen worden, als eine zwar vielleicht theoretische Möglichkeit, aber sicherlich nichts, was man gleichberechtigt daneben macht.“<sup>2383</sup>

Im Rahmen der Beweiserhebung wurde vielmehr deutlich, dass der Wechsel in der Geschäftsführung die Bedingung der finanzierenden Banken und der Zulieferer in Bezug auf ihre Beteiligung an einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe war.<sup>2384</sup> Wegen des hohen wirtschaftlichen Schadens für das Land Mecklenburg-Vorpommern besteht zweifellos ein öffentliches Interesse an den Vorgängen, die unmittelbar vor der Insolvenz stattgefunden haben. Daher soll dieser Verlauf im Folgenden näher betrachtet werden:

Als Herr Fuchs den Posten von Dr. Brammertz am 7. August 2012 übernahm, musste er sich zunächst ein Bild von der industriellen Wirklichkeit der P+S Werften machen. Bereits vorher war er durch das Wirtschaftsministerium so gut es ging auf seine neue Aufgabe vorbereitet worden. Dazu wurde ihm jedoch vor allem ein Überblick über die finanzwirtschaftlichen Aspekte des Engagements zu Gunsten der P+S Werften gegeben.<sup>2385</sup> Da Herr Dr. Brammertz eine ordentliche Übergabe unterließ<sup>2386</sup>, musste sich Herr Fuchs selbst ein Bild von der industriellen Wirklichkeit vor Ort machen. Dazu besichtigte er zunächst an seinem ersten Arbeitstag im Beisein von Mitarbeitern der Landesregierung und der PwC die im Bau befindlichen Schiffe. In diesem Rahmen wurden auch die Scandlines-Fähren besichtigt. Seinen Eindruck schilderte der Zeuge Fuchs so:

„Insbesondere auf dem ersten Schiff standen wir dann. Das Schiff war so weit fahrfähig, hatte einen Motor, hatte eine Brücke, aber das Entscheidende war ja bei diesen Schiffen,

<sup>2381</sup> Vgl. Fröschke WP-044-24-11-2014, S. 27; Kräplin WP-044-24-11-2014, S. 103

<sup>2382</sup> Zit. WP-048-12-01-2015, S. 16

<sup>2383</sup> Zit. WP-057-18-03-2015, S. 58

<sup>2384</sup> Vgl. 3 Teil, II. 5.1. Beteiligung privater Geldgeber an der Umstrukturierung

<sup>2385</sup> Vgl. Fuchs WP-048-12-01-2015, S. 8

<sup>2386</sup> Vgl. Fuchs WP-048-12-01-2015, S. 23

dass es nicht nur Autos aufnahm, sondern dass es vor allem auch Passagiere aufnahm und dass es zwei, drei Stockwerke mit aufwändigen Innenausbauten hatte. Und das Einzige, was wir da vorfanden, war dann nackter Schiffsbaustahl, ein wenig Isolierung und sehr, sehr viele Kabel, die wie Fragezeichen einer nichtgelösten Konstruktion und an allen möglichen Enden rauskamen bzw. aus der Decke hingen. Und in dem Moment dieser Besichtigung dieses Schiffes war allen Beteiligten klar, dass das in einem Zeitraum von weiteren vier Wochen bis zum Liefertermin und selbst noch mit weiteren sechs Wochen bis ... weiteren sechs Wochen bis, bis dann wieder der Vertrag sozusagen sich auflöst, dass dieses Schiff in dem Zeitraum nicht zu Ende gebaut werden kann. Das Gleiche hat sich dann auch im zweiten Schiff wiederholt, das eben mit der entsprechenden Verzögerung von einigen Monaten, die das Schiff im Durchlauf geplant war.<sup>2387</sup>

Die Anhörung des Zeugen Herrn StS Bäumer – der ebenfalls bei diesem Rundgang dabei gewesen ist – bestätigte das Bild:

„Man hat gedacht: Okay, die haben noch, weiß nicht, vier Wochen, sechs Wochen Zeit. Das sollte wohl funktionieren. Aber es, das Komische war, es arbeitete eben keiner. Man erwartet dann so eine kleine Ameise, so viele Ameisen, die da rumsausen, aber es war keiner da. Ich habe da vielleicht zwei oder vier Leute da, da auf dem Schiff gesehen, in dem Bereich.“<sup>2388</sup>

Die Landesregierung war bereits erheblich beunruhigt, weil ein zuvor erschienener Bericht der PwC auf weitere Verzögerungen bei den Scandlines-Fähren hinwies. Da die Scandlines-Fähren bereits erheblich in Verzug gewesen sind und der Eingang der hohen Schlussraten bei der Ablieferung in das Rettungskonzept einkalkuliert war, bedeutete ein Scheitern oder eine erneute Verzögerung bei den Scandlines-Fähren auch automatisch ein Scheitern der Rettungsbemühungen.<sup>2389</sup>

Nach dem Besichtigungstermin hat sich der Zeuge Fuchs mit den einzelnen Projektgruppen getroffen und die verschiedenen Schiffbauprojekte durchgesprochen. Außerdem beauftragte er den Schiffsbausachverständigen Mühlhausen, ein Tiefengutachten zu den Scandlines-Fähren anzufertigen. Im Rahmen dieser – durch Herrn Fuchs angestrebten – Nachforschungen hatte der Schiffsbausachverständige Mühlhausen erstmals Einblick in die projektinternen Vorgänge.<sup>2390</sup> In diesem Bericht kommt der Schiffsbausachverständige zu dem Urteil, dass kein sinnvoll geplanter Projektablauf vorlag und die verschiedenen Gewerke nicht effizient und vernünftig koordiniert waren.<sup>2391</sup> Nach Aussage des Zeugen Fuchs setzte sich das Kommunikationschaos durch alle Projektgruppen fort, sodass sich die Teams der Werft freuten, wieder von der Geschäftsführung angehört zu werden. Der Zeuge Fuchs formulierte das so:

„[...] und vor allem habe ich den Leuten zugehört. Und das war, glaube ich, der große Unterschied zu vorher. Und das war, glaube ich, auch der Grund, warum ich lediglich eine sogenannte vorläufige Durchlaufplanung vorfand, aber keine offiziell freigegebene Durchlaufplanung. Die Leute waren sehr froh, dass sie auch mal über die Themen, die sie

<sup>2387</sup> Zit. WP-048-12-01-2015, S. 10

<sup>2388</sup> Zit. WP-055-02-03-2015, S. 83

<sup>2389</sup> Vgl. Vorlage zur Kabinettsitzung am 6. August 2012 in WM 25, S. 158

<sup>2390</sup> Vgl. WP-030-16-06-2014, S. 123

<sup>2391</sup> Vgl. Kopie des letzten Status-Gutachtens vom 13.08.2012 in ADrs. 6/99, S. 3-7

tatsächlich hatten, wieder sprechen durften und dass ihnen jemand zugehört hat. Und auf der Basis haben wir dann Schiffbauprojekte für Schiffbauprojekte reviewt und haben dann angefangen, Stück für Stück eine Durchlaufplanung aufzubauen, die wieder was mit der industriellen Wirklichkeit auf dieser Werft zu tun hatte. Allerdings war auch erkennbar, dass diese Durchlaufplanungen signifikant später liegen, als das, was die Annahme war und was ja auch, darauf die Liquiditätsplanung basiert hat zu dem, was im Rettungskonzept geplant und angedacht war.“<sup>2392</sup>

Schlussendlich musste Herr Fuchs zur Kenntnis nehmen, dass aufgrund der genannten Schwierigkeiten die Lieferfähigkeit der P+S Werften GmbH versagt hatte<sup>2393</sup> und die dort vorhandenen Bauprojekte erst jenseits der vertraglich festgeschriebenen Lieferzeiten fertig gestellt werden könnten. Dabei musste das Gewichtsproblem bei den Scandlines-Fähren durch den neuen Hauptgeschäftsführer der P+S Werften GmbH nach eigenen Angaben erst noch aufwändig ermittelt werden:

„Also, bei der Gewichtsproblematik, da musste ich schon anderthalb Wochen nachfragen. Und da habe ich auch selber am Flipchart gestanden, um Überleitungen der Zahlen zu machen. Da mussten wir schon ein bisschen stärker nachfragen, aber nach anderthalb Wochen hatten wir das dann auch auf dem Tisch.“<sup>2394</sup>

In dieser Situation waren die allermeisten der jeweiligen Besteller – insbesondere Scandlines – aber nicht zur Abnahme verpflichtet und die Werft hatte kaum vertraglich gesicherte Aufträge mehr.<sup>2395</sup> Daraufhin versuchte Herr Fuchs noch mit den verschiedenen Kunden der P+S Werften GmbH über Nachverhandlungen eine Insolvenz abzuwenden.<sup>2396</sup> Als im weiteren Verlauf der Ereignisse die Reederei Scandlines jedoch wegen der monatelangen Verzögerungen und der dann erst bekannt gewordenen Gewichtsprobleme jenseits der vertraglichen Parameter keine weiteren Zugeständnisse machen wollte, blieb Herrn Fuchs nichts anderes übrig, als einen Insolvenzantrag zu stellen. Vor dem Hintergrund des Insolvenzverfahrens nahm die Reederei Scandlines dann ihr Sonderkündigungsrecht in Anspruch. Unabhängig davon war die Ablieferung der ersten Scandlines-Fähre allerdings noch für das Jahr 2012 eingeplant und der Eingang der hohen Schlussrate war bei der Konzeption der Rettungsbeihilfe ebenfalls für das Jahr 2012 einkalkuliert worden. Daher bedeutete eine Ablieferungsverzögerung dieser Fähre in das Jahr 2013 oder Nichtabnahme eine erhebliche Liquiditätslücke. Diese Liquiditätslücke führte dazu, dass die Rettungsbeihilfe nicht mehr bis zu einer möglichen Umstrukturierung reichte. Hierzu führte der Zeuge Fuchs aus:

„Also, um ganz klar zu sagen, die Scandlines-Fähren waren sowohl vom Zeitpunkt als auch von ihrer Finanzierungsstruktur, nämlich 80 Prozent der ... der Erlöse erst mit der Ablieferung. Es war völlig klar, wenn wir da keine Lösung für finden, dann hilft uns auch nix. Das Problem ist so groß, da hilft es uns dann auch nix, wenn wir für Besteller zwei oder drei eine Lösung hätten.“<sup>2397</sup>

<sup>2392</sup> WP-048-12-01-2015, S. 11; vgl. auch 3 Teil, I. 3. Geschäftsleitung unter Führung von Herrn Dr. Brammertz

<sup>2393</sup> Vgl. Fuchs WP-048-12-01-2015, S. 7

<sup>2394</sup> WP-048-12-01-2015, S. 19

<sup>2395</sup> Vgl. Fuchs WP-048-12-01-2015, S. 13

<sup>2396</sup> Vgl. Fuchs WP-048-12-01-2015, S. 13 bis 15

<sup>2397</sup> Zit. WP-048-12-01-2015, S. 22



Die Tatsache, dass die Höhe der Rettungsbeihilfe aufgrund des Ausbleibens der Scandlines-Schlussraten nicht bis zu dem Zeitpunkt reichte, an welchem eine Umstrukturierung hätte erfolgen können, ließ die Insolvenz unausweichlich werden. Um sich nicht wegen Insolvenzverschleppung strafbar zu machen, musste Herr Fuchs beim Amtsgericht den entsprechenden Antrag einreichen. Dies hielt ihn jedoch nicht davon ab, ein Zukunftskonzept für die P+S Werften zu erarbeiten. In diesem umriss er, dass die Peene-Werft Wolgast über ein im Kern tragfähiges Geschäftsmodell verfüge und mit guten Chancen an einen Investor hätte veräußert werden können.<sup>2398</sup> Die Situation der Volkswerft Stralsund gestaltete sich schwieriger: Herr Fuchs legte in seinem Konzeptpapier dar, dass der Standort in Stralsund völlig aus dem Takt geraten sei.<sup>2399</sup>

Die Tatsache, dass sich Herr Fuchs unter den obwaltenden Umständen nicht mehr in der Lage sah, die P+S Werften GmbH innerhalb der genehmigten Rettungsbeihilfe vor einer Insolvenz zu bewahren, hat dann letztendlich dazu geführt, dass die Landesregierung in der Folge gezwungen war, keine weiteren Gelder aus der Rettungsbeihilfe auszuzahlen. Dazu führte der Zeuge Dr. Mediger aus:

„Und deshalb ist dann nach zwei Gesprächen zwischen Ministerpräsident, Ministern und dem Geschäftsführer Herrn Fuchs schließlich am 20. August 2012 die Entscheidung auf Landesebene – auf Ebene der Landesregierung – gefallen, dass es nicht verantwortbar sein würde, weitere Beträge der Rettungsbeihilfe auszuzahlen.“<sup>2400</sup>

Als Fazit ist festzuhalten, dass die maßgebliche Ursache der Insolvenz in der Tatsache besteht, dass die P+S Werften GmbH – insbesondere die Volkswerft Stralsund – im operativen Bereich aus dem Takt geraten ist und darüber ihre Lieferfähigkeit verlor. Der Zeuge Axhausen führte bereits in der ersten Anhörung vor dem Parlamentarischen Untersuchungsausschusses aus:

„am Ende wird das Geld mit den Schiffen verdient. ... Und wenn das an der Ecke nicht klappt, dann ist das das eigentliche Problem. Aus meiner Sicht halt noch mal zu sagen: die Finanzierung war knapp. Das war nicht bequem, ganz sicherlich nicht, aber machbar. Die Gründe für das Scheitern der Werft liegen meines Erachtens im operativen Bereich.“<sup>2401</sup>

Die Tatsache, dass die Sanierung der P+S Werften GmbH fehlschlug und sich das Unternehmen aktuell in einem Insolvenzverfahren befindet, kann der Landesregierung somit nicht zum Vorwurf gemacht werden.

### III. Bewertung Rolle des Landes und seines Mandatars

Der Ausschuss stellt nach den Ergebnissen der intensiven Untersuchungen fest, dass der Landesregierung bei der Bearbeitung des Bürgerschaftsengagements umsichtiges Handeln zu bescheinigen ist. Sie hat alles rechtlich Mögliche und wirtschaftlich Vertretbare unternommen, um eine erfolgreiche Sanierung der P+S Werften GmbH zu ermöglichen. Ihr oberstes Ziel bestand darin, beide Werftstandorte als industrielle Kerne zu erhalten und die

<sup>2398</sup> Vgl. Zukunftskonzept von Rüdiger Fuchs in WM 122, S. 18-22 PDF

<sup>2399</sup> Vgl. Ebd.

<sup>2400</sup> Zit. WP-034-08-09-2014, S. 40

<sup>2401</sup> Zit. WP-008-22-04-2013, S. 63

zugehörigen Arbeitsplätze zu sichern.

Die Beweisaufnahme ergab in diesem Zusammenhang, dass die Landesregierung bei den Sanierungsbemühungen nach dem Lehrbuch vorgegangen ist. So wurde ein monatliches, gutachterliches Sanierungsreporting durch einen speziell von der Landesregierung beigezogenen Mandatar gegengeprüft. Dabei hat die Landesregierung mit der PwC eine der renommiertesten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften überhaupt unter Vertrag genommen.

Zusätzlich installierte die Landesregierung im Beirat des Treuhänders einen Vertreter, um so nicht nur die externen Informationen über das Bankenkonsortium zu bekommen, sondern auch durch den Beirat einen Einblick in die werftinternen Vorgänge zu erhalten.

In den Fällen wo die Landesregierung nicht nur Bürge sondern selbst Kreditgeber war (LFI-Darlehen und Rettungsbeihilfe), hat die Landesregierung ein eigenes Controlling vorgenommen. Dies geschah im Fall des LFI-Darlehens durch das Landesförderinstitut selbst. Dabei hat nachweislich in mindestens einem Fall eine umfängliche Kassenprüfung vor Ort stattgefunden. Im Fall der Rettungsbeihilfe griff die Landesregierung mit der Beauftragung der PwC sogar auf externen Sachverstand zurück.

Als ein Austausch des Hauptgeschäftsführers auf Grund der Managementschwächen unausweichlich wurde, begab sich die Landesregierung in Abstimmung mit der Treuhänderin auf die Suche nach einem adäquaten Ersatz und fand diesen in dem – in Schiffbaufragen – erfahrenem und hochkompetenten Rüdiger Fuchs.

Diese Erkenntnisse spiegeln sich auch in diversen Zeugenaussagen wieder. Das Handeln der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern beschrieben die nachstehenden Zeugen wie folgt:

- Dr. Markus Stadler:

„Aus meiner Erfahrung, und ich mache das nicht zum ersten Mal, ist in diesem Falle die Gewährung der finanziellen Unterstützung durch die Sanierungsfinanzierung, seitens der Geschäftsbanken und der öffentlichen Hände, geradezu lehrbuchmäßig korrekt und professionell abgelaufen.“<sup>2402</sup>

- Dr. Carsten Wiebers:

„Aus unserer Sicht sehr konstruktiv, sehr kooperativ, auch durch die Begleitung und auch sehr professionell durch die Begleitung durch den Mandatar des Landes. Das haben wir nicht in jedem Bundesland. Sehr sachverständig und alleine auch durch die Begleitung durch den Mandatar des Landes, PwC, haben wir natürlich auch hier eine zusätzliche Sicherheit in der Beurteilung gehabt. Auch was dann ein weiteres Engagement in Bezug auf die Werftkredite und Werfttrisiken betrifft. Ja.“<sup>2403</sup>

- Dr. Michael Schütte:

„Die Zusammenarbeit mit dem Land ist aus meiner Sicht immer super professionell

---

<sup>2402</sup> Zit. WP-028-05-05-2014, S. 7

<sup>2403</sup> Zit. WP-009-29-04-2013, S. 32

gelaufen. Also, insbesondere ... meine Hauptansprechpartner waren eigentlich hier Herr Saur und Herr Wauschkuhn. Herr Wauschkuhn aus dem Finanzministerium, Herr Saur aus dem Wirtschaftsministerium, gelegentlich auch andere Mitarbeiter aus dem Wirtschaftsministerium. Ich habe immer alle Informationen bekommen, die ich benötigt habe und wir haben uns ... das war ein ausgesprochen gutes Vertrauensverhältnis, ein sehr offenes. Wir haben sehr offen über die Punkte und Zweifel und Fragen gesprochen, Sachen miteinander diskutiert, zu jeder – ich hätte beinahe gesagt – zu jeder Tages- und Nachtzeit.“<sup>2404</sup>

- Dr. Stoltenberg:

„Das heißt,, wir hatten in all den Jahren und wir waren sehr beeindruckt von dem Commitment – ich muss das auch mal sagen – auch von der, von, von den Mandataren, all den Begleitern, der sozusagen, der, der öffentlichen Hand. Also wir waren sehr beeindruckt von der, von dem Commitment und dem Engagement, das im Unternehmen, aber auch in diesem Kreis der Begleiter und um das Unternehmen herum an den Tag gelegt worden ist, um durch diese schwierigen Zeiten zu kommen. Und das sah lange Jahre, trotz der Herausforderungen, auch ganz vernünftig aus.“<sup>2405</sup>

- Martin Hammer:

„Ich bin davon überzeugt, dass die am Prozess beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der damaligen Landesregierung, oder mit denen ich zu tun hatte, alle hart an dem Prozess mit gerungen haben, aber wie viel Einfluss man zum Schluss auf die finanzierenden Banken gehabt hat, das vermag ich nicht zu sagen. Aber ich bin mir relativ – und das glaube ich auch – bin schon fest davon überzeugt, dass da niemand irgendetwas Böses oder Negatives gewollt oder gewünscht hatte, sondern wir haben da alle hart für gekämpft, dass der Prozess soweit kommt, wie er kommt, dass zum Schluss die Bedingungen so sind wie sie sind, dann – ich sage mal – vermag man nichts zu ändern.“<sup>2406</sup>

- Berthold Brinkmann:

„Ja, als Externer – und selbst die Landesregierung war sicherlich auch in Beiräten vertreten, somit bekam man Informationen aus dem internen Bereich – hat man sich zu Stützen auf Ausführungen der Geschäftsführung, auf Äußerungen der Berater, die ich hier ja sowohl für die Geschäftsführung wie auch für die Gläubiger tätig waren, insbesondere auch Sanierungsberater. Ja, um die Frage zu beantworten, ob man aus diesen Äußerungen bereits entnehmen konnte, dass das Unternehmen, dass die Sanierung nicht glückte, das ist für mich schwer zu beantworten. Ich sehe es im Augenblick nicht so.“<sup>2407</sup>

Dabei kommt dem Zeugen Brinkmann eine besondere Rolle zu. Es ist als Insolvenzverwalter seine Aufgabe, Schadensersatzansprüche gegen diejenigen geltend zu machen, die das Scheitern verursachten. Insofern ist es bemerkenswert, wie nachdrücklich der Zeuge Brinkmann der Landesregierung ein besonders umsichtiges Vorgehen bescheinigte:

---

<sup>2404</sup> Zit. WP-057-18-03-2015, S. 31

<sup>2405</sup> Zit. WP-009-29-04-2013, S. 72

<sup>2406</sup> Zit. WP-009-29-04-2013, S. 145

<sup>2407</sup> Zit. WP-055-02-03-2015, S. 36 f.

„Dazu kann ich, vielen Dank, dazu kann ich was sagen, auch aus dem Vergleich anderer Restrukturierungssituationen. Wir arbeiten selber als sogenannte doppelstützige Treuhänder in einem ähnlichen Rechtsumfeld wie hier. Und ich kenne keinen unserer Fälle, in dem so sorgfältig mit Gutachtern gearbeitet worden ist, wie hier. Man muss das sehen, das KPMG-Gutachten war sehr aufwändig. Dann gab es – und das ist entscheidend für das Ganze, und auch der finanzielle Aufwand ist erheblich – dann gab es die Sanierungsbegleitung durch KPMG, das hat Millionen gekostet. Aber es war auch mit einer monatlichen Berichterstattung verbunden und natürlich auch mit Hinweispflichten für KPMG, wenn irgendwas gegenüber dem S 6-Gutachten aus dem Ruder gelaufen wäre. Dann hat man Ende 2011 noch einmal KPMG gebeten, das Ganze noch einmal zu überprüfen. Das ist erfolgt. Und man hat parallel die erste Äußerung von KPMG durch PwC – den Prüfungsumfang kenne ich nicht genau, aber ich habe gehört – auf Plausibilität prüfen lassen. Es ist schwer vorzustellen, dass man noch mehr tun sollte, das darf ich hier sagen. Und ich meine, dass ich dann ihre Frage dann auch so beantworten kann, dass ich keine Hinweise gefunden habe, die hier auf Versäumnisse schließen ließen.“<sup>2408</sup>

---

<sup>2408</sup> Zit. WP-055-02-03-2015, S. 18 f.

#### 4. TEIL: EMPFEHLUNGEN

Aus der geschilderten Problematik leiten sich für die Mitglieder des Untersuchungsausschusses folgende Anregungen für das Verfahren bei zukünftigen Landeshilfen oder –bürgschaften im Werftenbereich ab:

Die politische Frage, ob das ökonomische Risiko eines Einsatzes erheblicher Landesmittel zur Unterstützung oder Absicherung einzelner Unternehmen im Schiffbaubereich gerechtfertigt ist, sollte auf Basis eines möglichst breiten politischen Konsenses beantwortet werden. Die Entscheidungen über Hilfsmaßnahmen bedürfen einer richtigen und gesicherten Tatsachengrundlage. Dabei muss zwischen der technologischen und der kaufmännischen Seite differenziert werden.

- a) Auf technologischer Seite müssen im Werftenbereich die Schiffbauprojekte bzw. im Großanlagenbau die Einzelprojekte von der Planung bis zur Ablieferung eng begleitet werden durch Schiffsbau- oder sonstige technische Sachverständige. Dies war auch bereits bei den P+S Werften der Fall. Zukünftig müssen daneben die Begutachtung der Bauprojekte in ausreichendem Umfang und die Neutralität der Sachverständigen sichergestellt sein. Im Großschiffbau wie im Großanlagenbau allgemein kann ein eintägiger Vor-Ort-Termin des Schiffsbausachverständigen pro Monat (wie im Falle der P+S Werften GmbH) für eine eigenverantwortliche Prüfung der erzielten Baufortschritte mehrerer Neubauprojekte, eine mitlaufende Berechnung der noch erforderlichen Konstruktions- und Fertigungsstunden sowie des Gewichts gegebenenfalls nicht ausreichen. Auftragsumfang und –durchführung des Schiffsbausachverständigen müssen demnach zukünftig genauer überprüft werden. Vorteilhaft erscheinen in diesem Zusammenhang regelmäßige persönliche Rücksprachen von Vertretern der Landesregierung oder jedenfalls des Landesmandatars in Bürgschaftsfragen mit dem Schiffsbausachverständigen. Zusätzlich sollten die Bautenstände der Projekte in angemessenen Abständen durch sachkundige Vertreter bzw. Beauftragte der Landesregierung in Augenschein genommen werden, sofern dieses kostenneutral für das Land durchgeführt werden kann und für das betroffene Unternehmen nicht mit weiteren Belastungen im Rahmen der Bürgschaftsinanspruchnahme verbunden ist. Zumindest muss dem Land das Recht zur direkten Korrespondenz mit dem technischen Gutachter und dessen Verpflichtung zur Erteilung von Auskünften gegenüber dem Land, vorbehaltlich der unten stehenden Ausführungen zur Auftragserteilung, in der Unterstützungsentscheidung mindestens in Form einer Nebenbestimmung eingeräumt werden.
- b) Auf kaufmännischer Seite ist nicht die Zahl der Sachverständigen sowie der erstatteten Gutachten und Berichte entscheidend, die vorliegend sicherlich ausreichend war, sondern die Tiefe der Begutachtung. Hier erscheint es als mögliche Fehlerquelle, dass die Sanierungsgutachter und die Verantwortlichen für das laufende Bankenreporting offenbar lediglich auf die aus der Buchhaltung der Werften gelieferten Zahlen und Planungen aufsetzten und diese allenfalls plausibilisierten. Der Landesmandatar wiederum bewertete diese plausibilisierten Vorlagen der Berichterstatter. Hier sollte bereits bei den von der Werft gelieferten Zahlen angesetzt werden. Die Begutachtung der kaufmännischen Seite sollte jedenfalls stichprobenartig die gelieferten Zahlen und Planungen in der Buchhaltung eigenständig überprüfen. Erhöhte Aufmerksamkeit sollte dabei der Mittelverwendung zukommen, um eine Querverwendung von ausschließlich

projektbezogen bewilligten Mitteln zur laufenden Finanzierung bestehender anderweitiger Verbindlichkeiten frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Außerdem sollte die Entwicklung der Deckungsbeiträge laufender Projekte direkt und genau überwacht werden, um Defizite der Kalkulation oder in der Projektumsetzung frühzeitig zu erkennen. In diesem Zusammenhang sollten Vor-Ort-Prüfungen durch fachkundige Personen, verstärkt werden.

In der Konsequenz entsteht ein vergrößerter und damit kostenintensiverer Auftragsumfang für die kaufmännischen Sachverständigen. Um die Zusatzkosten zu begrenzen, sollte die Frequenz der gutachterlichen Stellungnahmen überprüft und entsprechend dem sich konkret zeigenden Bedarf flexibel angepasst werden. Bei der P+S Werften GmbH gab es ein monatliches Bankenreporting, zusätzliche Berichte an den Beirat, eine jährlich aktualisierte 3-Jahres-Planung sowie anlassbezogene Berichte über den gesamten Untersuchungszeitraum, obwohl sich die Lage teils schlechter, teils besser und teils dramatisch darstellte. Anpassungen der Berichtspflichten an die jeweilige aktuelle Lage sollten verstärkt geprüft werden. In der Berichterstattung ist eine Darstellung überholter Sachverhalte zu vermeiden. Im Rahmen ohnehin bestehender regelmäßiger Berichts- und Unterrichtsverpflichtungen sollte bei sich zuspitzenden Krisensituationen seitens des Landes darauf hingewirkt werden, dass die jeweiligen Informationen und Datenlagen zeitnah und unverzüglich zur Verfügung gestellt werden, um eine aktuelle Grundlage für die jeweiligen Bewertungen der Landesregierung bieten zu können. Hierbei ist jedoch darauf zu achten, dass weder für das Land noch für das betroffene Unternehmen zusätzliche Kosten verursacht werden. Auch hier gilt, dass die Frequenz der gutachterlichen Stellungnahmen und Berichte von Beratungsunternehmen dem konkreten Bedarf flexibel angepasst werden sollte.

Essentiell ist die Sicherstellung der Unabhängigkeit der Gutachter, die im Falle der P+S Werften GmbH zum Teil nicht ausreichend gewahrt war. Das bisherige Konstrukt im Bürgerschaftsverfahren erscheint hier verbesserungswürdig. Danach haben die kreditgebenden Banken den Werften den jeweiligen Gutachter nur vorgegeben und erwartet, dessen Renommee sowie die vorhandenen Landesregelungen würden eine ausreichende Neutralität sicherstellen. Die Werften – die auf positive gutachterliche Einschätzungen angewiesen waren – waren damit selbst Auftraggeber der Sachverständigen. Sie konnten die konkrete Durchführung im Vertragsverhältnis mit ihnen bestimmen und waren vor allem erstleseberechtigt hinsichtlich der Gutachten-Entwürfe, was nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme im Einzelfall durchaus zur Entschärfung gutachterlicher Feststellungen führte. Insofern kann ein erkennbares Interesse an einer Berichterstattung im Sinne des Auftraggebers, jedenfalls bei der Ausfüllung stets bestehender gutachterlicher Beurteilungsspielräume in dessen Sinne, kaum ernsthaft bestritten werden. Auch die Unabhängigkeit der Sachverständigen der kreditgebenden Banken muss in ausreichendem Maße sichergestellt sein. Die Interessenlage zwischen Banken und Landesregierung ist zwar ähnlich, so ist jedoch das Verlustrisiko aufseiten des bürgerschaftsgebenden Landes ungleich höher als aufseiten der kreditgebenden Bank. Es sollte geprüft werden, ob und inwieweit das Land dem ungleichen Verlustrisiko ggf. mit eigenen Gutachten bzw. mit eigenen Informations- und Mitwirkungsrechten, begegnen kann. Im Rahmen einer solchen Prüfung darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass durch solche Gutachten, eigenständige Informations- und Mitwirkungsrechte oder sonstige zusätzliche eigenständige Kontrollmaßnahmen des Landes auf keinen Fall ein Haftungsanspruch des Landes als Bürge gegenüber den Banken eingeschränkt oder gar gänzlich ausgeschlossen wird.

Die Mitglieder des Untersuchungsausschusses empfehlen deshalb, in den Auflagen zum Bürgschaftsvertrag und zum Kreditvertrag sicherzustellen, dass unabhängige Gutachter eingesetzt werden. Gleichzeitig sollten, wie schon oben dargestellt, Auskunftsansprüche des Landes und Informationspflichten gegenüber dem Land geregelt werden. Im Untersuchungsausschuss bereits am Rande zur Sprache gekommene Bedenken gegen ein solches Vorgehen in Form einer doppelten Mehrwertsteuerbelastung oder des Risikos einer faktischen Geschäftsführung der Kreditgeber müssen zunächst auf ihre Stichhaltigkeit überprüft und dann bewertet werden. Hilfsweise sollten jedenfalls der Auftragsinhalt sowie die tatsächliche Durchführung der Begutachtung eng zwischen dem Land und den übrigen Finanzierern auf der einen Seite sowie dem jeweiligen Gutachter auf der anderen Seite geregelt werden. Das Recht hierzu muss dann in der Entscheidung über die Hilfsmaßnahme gegenüber deren Empfänger vorbehalten sein.

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss geht davon aus, dass die Verwendung von dienstlichen Postfächern den Schutz von sensiblen Daten weitaus besser gewährleistet. Viele private E-Mail-Provider analysieren die Inhalte der über sie verarbeiteten E-Mails für verschiedene Zwecke. Gerade bei sensiblen Daten, die der Geheimhaltung unterliegen oder Geschäftsgeheimnisse berühren, drohen Gefahren wie Datendiebstahl oder Wirtschaftsspionage. Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss regt deshalb an, dass die Landesregierung Maßnahmen ergreift, um alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter innerhalb der Landesverwaltung für diese Problematik zu sensibilisieren.

Weiterhin wird empfohlen, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landesregierung für elektronischen Schriftverkehr mit dienstlichem Bezug möglichst ausschließlich dienstliche E-Mail-Postfächer verwenden. Durch die Verwendung dienstlicher E-Mail-Postfächer kann eine revisionssichere Aktenführung sichergestellt werden, da automatisch alle aktenrelevanten Dokumente nachvollziehbar und vollständig aufbewahrt werden.

## 5. TEIL: ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

### Hinweise:

Die in Fußnoten angeführten Ausschussmaterialien sind grundsätzlich nicht öffentlich zugänglich.

Die Seitenangaben in den Fußnoten beziehen sich bei Aktenordnern grundsätzlich auf die Paginierung, soweit eine vorhanden ist. Ausnahmen sind nach der Seitenzahl durch „PDF“ gekennzeichnet, etwa bei schlechter Lesbarkeit der Paginierung. Ausschussdrucksachen haben keine eigene Paginierung, werden also nach den tatsächlichen Seitenzahlen zitiert.

a.a.O.	am angegebenen Ort
Abg.	Abgeordnete/Abgeordneter
ADrs.	Ausschussdrucksache
Az.	Aktenzeichen
BaFin	Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht
BB	Befriedigende Bonität (ist eine der Ratingstufen)
BE	Bürgschafts-Empfänger
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
ca.	Circa
CEO	Chief Executive Officer
CRO	Chief Restructing Officer
DFDS	<b>Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S</b> (Dänisch; Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft AG)
DIW	Deutsche Industrie-Werke GmbH – Hegemann Gruppe
Ebd.	Ebenda
EU	Europäische Union
etc.	et cetera



---

f.	folgende Seite
ff.	fortfolgende Seiten
FM	Finanzministerium, in Fußnoten: Ordner des Ausschusses mit Akten des Finanzministeriums
gem.	Gemäß
IBOR	Interbank Offered Rate
i.H.v.	i.H.v.
i.d.R.	in der Regel
IDW S 6	Institut der Wirtschaftsprüfer Standard 6
IMA	Interministerieller Ausschuss im Auftrag der Bundesregierung
inkl.	inklusive
InsO	Insolvenzordnung
i.S.	in Sache
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau, tätig als Förderbank
KfW IPEX	Tochtergesellschaft der KfW, Aufgabengebiet: Projekt- und Exportfinanzierung
KP	Analytisches Kurzprotokoll einer Ausschusssitzung
KPMG	<b>K</b> lynveld, <b>P</b> eat, <b>M</b> arwick und <b>G</b> oerdeler, der Name des Unternehmens geht zurück auf seine Gründer
KW	Kalenderwoche
LFI	Landesförderinstitut, in Fußnoten: Ordner des Ausschusses mit Akten des Landesförderinstitutes
lt.	laut
max.	Maximal
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
MR	Ministerialrat

---

M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NORD/LB	Norddeutsche Landesbank
OCV	Offshore Construction Vessel
OLG	Oberlandesgericht
p. a.	per anno (pro Jahr)
PwC	Pricewaterhouse Coopers
PWW	Peene-Werft Wolgast
QBE	Fusionierte australische Unternehmen „Queensland Insurance, Bankers‘ and Traders‘ Insurance Company“ und „The Equitable Probate and General Insurance Company“ (Versicherungsunternehmen)
RA	Rechtsanwalt
RBSC	Roland Berger Strategy Consultings
Rn.	Randnummer
RWB	Rolandwerft Berne
S.	Seite
SMM	Messe der Schiffbauindustrie in Hamburg (Shipbuilding, Machinery & Marine Technology)
s.o.	siehe oben
sog.	sogenannt
Stk	Staatskanzlei, in Fußnoten: Ordner des Ausschusses mit Akten der Staatskanzlei
Sts	Staatssekretär
Tz.	Textziffer
u. a.	unter anderem
UiS	Unternehmen in Schwierigkeiten
u.s.w.	und so weiter
VHV	Vereinigte Hannoversche Versicherung

VV	Verfahrensvorschriften
VWS	Volkswerft Stralsund
WM	bis November 2011 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, dann Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus, kurz: Wirtschaftsministerium; in Fußnoten: Ordner des Ausschusses mit Akten des Wirtschaftsministeriums
WP	Wortprotokoll einer Ausschusssitzung

**6. TEIL: PERSONENREGISTER**

Axhausen, Dr. Michael	Wirtschaftsprüfer der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Partner, Head of Restructuring
Balz, Jörg	KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Bäumer, Peter	Seit November 2012 Staatssekretär im Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern, zuvor kommissarisch Abteilungsleiter
Beyer, Andrea	NORD/LB
Brammertz, Dr. Dieter	Im Untersuchungszeitraum bis Juli 2012 Geschäftsführer der P+S Werften GmbH
Brinkmann, Berthold	Rechtsanwalt und Insolvenzverwalter der P+S Werften GmbH
Caffier, Lorenz	Minister für Inneres und Sport des Landes Mecklenburg-Vorpommern, stellvertretender Ministerpräsident ab November 2011
Claaßen, Ursula	Referatsleiterin, im Untersuchungszeitraum tätig im Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern als Leiterin des für Bürgschaften zuständigen Referates
Crede, Siegfried	Im Untersuchungszeitraum bis zur Verschmelzung zur P+S Werften GmbH Geschäftsführer der Volkswerft Stralsund
Dankert, Reinhard	Landesbeauftragter für Datenschutz und Informationsfreiheit M-V
Dehlke, Dieter	Im Untersuchungszeitraum Geschäftsführer der P+S Werften GmbH von 2010 bis 2011 für Finanzen
Domeyer, Michael	Schiffsbausachverständiger, Geschäftsführer Ingenieurbüro für Schiffstechnik Ingo Schlüter GmbH
Eisenhart	KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Engel, Volker	Sachbearbeiter Finanzministerium
Fröschke, Guido	1. Bevollmächtigter der IG Metall Stralsund-Neubrandenburg
Fuchs, Rüdiger	Geschäftsführer der P+S Werften GmbH im August 2012
Gefken, Hans-Jürgen	Geschäftsführer des Schiffszulieferers Kaefer

---

Gerlach, Matthias	Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC Schwerin
Gießelbach, Roland	Im Untersuchungszeitraum Geschäftsführer des Landesförderinstitutes Mecklenburg-Vorpommern
Glawe, Harry	Minister für Wirtschaft, Bau und Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern seit Oktober 2011
Hammer, Martin	Geschäftsführer der K&H Business Partner GmbH
Dr. Hempel	Landesrechnungshof Mecklenburg-Vorpommern
Dr. Herrmann	K&H Business Partner GmbH
Hirsch, Dr. Wolfgang	Referatsleiter im Bundeswirtschaftsministerium, im Untersuchungszeitraum für den Bund im gemeinsamen Bürgschaftsausschuss, in dem über die Bürgschaften für die P+S Werften GmbH entschieden wurde, jetzt pensioniert
Hoffmann, Frank	Kaufmännischer Geschäftsführer der Peene-Werft Wolgast und der Volkswerft Stralsund/ P+S Werften GmbH bis Juli 2010
Höhn, Alfred	PwC Berlin
Idler, Willy	NORD/LB
Jandke, Holger	Im Untersuchungszeitraum Partner der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC und mit der finanziellen Unterstützung des Landes für die P+S Werften GmbH befasst
Jensen, Axel	Ingenieur, im Untersuchungszeitraum Leiter des Objektmanagements bei den P+S Werften
Just, Tino	Mitarbeiter des Landeskriminalamtes M-V im Dezernat 55
Knecht, Dr. Thomas	im Jahr 2012 bei der Roland Berger Strategy Consultants GmbH tätig, die für die P+S Werften GmbH Monatsreports an NORD/LB und KfW IPEX erstellten
Koch, Michael	Leiter des Referats Maritimer Anlagenbau, Finanzierung im Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern, hat das Land unter anderem im Bürgschaftsausschuss vertreten
Kräplin, Jürgen	Im Untersuchungszeitraum Betriebsrat der P+S Werften GmbH
Kraus, Karl-J.	Im Untersuchungszeitraum Beiratsvorsitzender der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft und Aufsichtsratsvorsitzender der P+S Werften GmbH

---

Kuhlwein von Rathenow, Nils	hat für die Roland Berger Strategy Consultants GmbH die P+S Werften GmbH beraten
Kulenkampff, Stephan	Rechtsanwalt, tätig für die Detlef Hegemann-Gruppe, Mitglied des Beirats der HSW Treuhand
Kröning, Volker	Vorstandsvorsitzender der Detlef Hegemann AG zur Zeit der Umstrukturierung 2009/2010, Mitglied des Bundestages von 1994 bis 2009
Lehmann	K&H Business Partner GmbH
Dr. Liebler, Bertram	Geschäftsführer der Volkswerft Stralsund
Maetzel, Thomas	selbstständiger Wirtschaftsingenieur, Geschäftsführer und Finanzchef der P+S Werften von Mai bis August 2012
Mager, Ingolf	Direktor des Landeskriminalamtes M-V
Mediger, Dr. Jost	Im Untersuchungszeitraum und bis Oktober 2012 Staatssekretär im Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern
Meyer, Reinhard	Chef der Staatskanzlei in Schwerin im Untersuchungszeitraum bis Juni 2012
Möller, Rüdiger	Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern im Untersuchungszeitraum bis November 2011 und Mitglied des Beirates der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft
Moschell, Torsten	Diplomingenieur für Schiffstechnik, Geschäftsführer der P+S Werften GmbH bis August 2012
Mühlhausen, Axel	Sachverständiger, Schlüter Marine Solutions, vormals Ingenieurbüro für Schiffstechnik Ingo Schlüter, auf den P+S Werften tätig für die monatliche Baufortschrittsüberwachung und Kostenkontrolle auf Projektebene
Osterloh, Torsten	KfW IPEX-Bank GmbH
Perez Garcia, Jose	Im Untersuchungszeitraum bei der QBE Insurance Europe Limited zuständig für die Kreditpolitik und die Vertragsgestaltung
Polzin, Heike	Finanzministerin des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Rehberg, Eckhardt	Mitglied des Deutschen Bundestages, Aufsichtsratsmitglied

---

	bei der P+S Werften GmbH
Reiners, Tim	Vorstandsvorsitzender der Detlef Hegemann AG seit August 2010
Rudolph, Dr. Stefan	Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus und später im Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern
Saur, Hanns-Christoph	Leiter der Abteilung Wirtschafts- und Strukturpolitik, Industrie, Tourismus im Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern
Schrader, Stefan	Bankabteilungsdirektor Sonderkreditmanagement
Schmidt, Dieter	Vorstand Hegemann-Gruppe
Schulz, Axel	Im Untersuchungszeitraum Geschäftsführer der P+S Werften für den Bereich Marketing und Vertrieb
Schütte, Dr. Michael	Rechtsanwalt, berät die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern in europarechtlichen Fragen
Seagon, Christopher	Rechtsanwalt, Mitglied im Beirat der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft
Seidel, Jürgen	Minister für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus und stellvertretender Ministerpräsident bis Oktober 2011
Selck, Harald	Geschäftsführer der KLH Kältetechnik, ein Vertreter eines Zulieferers, der von der Insolvenz betroffen war
Sellerling, Erwin	Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Stadler, Dr. Markus	Rechtsanwalt, der als Geschäftsführer für die HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft tätig war
Stoltenberg, Dr. Klaus	NORD/LB
Többe, Jan-Hendrik	war im Jahr 2012 bei der Roland Berger Strategy Consultants GmbH für die Erstellung der Monatsberichte über die P+S Werften GmbH zuständig
Vay, Norbert	KfW IPEX
Viets, Alexander	NORD/LB
Wauschkuhn, Maximilian	Referatsleiter im Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern, zuständig für Landesbürgschaften

Wellmann, Michael	Referatsleiter im Bundesfinanzministerium, für den Bund im gemeinsamen Bürgschaftsausschuss, in dem auch über die Bürgschaften für die P+S Werften GmbH entschieden wurde
Werner, Michael	VHV Versicherung, verantwortlich für den Bereich Kaution
Wiebers, Dr. Carsten	Angestellter der KfW IPEX
Winter, Dr. Henning	Jurist, Mitglied des Beirates der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH und Aufsichtsratsmitglied der P+S Werften GmbH, zuvor bis zur Pensionierung Vorstand der Deutschen Schiffsbank



## **7. TEIL: SONDERVOTEN**



## A. Sondervotum der Abg. Jeannine Rösler und Abg. Helmut Holter (Fraktion DIE LINKE)

### Inhalt

I.	Verfahren .....	2
1.	Der PUA war erforderlich und sinnvoll.....	2
2.	Beschwerlicher Beginn der Arbeit durch späte Übersendung der Akten.....	3
3.	Chaotischer Zustand der Akten .....	3
4.	Verfahrensführung des Ausschussvorsitzenden war parteiisch .....	3
5.	E-Mail-Verkehr lief in Teilen über private Adressen .....	7
6.	Unabhängigkeit des Ausschussvorsitzes gewährleisten .....	8
II.	Feststellungen und Bewertungen.....	8
1.	Teure Lösung: Treuhand.....	8
1.1.	Doppelnützige Treuhand.....	8
1.2.	Auswahl des Treuhänders .....	11
1.3.	Treuhandkosten .....	13
1.4.	Umwandlung in eine Verkaufstreuhand .....	15
2.	Martin Hammer nur für kurze Zeit als Chief Restructuring Officer (CRO) tätig.....	16
2.1.	Bei Antritt Martin Hammers genügend Reserven prognostiziert .....	16
2.2.	Martin Hammer tritt wegen fehlender finanzieller Mittel als CRO zurück .....	16
3.	Sanierungsgutachten und weitere Gutachten der KPMG im Zwielficht .....	18
3.1.	Gründe für die Erstellung .....	18
3.2.	Beauftragung von KPMG .....	19
3.3.	Grundgutachten vom 14.12.2009.....	20
3.4.	Ergänzungsgutachten vom 25.01.2010.....	22
3.5.	Ergänzungsgutachten vom 01.02.2010.....	24
3.6.	Zwischenfazit .....	27
4.	Landesregierung mitverantwortlich für Scandlines-Aufträge .....	28
4.1.	Zustandekommen der Verträge.....	28
4.2.	Baumängel an den Scandlines-Fähren .....	31
4.3.	Bauverzögerungen.....	32
4.4.	Fehlender finanzieller Rahmen .....	32
5.	Harren/OIG-Aufträge – Landesregierung missachtet Bürgschaftsrichtlinie .....	33
6.	Rettungsbeihilfe.....	39
6.1.	Kontrollregime der Landesregierung gescheitert .....	39
6.2.	Landesregierung für „Systemfehler“ der Rettungsbeihilfe verantwortlich .....	40
6.3.	Fehler der Landesregierung beim Darlehensvertrag zur Rettungsbeihilfe .....	44
7.	Insolvenz .....	44
7.1.	CEO-Wechsel läutete Insolvenz der Werft ein .....	44
7.2.	Landesregierung erhöhte laufend die Anforderungen an die Finanzplanung.....	45
7.3.	Unterschiedliche Protokollinhalte zum Wertengespräch am 16.08.2012 .....	46
7.4.	Landesregierung bereitete sich bereits ab dem 16.08.2012 auf die Insolvenz vor.....	47
7.5.	Landesregierung hat die Insolvenz durch geplantes Handeln herbeigeführt.....	49
8.	Fazit .....	50

## **Vorbemerkung**

Kommt der Untersuchungsausschuss nicht zu einem einstimmigen Bericht, hat der Bericht gemäß § 39 Abs. 3 UAG M-V auch die abweichenden Auffassungen der ordentlichen Mitglieder zu enthalten. Die eine von der Mehrheit des Untersuchungsausschusses abweichende Auffassung teilenden ordentlichen Mitglieder haben diese in einem Sondervotum zu formulieren und mit der Erstattung des Berichtes an den Landtag vorzulegen.

Die Fraktion DIE LINKE macht von der Möglichkeit Gebrauch, zum vorliegenden Sachstandsbericht ein Sondervotum abzugeben.

Das Sondervotum stellt insbesondere die abweichende Bewertung der Fraktion DIE LINKE zu der Beweisaufnahme des Untersuchungsausschusses und zu den vom Ausschuss mehrheitlich vorgenommenen Feststellungen und Bewertungen dar.

## **I. Verfahren**

### **1. Der PUA war erforderlich und sinnvoll**

Der PUA hat sich mit der Mehrheit der im Einsetzungsbeschluss genannten Themenkomplexe befasst. Bis zur Erstellung des Sachstandsberichtes kann die bis dahin geleistete Aufklärung im Sinne des Einsetzungsbeschlusses als erfolgreich gewertet werden.

In der Begründung zum Antrag der Linksfraktion und der bündnisgrünen Fraktion auf Einsetzung des PUA heißt es: „Der Untersuchungsausschuss soll das Handeln der Landesregierung im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung der P+S Werften sowie deren Insolvenz aufklären, auch zur Vermeidung vergleichbarer Fehlentwicklungen in der Zukunft.“ Diese Zielsetzung kann als erreicht angesehen werden.

Die Einsetzung des PUA erfolgte in der 27. Sitzung des Landtages am 28. September 2012 und wurde von mehreren Rednern erläutert. Insbesondere die Abgeordneten der Linksfraktion, Helmut Holter und Jeannine Rösler, haben auf die Notwendigkeit des Untersuchungsausschusses verwiesen. Im Kern ging es darum, mögliche Pflichtverletzungen, Verfahrensfehler, Fehlentscheidungen, Organisationsmängel oder sonstige Missstände und Unzulänglichkeiten im Verantwortungsbereich der Landesregierung aufzuklären. Wie konnte es dazu kommen, dass die Rettungsbemühungen der Landesregierung scheiterten? Auf welchen Grundlagen hat die Landesregierung ihre Entscheidungen getroffen und wie wirkten ihre Kontroll- und Aufsichtsmaßnahmen? Warum hat die Landesregierung auf dem Höhepunkt der Krise ihren Vertreter im Werftenbeirat abberufen und die Stelle nicht mehr besetzt? Warum änderte sich die Einschätzung der Lage im August 2012 binnen weniger Tage dramatisch?

Diese und weitere Fragen waren Hintergrund zur Einsetzung des PUA. Die demokratischen Oppositionsfraktionen hatten im üblichen parlamentarischen Verfahren keine Antworten erhalten.

Die maritime Industrie und vor allem der maritime Schiffbau sind in M-V nach wie vor

Schlüsselindustrien und beschäftigen viele Menschen. Auch diese hohe Bedeutung des maritimen Schiffbaus in M-V gebot, einen PUA einzusetzen und die Vorkommnisse im Zusammenhang mit dem Versuch der Sanierung und schließlich der Insolvenz der P+S Werften GmbH aufzuklären.

## **2. Beschwerlicher Beginn der Arbeit durch späte Übersendung der Akten**

Der PUA konstituierte sich am 17. Oktober 2012, 7 Wochen nachdem der damalige Geschäftsführer, Rüdiger Fuchs, Insolvenz für das Unternehmen anmelden musste. Die Ministerien wurden nach der Konstituierung aufgefordert, dem Ausschuss unverzüglich sämtliche im Zusammenhang mit dem Untersuchungsauftrag vorhandenen Akten zur Verfügung zu stellen.

Nachdem sich die Landesregierung und die Landtagsverwaltung gegen die Einrichtung eines digitalen Datenraums entschieden hatten, wurde zunächst ein Aktenraum in der Bibliothek des Landtags eingerichtet, in dem die Mitarbeiter und Abgeordneten der Fraktionen Zugang erhielten. Nach diesem sehr beschwerlichen Arbeitsstart, wurden den Fraktionen im Februar 2013 verschlüsselte DVDs mit Akten der Ministerien zur Verfügung gestellt. Die Auswertung der Unterlagen war ab diesem Zeitpunkt um ein Vielfaches einfacher, so dass die Arbeit des Ausschusses intensiviert werden konnte.

## **3. Chaotischer Zustand der Akten**

Insgesamt hat der Ausschuss zu Beginn seiner Arbeit 239 Aktenordner aus den Ministerien und dem Landesförderinstitut erhalten. Mit 139 Aktenordnern kam ein Großteil der Akten aus dem federführenden Wirtschaftsministerium. Sie sollten maßgeblich Grundlage der Aufklärungsarbeit werden. Diese befanden sich jedoch in einem desolaten Zustand, eine Ordnung war nicht erkennbar. Die Akten waren weder thematisch noch chronologisch sortiert. Die Forderung der Linksfraktion, die Akten durch das Wirtschaftsministerium ordnen zu lassen, wurde abgelehnt. Die Aufarbeitung der Sachverhalte war wegen des chaotischen Zustandes der Akten erheblich erschwert. Das Wiederfinden von einmal registrierten Akteninhalten war sehr schwierig und nur mit Hilfe eines eigens angelegten Aktenplanes leistbar.

Die chaotische Aktenführung im Wirtschaftsministerium war für die Linksfraktion erstes deutliches Indiz, dass ein erfolgreiches Controlling durch die Landesregierung unmöglich war. Nur mittels aktueller und schnell auffindbarer Daten und Akten kann eine Kontrolle erfolgreich sein. Die sich oft täglich ändernde Situation der Werften hätte durch eine chronologische und/oder thematische Aktenführung abgebildet werden müssen. Dazu wäre das federführende Wirtschaftsministerium verpflichtet gewesen. Da es dies unterlassen hat, konnte es keinen Überblick über die Entwicklung der Werften haben. Die Linksfraktion ist überzeugt, dass dieser Umstand mit ursächlich für das Versagen der Landesregierung war.

## **4. Verfahrensführung des Ausschussvorsitzenden war parteiisch**

Die Linksfraktion hat mit einer Vielzahl von Anträgen und Initiativen die Arbeit im Ausschuss vorangebracht. Zu Beginn seiner Tätigkeit verständigten sich die Mitglieder des Ausschusses oft auf eine gemeinsame Zeugenliste für kommende Anhörungen. Der Widerstand der Ausschussmitglieder der Koalitionsfraktionen und des

Ausschussvorsitzenden, Jochen Schulte, Anträgen der demokratischen Opposition zuzustimmen, nahm zu, je weiter die Aufklärungsarbeit voranschritt.

So verständigte sich der Ausschuss beispielsweise auf seiner 3. Sitzung am 21.01.2013, auf Grundlage eines Vorschlags der Linksfraktion die Aufarbeitung chronologisch und in drei Abschnitten gegliedert durchzuführen. Dabei sollte Komplex I den Zeitraum von der Etablierung der Treuhand Ende 2009 bis zur abschließenden Ausgestaltung des Treuhandvertrages am 04.03.2010 umfassen. Komplex II sollte die Begleitung des laufenden Geschäftes der Peene-Werft/Volkswerft Stralsund bzw. der P+S Werften GmbH in dem Zeitraum von Frühjahr 2010 bis Ende 2011 umfassen. Komplex III sollte den Zeitraum bis zur Insolvenz im August 2012

umfassen.<sup>1</sup>

Nachdem der erste Komplex abgearbeitet war und sich der Ausschuss auf erste Zwischenergebnisse verständigt hatte, sahen sich die Ausschussmitglieder der Koalitionsfraktionen und der Ausschussvorsitzende nicht länger an die Verständigung gebunden und gaben das verabredete Verfahren auf. Dies erschwerte die Arbeit des Ausschusses gerade in den folgenden Anhörungen ungemein. Die Befragungen der Zeugen umfassten nunmehr einen viel größeren Zeitraum. Zudem wurde aufgrund umlaufender Befragungen durch die Abgeordneten (jeder Abgeordnete durfte zwei Fragen stellen, bevor der nächste an der Reihe war) innerhalb des großen Zeitraums thematisch immer wieder „gesprungen“. Für alle Beteiligten war es schwierig, den Fragen und Antworten zu folgen.

Genau auf diese Problematik hat die Linksfraktion mehrfach hingewiesen. Die Ausschussmitglieder der Koalitionsfraktionen und der Ausschussvorsitzende weigerten sich jedoch, zu dem ursprünglich verabredeten Verfahren zurückzukehren. Eine strukturierte Aufklärung auch im Sinne der Öffentlichkeit konnte daher nur schwer gewährleistet werden.

Der Ausschussvorsitzende hat die Zeugenanhörungen nicht immer mit der nötigen Unabhängigkeit geleitet.

Beispielhaft sei hierfür die Anhörung von Herrn Dr. Michael Axhausen am 25.11.2013 genannt. Auch in dieser Anhörung offenbarte sich ein auffallend geringes Aufklärungsinteresse auf Seiten des Ausschussvorsitzenden. Der Ausschussvorsitzende schränkte das Fragerecht der Abgeordneten in der Sitzung ein, indem er Nachfragen zur Ergänzung des Sanierungsgutachtens vom 25.01.2010 untersagte.<sup>2</sup> Der Untersagung in der Anhörung war ein Streit im Ausschuss um den dazugehörigen Beweis Antrag vorausgegangen. In der Sitzung am 28.10.2013 wurde der Beweisbeschluss für die Befragung des Zeugen Axhausen gefasst. Der Änderungsantrag der Linksfraktion und der bündnisgrünen Fraktion, auch den Gutachtenentwurf vom 25.01.2010 zu berücksichtigen, wurde von den Ausschussmitgliedern der Koalitionsfraktionen regelwidrig abgelehnt.<sup>3</sup>

Obwohl der Zeuge Axhausen das Ergänzungsgutachten vom 25.01.2010 selbst in einer vorherigen Anhörung erwähnte und damit zum Gegenstand der Untersuchungen machte, vertrat der Ausschussvorsitzende die Auffassung, dass ein Beweis Antrag, der eine

---

<sup>1</sup> KP-003-21-01-2013, S. 4 ff

<sup>2</sup> WP-017-25-11-2013, S. 39 ff

<sup>3</sup> KP-016-28-10-2013, S. 12

Befragung zu diesem Ergänzungsgutachten zulässt, nicht möglich ist. Es könnten nur solche Dokumente Gegenstand von Anhörungen sein, die der Landesregierung bei ihrer Entscheidungsfindung vorgelegen haben.<sup>4</sup> Diese Auffassung ist aus Sicht der Linksfraktion falsch. Dies hat sie auch in einem Schreiben an den Ausschussvorsitzenden vom 11.11.2013 dargelegt.<sup>5</sup> Der Zeuge selbst hat das Dokument zur Diskussion gestellt. Andere Zeugen vor ihm, wie etwa der Zeuge Martin Hammer, hatten ebenfalls über das Ergänzungsgutachten vom 25.01.2010 berichtet. Es war daher bereits Gegenstand von Zeugenbefragungen und damit formell in den Untersuchungsausschuss eingeführt. Mit der erneuten Befragung mittels des neuerlichen Beweisbeschlusses sollte gerade herausgearbeitet werden, ob und wann die Landesregierung Kenntnis von dem Ergänzungsgutachten hatte. Der Ausschussvorsitzende blieb jedoch bei seiner Auffassung und ließ nicht zu, das Ergänzungsgutachten zum Gegenstand des Beweisbeschlusses zu machen.

Mit diesem Verhalten hat der Ausschussvorsitzende einmal mehr gezeigt, dass er als Mitglied der SPD-Fraktion nicht in erster Linie eine unabhängige Ausschussführung gewährleisten wollte oder konnte. Für ihn standen der Schutz der Landesregierung und damit der Schutz des Ministerpräsidenten offenbar im Vordergrund.

Auch bei diversen anderen Anhörungen musste der Eindruck entstehen, dass der Ausschussvorsitzende Zeugen bei ihrer Aussage beeinflusste, Fragestellungen von Abgeordneten bewusst verdrehte und Zeugenaussagen interpretierte und diese Bewertungen zu Protokoll gab. Beispielhaft sei hier die Anhörung von Wirtschaftsminister Harry Glawe am 23.03.2015 benannt. In dieser Befragung hat der Abgeordnete der Linksfraktion, Helmut Holter, nach einer Telefonkonferenz zwischen dem Zeugen Glawe, dem Innenminister des Landes, Lorenz Caffier, und dem letzten Geschäftsführer der P+S Werften, Rüdiger Fuchs, gefragt. In dieser Telefonkonferenz sollen die Minister gegenüber Herrn Fuchs mitgeteilt haben, dass die Landesregierung das Vertrauen in den Mandatar des Landes, PwC, verloren hätten.<sup>6</sup> Auf Nachfrage, wie die Aussage von Herrn Fuchs zu werten sei, die er auf einer Beiratssitzung zu Protokoll gegeben hatte, antwortete der Zeuge Glawe, dass es kein Telefonat gegeben habe, er könne sich jedenfalls an ein solches nicht erinnern. Als der Abgeordnete Holter um eine klarstellende Antwort bat, intervenierte der Ausschussvorsitzende und stellte persönlich für den Zeugen klar, dass dieser sich nicht erinnern könne.<sup>7</sup> Als neutraler Ausschussvorsitzender hätte Herr Schulte die Frage des Abgeordneten Holter aufgreifen und um eine klare Antwort bitten müssen. Auch an dieser Stelle wurde deutlich, dass der Schutz der Landesregierung beim Ausschussvorsitzenden offenbar Priorität hatte.

Ein weiteres Beispiel für die Parteilichkeit des Ausschussvorsitzenden war die Ablehnung des Beweisantrages auf Beiziehung von E-Mails vom Server der P+S Werften.

In der Ausschusssitzung am 05.10.2015 wurde der Beweisantrag der Linksfraktion und bündnisgrünen Fraktion zur Abstimmung gestellt, mit dem die E-Mails, die auf dem Server der P+S Werften GmbH sichergestellt worden waren, beigezogen werden sollten.

Diese waren den Ermittlungsbehörden des Landes Mecklenburg-Vorpommern durch den Insolvenzverwalter Berthold Brinkmann übergeben worden. Der Ausschuss hat in der

---

<sup>4</sup> KP-016-28-10-2013, S. 8

<sup>5</sup> A Drs. 6/53

<sup>6</sup> WP-059-23-03-2015, S. 57

<sup>7</sup> WP-059-23-03-2015, S. 58

Anhörung des Zeugen Brinkmann am 15.06.2015 von den E-Mails erfahren und davon, dass sie der Landesregierung zur Kenntnis gelangt sind. Aufgrund dieser neuen Informationen haben die Fraktionen den Beweisantrag gestellt. Die Ausschussmehrheit der Mitglieder der SPD- und CDU-Fraktion lehnten diesen Antrag jedoch ab.

Diesem genannten Beweisantrag war eine Streitigkeit um einen abgelehnten Beweisantrag der bündnisgrünen Fraktion vorausgegangen. Gegen diese Ablehnung hatte die bündnisgrüne Fraktion vor dem Landesverfassungsgericht geklagt und war aus formellen Gründen gescheitert. Das Gericht begründete seine ablehnende Haltung damit, dass die Bündnisgrünen den Beweisantrag allein gestellt hatten. Um die rechtlichen Voraussetzungen eines zustimmungspflichtigen Beweisantrages zu erfüllen, müssen 25 Prozent der Ausschussmitglieder bereits Einreicher eines solchen Beweisantrages sein. Daraufhin wurde der oben genannte Beweisantrag am 05.10.2015 von der Linksfraktion und der bündnisgrünen Fraktion gemeinsam eingereicht. Erneut wurde er von der Ausschussmehrheit der SPD- und CDU-Fraktion abgelehnt.<sup>8</sup>

Der Ausschussvorsitzende hätte bei einer unabhängigen Ausschussführung darauf hinwirken

müssen, dass der Beweisantrag angenommen wird. Wenn ein Viertel der Mitglieder einen Beweisantrag stellen und dieser nicht rechtsmissbräuchlich ist, dann hat die Ausschussmehrheit dem Begehren der qualifizierten Minderheit von 25 Prozent Folge zu leisten (§ 21 Abs. 2 UAG M-V).

Demnach hätte der Ausschussvorsitzende zumindest einen Hinweis auf diese rechtlichen Grundlagen geben müssen. Aber auch in diesem Fall handelte der Ausschussvorsitzende gegen das Gebot der Neutralität.

Da Hinweise und Bemühungen der demokratischen Oppositionsfraktionen im Ausschuss die Ausschussmitglieder von SPD- und CDU-Fraktion nicht zu einem anderen Abstimmungsverhalten bewegen konnten, zogen die antragstellenden Fraktionen am 19.11.2015 mit einem Organstreitverfahren vor das Landesverfassungsgericht. Dieses entschied am 25.02.2016 im Sinne der Antragsteller. Dabei stellte das Gericht eindeutig fest, dass die Ausschussmehrheit aus SPD- und CDU-Fraktion durch die Ablehnung des Beweisantrages gegen Art. 34 Abs. 3 S. 1 der Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern verstoßen hat.<sup>9</sup>

Linksfraktion und bündnisgrüne Fraktion hätten ein berechtigtes Interesse, an den erst im Laufe der Aufklärungsarbeit an die Behörden des Landes übergebenen E-Mails. Es bestehe eine grundsätzliche Herausgabepflicht für alle Unterlagen im Zusammenhang mit der finanziellen Förderung der P+S Werften GmbH. Der Zeitpunkt, wann die Unterlagen in den Herrschaftsbereich der Landesregierung gekommen sind, sei unerheblich und könne kein Grund sein für die Ablehnung eines Beweisantrages. Er sei auch kein Ausforschungsbeweis und nicht ins „Blaue hinein“ gestellt worden. In jedem Falle sei er nicht rechtsmissbräuchlich gestellt worden.<sup>10</sup>

Die Beschlussfassung über den Beweisantrag musste daher wiederholt werden. Da der

---

<sup>8</sup> WP-070-05-10-2015

<sup>9</sup> ADRs. 218, S. 4 ff.

<sup>10</sup> ebenda



Beweisantrag der qualifizierten Minderheit von Linksfraktion und bündnisgrüner Fraktion nicht rechtsmissbräuchlich gestellt worden war, mussten die Ausschussmitglieder der SPD- und CDU-Fraktion diesem Antrag zustimmen. Am 11.04.2016 wurden die E-Mails vom Justizministerium auf einer DVD an den Ausschuss übergeben.<sup>11</sup>

## 5. E-Mail-Verkehr lief in Teilen über private Adressen

Die Auswertung der E-Mails vom Server der P+S Werften GmbH hat bis zu Erstellung des Sachstandsberichtes erste Erkenntnisse gebracht. So hat die Durchsicht ergeben, dass durch Mitarbeiter der einzelnen Ministerien auch private E-Mail-Adressen für die dienstliche Korrespondenz mit den Werften benutzt worden waren. Beispielsweise wurde der Vertrag zwischen den P+S Werften und der KPMG, der die Sanierungsbegleitung zum Inhalt hatte, an die private E-Mail-Adresse des ehemaligen Staatssekretärs und Werftenbeauftragten, Rüdiger Möller, gesandt. Dieser Vertrag war nicht Bestandteil der von der Landesregierung bislang übersandten Unterlagen.

Nach Auffassung der Linksfraktion hat der Vertrag zwischen den P+S Werften und der KPMG erhebliches Gewicht und hätte in den Akten der Landesregierung vorhanden sein müssen.

Die Aktenführung ist in der Aktenordnung der Landesverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern grundsätzlich geregelt.<sup>12</sup>

Danach müssen alle relevanten Informationen eines Geschäftsvorfalles aktenkundig gemacht werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Informationen digitalen oder analogen Ursprungs sind. Es ist auch unerheblich, welche Art von E-Mail-Adresse (privat oder dienstlich) benutzt worden ist. Allerdings muss neben der Vollständigkeit der Akten, der Integrität, der Authentizität und Lesbarkeit auch die Vertraulichkeit der Dokumente gewahrt sein.<sup>13</sup>

Über die Aktenrelevanz entscheidet die federführende Organisationseinheit bzw. der zuständige Mitarbeiter. Aus den zuletzt übermittelten E-Mails des P+S Werften-Servers ist zu entnehmen, dass eben nicht alle aktenrelevanten Dokumente auch bei der Landesregierung aktenkundig gemacht worden sind. Beispielsweise findet sich in diesem Aktenbestand erstmals auch der Auftrag an die KPMG, die Sanierung zu begleiten. Aus dem Vertrag vom 28.05.2010 gehen unter anderem auch die Stunden- und Tagessätze hervor, die die KPMG den P+S Werften berechnet hat. Der Vertrag ist am 09.01.2012 an die private E-Mail-Adresse des damaligen Staatssekretärs und Werftenbeauftragten Möller gesandt worden.

Dieser Vertrag ist für die Bewertung der finanziellen Belastungen der Werften ein zentrales Dokument. Er hätte aus Sicht der Linksfraktion aktenkundig gemacht werden müssen. Ob der Vertrag tatsächlich nicht aktenkundig gemacht worden ist, oder ob der Vertrag dem Ministerium vorlag und dem PUA lediglich nicht übergeben wurde, konnte bis zur Erstellung des Sachstandsberichtes nicht aufgeklärt werden.

Folglich müsste entweder die Vollständigkeitserklärung des Wirtschaftsministeriums

<sup>11</sup> A Drs. 6/224

<sup>12</sup> Bekanntmachung des IM vom 12.12.2014 – AmtsBl. M-V S. 1212

<sup>13</sup> ebenda

angezweifelt werden, die das Ministerium dem Ausschuss am 06.05.2013 übergeben hat.<sup>14</sup> Oder dem ehemaligen Staatssekretär und Werftenbeauftragten der Landesregierung, Möller, wäre ein grober Fehler vorzuwerfen.

Die vollständige Auswertung der E-Mails vom Server der P+S Werften war zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes noch nicht abgeschlossen.

## **6. Unabhängigkeit des Ausschussvorsitzes gewährleisten**

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das Aufklärungsinteresse bei der demokratischen Opposition um ein Vielfaches ausgeprägter war als bei den regierungstragenden Fraktionen von SPD und CDU. Der Ausschussvorsitzende hat in vielen Bereichen durch sein Agieren und/oder seine Blockadehaltung die Aufklärungsarbeit des Ausschusses behindert.

Die Linksfraktion empfiehlt deshalb, in der nächsten Legislaturperiode das Untersuchungsausschussgesetz Mecklenburg-Vorpommern (UAG M-V) zu überarbeiten. Den Vorsitz sollte eine Fraktion erhalten, die während des Untersuchungszeitraums nicht in Regierungsverantwortung war. Damit könnten die dargelegten Interessenkonflikte vermieden werden.

## **II. Feststellungen und Bewertungen**

### **1. Teure Lösung: Treuhand**

Am 04.01.2010 wurde zwischen der Hegemann-Gruppe und der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH (HSW) ein Treuhandvertrag über eine sogenannte doppelstützige Treuhand geschlossen.

#### **1.1. Doppelstützige Treuhand**

Eine Treuhand ist ein Rechtsverhältnis, bei dem ein Treugeber einem Treuhänder ein Recht unter der Bedingung überträgt, von diesem Recht nicht zum eigenen Vorteil Gebrauch zu machen. Bei einer doppelstützigen Treuhand nimmt der Treuhänder (hier die HSW) gleichzeitig die Interessen von Gläubiger (hier: das Land Mecklenburg-Vorpommern und das Bankenconsortium aus NORD/LB und KfW IPEX) und Schuldner (hier: die Hegemann-Unternehmensgruppe) wahr und wird als unparteiische Vertrauensperson eingeschaltet.

Am 04.01.2010 übertrug die Detlef Hegemann GmbH & Co. KG rund 93 Prozent ihrer Geschäftsanteile an der Peene-Werft an die zur Anwaltssozietät Wellensiek gehörende Platin 409 GmbH, deren Umfirmierung in HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH beschlossen war. Sie schlossen einen Treuhandvertrag zum Zwecke der Sanierung der Peene-Werft GmbH.<sup>15</sup> Begünstigte des Vertrages waren in ihrer Eigenschaft als Fremdkapitalgeber das Land Mecklenburg-Vorpommern und die NORD/LB für sich selbst und in ihrer Eigenschaft als Konsortialführerin für die KfW IPEX Bank GmbH.<sup>16</sup> Durch den

---

<sup>14</sup> A Drs. 6/39

<sup>15</sup> WM 1, S. 283

<sup>16</sup> WM 1, S. 276, S. 275

Treuhandvertrag war ein Weisungsrecht der Detlef Hegemann GmbH & Co. KG als Treugeberin ausgeschlossen. Der Vertrag sah die Einrichtung eines Beirats in der Treuhandgesellschaft HSW mit den Befugnissen eines aktienrechtlichen Aufsichtsrates vor. So berichtete der Zeuge Rechtsanwalt Stephan Kulenkampff in seiner Anhörung am 13.05.2013.<sup>17</sup> Aufgabe der HSW war es, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Fortführung der Werftengruppe zu gewährleisten. Wörtlich heißt es im § 1 Pkt. 1.2. des Treuhandvertrages: „Die Treugeberin beauftragt hierzu die Treuhänderin, die Rechte aus dem Treugut nach Maßgabe dieser Vereinbarung auszuüben und in Übereinstimmung mit den Weisungen der Treugeberin soweit möglich und zumutbar, alle Maßnahmen zu ergreifen, die entsprechend Teil B geeignet sind, im Rahmen des Sanierungsplanes die Werthaltigkeit des Treugutes zu erhalten oder zu steigern und die Fortführung der Hegemann-Werften-Gruppe zu gewährleisten.“<sup>18</sup> Nach Abschluss der Sanierung sollten die Geschäftsanteile an die Detlef Hegemann GmbH & Co. KG zurückübertragen werden.

Dem Abschluss des Treuhandvertrages ging ein zähes Ringen voraus. Die Fremdkapitalgeber, allen voran die Banken, gaben an, das Vertrauen in den Altgesellschafter der Detlef Hegemann Gruppe, Detlef Hegemann, verloren zu haben. Sie waren dagegen, dass Herr Hegemann die Geschäfte auf den Werften weiterführt und zwangen ihn geradezu, einer doppelnützigen Treuhand zuzustimmen. Alternativen aus den Reihen der Detlef Hegemann GmbH & Co. KG, beispielsweise eine Aktiengesellschaft zu gründen, wurde eine Absage erteilt. Der Zeuge Kulenkampff führte dazu in seiner Anhörung aus: „... der Grundgedanke war die Verschmelzung der Peene-Werft auf die ... Entschuldigung, die Verschmelzung der Volkswerft auf die Peene-Werft vorzuziehen, in dem selben Akt eine formwechselnde Umwandlung der dann fusionierten Werften in eine Aktiengesellschaft vorzunehmen, die ... wir dann entweder die Aktien durch einen Außenstehenden vinkuliert oder verpfändet hätten - das ist derselbe Effekt - und dann eine Aktionärsvereinbarung treffen, die Aufsichtsratsbesetzung so zu machen, dass wir mit allem Einvernehmen - mit den Kreditgebern, mit den Sicherungsgebern - den dann aktienrechtlich konzipierten Aufsichtsrat besetzen.“<sup>19</sup>

Der Zeuge Kulenkampff legte glaubhaft und nachvollziehbar dar, dass dies vor allen Dingen zwei positive Effekte und damit zwei Vorteile gegenüber dem Treuhandmodell gehabt hätte: „Erstens, die Außenwirkung wäre eine ganz andere gewesen, die wäre nämlich positiv gewesen, statt negativ. Zweitens, ich hätte die Möglichkeit - weil ich da an eine Zahl ja nicht gebunden bin - mir die Unternehmer und die „Helfer“ - in Anführungsstrichen und zwar branchen- und fachkundige Helfer - in den Beirat zu holen, in den Aufsichtsrat die zu holen, die ich brauche.“<sup>20</sup>

Alles in allem hielten Vertreter der Hegemann-Werften diesen Weg für gangbar, wenn nicht sogar für vorzugswürdig. Die Banken haben sich auf diese Alternative nicht eingelassen. Eine Treuhand war für sie zwingende Voraussetzung für ihr weiteres Finanzierungsengagement. Der Zeuge Kulenkampff stellte in seiner Anhörung dar, Banken und Land hätten sowohl ihm als auch Detlef Hegemann in einem Gespräch „unmissverständlich bedeutet, dass die sogenannte Treuhandlösung eine unerlässliche Bedingung für Finanzierungsbeiträge des Landes sei. Sollte Herr Detlef Hegemann sich dazu nicht durchringen können, müsse er den dann unausweichlichen Untergang seiner

<sup>17</sup> WP-010-13-05-2013, S. 77

<sup>18</sup> LFI 27, S. 410 f.

<sup>19</sup> WP-010-13-05-2013, S. 90

<sup>20</sup> ebenda

Kern-Werften-Gruppe dieses Umstands zuschreiben.“<sup>21</sup> Erst auf sein Drängen sei es dann wenigstens zu dem Konstrukt der doppelnutzigen Treuhand gekommen, die Gläubigerseite und Schuldnerseite gleichermaßen vertritt.<sup>22</sup>

So bekam Herr Möller am 20.11.2009 von der KfW IPEX eine Präsentation der Sozietät Wellensiek Rechtsanwälte zum Thema „Die Treuhand als Sanierungsinstrument“ übersandt. Die Übersendung erfolgte laut Herrn Möller „ganz unverbindlich“.<sup>23</sup> Zunächst hatte die Landesregierung die Treuhandlösung für die Hegemann-Werften abgelehnt.<sup>24</sup> Dies änderte sich in der Folgezeit. Die Landesregierung wirkte in intensiven Gesprächen auf den Altgesellschafter ein, einer Treuhandlösung i.S.d. Banken zuzustimmen. Der Zeuge Maximilian Wauschkuhn, Mitarbeiter im Finanzministerium, sagte dazu: „Wir sind den Banken gefolgt. Es war eine Forderung der Banken, diese Forderung war natürlich dann auch ein wichtiger Punkt.“<sup>25</sup> Außerdem sei nach Aussage des Zeugen Wauschkuhn die Einrichtung einer Treuhand alternativlos gewesen: „Ich weiß nicht, ob ernsthaft andere Möglichkeiten diskutiert wurden. Wenn man sich allerdings anschaut, wofür, oder, die Situation, in der diese doppelnutzige Treuhand eingerichtet wurde, kann ich mir kaum vorstellen, dass irgendwas anderes möglich gewesen wäre.“<sup>26</sup>

Die Banken, allen voran die NORD/LB, haben darauf bestanden, die Treuhand einzurichten, damit der Altgesellschafter keinen Einfluss mehr auf die Geschäfte der Werften haben konnte. Dies bestätigten auch Vertreter der Landesregierung im PUA. Der Zeuge Reinhard Meyer, damals Chef der Staatskanzlei, sagte hierzu: „Und diese Treuhandlösung sollte vor allen Dingen dazu führen, Herrn Hegemann aus dem Unternehmen herauszuhaben. Ich sage das sehr deutlich. Deshalb ist keine Lösung im Sinne einer Aktiengesellschaft, die auch möglich gewesen wäre, gewählt worden. Weil dies bedeutet hätte, dass der alte Eigentümer mit entsprechenden Aktienpaketen wieder in dem Unternehmen sozusagen dabei ist.“<sup>27</sup>

Der Zeuge Dr. Jost Mediger, damals Staatssekretär im Finanzministerium, bestätigte in seiner Aussage deutlich, dass die Banken die für den Sanierungsprozess maßgeblichen Personen und insbesondere die Person des Treuhänders bestimmt haben: „So ist das mit der KPMG zustande gekommen und nicht viel anders, denke ich, auch mit der Cornelius Treuhand. Auch die Kanzlei Wellensiek und ihre Tochtergesellschaft Cornelius Treuhand ist ... von Bankenseite ins Gespräch gebracht worden und auf diese Weise dann auch zu dem Auftrag gekommen.“<sup>28</sup>

Für die Linksfraktion steht damit fest: Der Altgesellschafter Hegemann sollte aus dem Unternehmen gedrängt werden. Es kam einer faktischen Enteignung gleich. Herr Hegemann sollte keinen Einfluss mehr auf die Entscheidungen innerhalb der Volkswerft und der Peene-Werft haben. Die Banken favorisierten von Beginn an eine Verkaufstreuhand, bei der das Unternehmen an einen neuen Gesellschafter verkauft werden sollte. Dies bestätigte ebenfalls der Zeuge Meyer: „Die Banken haben damals eine sogenannte Verkaufstreuhand

---

<sup>21</sup> WP-010-13-05-2013, S. 71

<sup>22</sup> ebenda

<sup>23</sup> E-Mail von Rüdiger Möller vom 24. November 2009, FM 33, S. 349 ff. PDF

<sup>24</sup> E-Mail von Gerd-Rüdiger Reichel vom 27. November 2009, WM 127, S. 515 PDF

<sup>25</sup> WP-010-13-5-2013, S. 27

<sup>26</sup> WP-010-13-5-2013, S. 23

<sup>27</sup> WP-015-30-09-2013, S. 20

<sup>28</sup> WP-014-23-09-2013, S. 102

favorisiert.“<sup>29</sup>

Das Land ist gegen eine Verkaufstreuhand gewesen, gerade auch wegen der möglichen Parallelität zu Wadan, Nordic Yards. Es hat eine Sanierungstreuhand favorisiert. Schließlich ist auch auf Druck der Vertreter des Altgesellschafters eine doppelstützige Treuhand installiert worden.

Die Landesregierung als Bürge und nach dem Bund größter Gläubiger hat bei dieser Entscheidung keinen Einfluss genommen. Sie hat die Entscheidung voll und ganz den Banken überlassen, ist diesen gefolgt und hat die Entscheidung der Banken gegenüber dem Alteigentümer durchgesetzt in der Überzeugung, die Banken würden ähnliche Interessen vertreten wie die Landesregierung. So hat es auch der Mandatar des Landes gesehen. Der Zeuge Matthias Gerlach von PwC sagte hierzu vor dem Ausschuss aus: „Sind da möglicherweise wiederstrebende Interessen zwischen Banken und Land als Bürge? Da kann man sagen, dass die Interessen grundsätzlich gleichlaufend sind. ... Die doppelstützige Treuhand ist ein praxiserprobtes Modell, das die Interessen der Banken und damit auch die Interessen des Landes als Bürge wahr.“<sup>30</sup>

Aufgrund des erheblich höheren Risikos, welches das Land als Bürge trug, waren die Interessen nach Einschätzung der Linksfraktion nicht gleichgelagert. Das Verlustrisiko bei einem Scheitern der Sanierung war für die Landesregierung sehr viel höher als für die Banken. Es drohte zu dieser Zeit der Ausfall von 48 Mio. € aus dem Darlehen an die Werften und nochmals rund 118 Mio. € aus der 90-Prozent-Bürgschaft für den Avalrahmen i.H.v. 326 Mio. € Zusätzlich wird man den Banken ein Eigeninteresse dahingehend zuordnen müssen, dass diese ihr Obligo aus dem Vorengagement verringern wollten, um die eigenen wirtschaftlichen Verluste zu minimieren. Das Land hingegen hatte darüber hinaus das Interesse, die Arbeitsplätze und die industriellen Strukturen zu erhalten. Eine identische Interessenlage ist damit nicht erkennbar. Im Agieren der Landesregierung war auch nicht zu erkennen, dass sie sich über das hohe Verlustrisiko im Klaren war. Sie haben die Banken einfach machen lassen, anstatt sich eine bessere Verhandlungs- und Mitentscheidungsposition zu sichern.

Bereits zu diesem Zeitpunkt hat die Landesregierung die Situation der Sanierung fehlerhaft eingeschätzt. Fehleinschätzungen prägten in der Folge den gesamten Sanierungsversuch der P+S Werften.

## 1.2. Auswahl des Treuhänders

Als Treuhänderin wurde die HSW Treuhand GmbH eingesetzt. Diese war eine hundertprozentige Tochter der Cornelius Treuhand GmbH. Ein Geschäftsführender Gesellschafter der Cornelius Treuhand GmbH war Christopher Seagon, der gleichzeitig einen Sitz im Beirat der HSW Treuhandgesellschaft hatte und Partner bei der Anwaltssozietät Wellensiek Rechtsanwälte ist.

Die Zeugenanhörungen haben ergeben, dass die Banken, allen voran die NORD/LB, auf die o. g. Treuhandgesellschaft bestanden haben. Der Zeuge Meyer sagte dazu: „Die Beauftragung der Cornelius Treuhand GmbH beziehungsweise der Kanzlei Wellensiek war

<sup>29</sup> WP-015-30-09-2013, S. 20

<sup>30</sup> WP-018-02-012-2013, S. 12

ein Vorschlag der NORD/LB, den das Wirtschaftsministerium im Verfahren aufgenommen hat.“<sup>31</sup> Das Land ist den Banken dann auch gefolgt, das machte der Zeuge Wauschkuhn in seiner Anhörung am 13.05.2013 deutlich.<sup>32</sup>

Der Altgesellschafter Hegemann wollte keine Treuhandlösung. Ein Hauptgrund für ihn war neben den in Abschnitt „**Doppelnützige Treuhand**“ dargestellten Gründen vor allem die Auswahl des Treuhänders.

Die Treuhandgesellschaft der Anwaltssozietät Wellensiek Rechtsanwälte war seitens der Banken vorgeschlagen worden und unumstößlich gesetzt. Eine Ausschreibung oder ein echtes Auswahlverfahren gab es nicht.

Der Altgesellschafter Hegemann wollte jedoch gerade diesen Treuhänder nicht, weil dieser bereits die Bremer Vulkan AG vertreten hatte. Der Rettungsversuch der Bremer Vulkan AG scheiterte bekanntermaßen und die Anwaltssozietät gilt seither „an der Küste als vorbelastet“. Die Ablehnung des Altgesellschafters Hegemann beschrieb der Zeuge Rechtsanwalt Kulenkampff in seiner Anhörung folgendermaßen: „Am 12. Dezember 2009 fanden in Hamburg Gespräche zwischen Vertretern des Bankenkonsortiums und der Hegemann-Unternehmensgruppe statt, an denen auch ich teilgenommen habe. An diesem Termin nahmen zu unserer Überraschung und ohne Vorankündigung erstmals auch Vertreter der Sozietät Wellensiek Rechtsanwälte teil, die wohl von den Banken hinzugebeten worden waren. Hier machten die Banken erstmals klar, dass sie nur dann bereit seien, an einer Anschlussfinanzierung mitzuwirken, wenn die Beteiligung der Hegemann-Unternehmensgruppe an der Peene-Werft auf einen Treuhänder übertragen werde. Einen entsprechenden Treuhandvertrag solle Wellensiek ausarbeiten ... An dieser Forderung hielten die Banken auch fest, obwohl die Hegemann-Unternehmensgruppe betonte, dass sie eine Treuhandlösung nicht wolle und gerade Wellensiek nicht ihr Vertrauen genieße. Wellensiek war Insolvenzverwalter über das Vermögen der Bremer Vulkan AG und deshalb mit Blick auf das Werftengeschäft - man darf sagen - an der Küste etwas vorbelastet.“<sup>33</sup>

Bereits in diesem Stadium der Sanierung haben die Beteiligten Fehler begangen. Die Art und Weise, wie diese doppelnutzige Treuhand eingerichtet wurde, gehört zweifelsohne zu einem der schwerwiegenden Fehler dieser Sanierung. Die Untersuchungen des Ausschusses haben ergeben, dass eine doppelnutzige Treuhand grundsätzlich ein geeignetes Mittel ist, um eine Sanierung erfolgreich durchzuführen. Allerdings hätte dafür ein Treuhänder gefunden werden müssen, der das Vertrauen aller Beteiligten genießt. Der Altgesellschafter Hegemann vertraute der von den Banken vorgeschlagenen Rechtsanwaltssozietät Wellensiek als Treuhänderin nicht und stimmte nur unter hohem Druck diesem Vorschlag letztendlich zu.

Der Zeuge Martin Hammer, der erste Chefsanierer der Werften, hat die Landesregierung frühzeitig darüber informiert, wie wichtig ein allseitiges Vertrauen bei einer Sanierung ist. So schrieb er bereits am 28.12.2009 an eine Vielzahl von Empfängern, darunter Jürgen Seidel, damaliger Wirtschaftsminister von Mecklenburg-Vorpommern, Hanns-Christoph Saur, Mitarbeiter des Wirtschaftsministeriums, Peter Bäumer und Ursula Claaßen, damalige Mitarbeiter im Finanzministerium, Reinhard Meyer, damals Chef der Staatskanzlei, und

<sup>31</sup> WP-015-30-09.2013, S. 20

<sup>32</sup> WP-010-13-05-2013, S. 27

<sup>33</sup> WP-010-13-05-2013, S. 71

Rüdiger Möller, damaliger Staatssekretär im Wirtschaftsministerium und Werftenbeauftragter des Landes. Hammer wies in diesem Schreiben darauf hin, dass aus seiner Erfahrung kein Gesellschafter leichtfertig einer Übertragung seiner Geschäftsanteile an einen Treuhänder zustimme. Es müsse eine gemeinsame Lösung gefunden werden, denn „diese gemeinsame Lösung und das damit gemeinsam gefundene Verständnis für den Sanierungsprozess ist essentiell für den operativ verantwortlichen CRO. Ein Diktum bei der Auswahl des Treuhänders führt zwangsläufig zu juristischen Auseinandersetzungen, da immer eine der am Prozess beteiligten Stakeholdern sich zu irgend einem Zeitraum 'überevorteilt' fühlt.“<sup>34</sup> Da die Auswahl des Treuhänders ein wichtiger Grund für den Rücktritt Hammers als Chefsanierer gewesen ist, wird auch auf die Ausführungen im Abschnitt „**Martin Hammer**“ verwiesen.

Wie bereits dargestellt haben die Banken neben der Rechtsanwaltssozietät Wellensiek keinen anderen Bewerber ernsthaft zugelassen. Die Aussage, es sei keine Zeit für eine Ausschreibung gewesen, ist aus Sicht der Linksfraktion ein Vorwand. Der Zeuge Hammer hat glaubhaft dargelegt, dass es sehr wohl die Möglichkeit gegeben hätte, andere Treuhänder ernsthaft in Erwägung zu ziehen, dies aber nicht erwünscht war. „Ich bin mir auch heute noch zu 100 Prozent sicher, dass man eine andere auch renommierte Adresse oder zwei oder drei andere hätte finden können. Die wären auch Weihnachten noch angetanzt, für dieses Mandat. Es ist nicht gewünscht gewesen.“<sup>35</sup> Auch der Zeuge Kulenkampff bestätigte die Haltung und die Vorgehensweise der Banken.

Die Bedenken, die der Zeuge Hammer geäußert hatte, wurden innerhalb der Landesregierung nicht weitergehend diskutiert. Sie hat sich nicht in die Auswahl des Treuhänders eingemischt. Es war ihr nur wichtig, dass sich möglichst rasch auf einen Treuhänder geeinigt wird. Unwichtig war ihr offenbar, dass das erforderliche allseitige Vertrauen fehlte. Wie schon bei der Vorgabe, dass die Sanierung in Form einer Treuhandenschaft zu erfolgen hat, ist die Landesregierung auch bei der Auswahl des Treuhänders den Banken blind gefolgt.

### 1.3. Treuhandkosten

In Vorbereitung der Übertragung der Gesellschaftsanteile auf die HSW-Treuhandgesellschaft wurde zwischen der Detlef Hegemann GmbH & Co. KG und der Cornelius Treuhandgesellschaft eine Mandats- und Vergütungsvereinbarung geschlossen. In diesem Vertrag wurde u. a. die Vergütung des Treuhänders, der späteren HSW-Treuhand GmbH, sowie die anfallenden Stundensätze für die Beratungsleistungen Dritter festgelegt. Zudem enthielt dieser Vertrag eine Regelung, wonach die Beratung durch die Rechtsanwaltssozietät Wellensiek erfolgen wird. Die Gesellschafter der Cornelius Treuhand Beteiligungsgesellschaft mbH sind die Rechtsanwälte Christopher Seagon und Alfred Hagebusch, die wie der Geschäftsführer der HSW Treuhand, Rechtsanwalt Dr. Markus Stadler, zugleich Partner der Rechtsanwaltssozietät Wellensiek sind.

Die Kosten der Treuhandenschaft wurden mit monatlichen Festkosten i.H.v. 12.500 € sowie den übrigen variablen Kosten in der Mandatsvereinbarung der Detlef Hegemann GmbH & Co. KG auferlegt.

---

<sup>34</sup> WM 10, S. 446 f.

<sup>35</sup> WP-009-29-04.2013, S. 127

Die Hegemann-Gruppe verweigerte allerdings die fälligen Zahlungen. Der Zeuge Kuhlenkampff äußerte sich dahingehend, dass es „schon vom ersten Tag der Treuhand an, eine bemerkenswerte Situation“ gegeben habe, „die sich dadurch auszeichnete, dass diese ... enormen Summen, die da von dem Büro Wellensiek berechnet wurden, als Rechnung an die Detlef Hegemann GmbH & Co. KG gestellt wurden. Auch von denen die gesamte Zahlung verlangt wurde und uns anheimgestellt wurde, uns dann gegebenenfalls, ... von den Werften wiederzuholen. Dieses war natürlich, ... total im Widerspruch zu der Absprache bei Abschluss des Treuhandvertrages.“<sup>36</sup>

Der Ausschuss konnte nicht ermitteln, ob die Absprachen im Rahmen der Vertragsunterzeichnung andere gewesen sind, als jene, die in der Mandats- und Vergütungsvereinbarung schriftlich fixiert worden waren.

Der Zeuge berichtete: „Es ist dann Einverständnis in einer großen Sitzung mit den Banken - ich weiß nicht, ich glaube Herr Möller, ich möchte es jetzt nicht beschwören aber ich glaube, Herr Möller war auch dabei ... doch, Herr Möller war auch dabei, weiß ich - in Bremen gefunden worden, folgenden Inhalts: Die Fixkosten, diese besagten 12.500 € trägt die Hegemann-Gruppe, ohne sie sich bei den Werften erstatten zu lassen. Die variablen Kosten, weil auf separater Beauftragung durch die Werften beruhend, tragen die Werften selbst.“<sup>37</sup>

Nach der Einigung unterzeichneten am 04.04.2010 die Peene-Werft, die Detlef Hegemann GmbH & Co. KG sowie die HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft eine Beitrittserklärung zum Treuhandvertrag, in dem die gesamtschuldnerische Haftung der Detlef Hegemann GmbH & Co. KG und der Peene-Werft hinsichtlich der Treuhandkosten geregelt war. Damit wurden letztlich die enormen Treuhandkosten den Werften aufgebürdet. Diese enormen Kosten waren im Sanierungsgutachten nicht berücksichtigt. Auch wenn die HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft mbH in ihrer E-Mail vom 10.03.2010<sup>38</sup> unter Hinweis auf die Kündigungsmöglichkeit des Treuhandvertrages und dem damit verbundenen Scheitern des Treuhandmodells die Zustimmung des Landes forderte, verweigerte zunächst das Land die Zustimmung zur Beitrittsvereinbarung. Es bezog sich bei seiner Ablehnung zunächst auf die ausdrücklichen Regelungen im Treuhandvertrag zur Kostentragungspflicht. Die Zeugin Claaßen verwies insbesondere auf die ausdrückliche Regelung in der Mandatsvereinbarung und die Nichtberücksichtigung der Kosten im Sanierungsgutachten, die eine Kostentragung der Werften ausschließen würde.<sup>39</sup> Am 29.05.2010, unmittelbar vor Unterzeichnung des Verschmelzungsvertrages, stimmte die Landesregierung dem Schuldbeitritt der Peene-Werft letztlich gegen ihre geäußerten Bedenken zu. Vorausgegangen waren die Ankündigungen der Hegemann-Gruppe, der Verschmelzung<sup>40</sup> andernfalls nicht zuzustimmen sowie der Treuhänderin, den Treuhandvertrag andernfalls zu kündigen.<sup>41</sup> In intensiven Gesprächen, insbesondere am 19.05.2010 in Bremen<sup>42</sup>, wurde eine Regelung der Kostentragung zu Lasten der Werften gefunden und in einer Vereinbarung zum Gesamtschuldausgleich festgehalten. Danach hatten die Hegemann-Gruppe die Fixkosten der Treuhandvergütung i.H.v. 12.500 € pro

<sup>36</sup> WP-010-13-05-2013, S. 119

<sup>37</sup> WP-010-13-05-2013, S. 119

<sup>38</sup> FM 3, S. 1039

<sup>39</sup> E-Mail vom 11. März 2010, FM 128, S. 574 (PDF)

<sup>40</sup> WM 129, S. 216 (PDF)

<sup>41</sup> E-Mail von Dr. Markus Stadler vom 10. März 2011, WM 128, 575 (PDF)

<sup>42</sup> E-Mail von Ursula Claaßen vom 19. Mai 2010, FM 7, S.2388



Monat, die Werften die variablen Kosten i.H.v. rund 1 Mio. € p.a. zu tragen.<sup>43</sup>

Den Werften wurden somit mit Wissen und Zustimmung der Landesregierung weitere Kosten i.H.v. mehr als 1 Mio. € p.a. auferlegt, obwohl das Sanierungsgutachten ohnehin eine extrem geringe freie Liquidität, teilweise nur 300.000 € ausgewiesen hatte. Auch wenn einige Zeugen ausgesagt haben, die Werften seien nicht an diesen zusätzlichen Kosten gescheitert, blieb ungeklärt, woher die zusätzlichen finanziellen Mittel der Werften für die Begleichung dieser erheblichen zusätzlichen Kosten kommen sollten.

#### 1.4. Umwandlung in eine Verkaufstreuhand

Ende August 2011 wurde die doppelnützige Treuhand schließlich doch in eine Verkaufstreuhand umgewandelt. Die Anhörungen im Untersuchungsausschuss haben ergeben, dass dabei die Einwerbung neuer finanzieller Mittel zentrales Ziel war. Der Zeuge Möller sagte vor dem Ausschuss dazu aus: „Im August 2011 wurde der Treuhandvertrag von einer Sanierungstreuhand in eine Verkaufstreuhand geändert. Ziel wurde die Einwerbung neuer Gesellschafter mit dem damit verbundenen Eigenkapital.“<sup>44</sup>

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Roland Berger wurde in diesem Zusammenhang damit beauftragt, eine Marktanalyse durchzuführen, um herauszufinden, wo die P+S Werften Ende 2011 stehen werden und wie aussichtsreich die Einwerbung neuer Gesellschafter ist. Die Analyse ergab, dass die P+S Werften grundsätzlich verkaufsfähig gewesen seien, allerdings nicht, bevor gewisse Voraussetzungen erfüllt sind. Roland Berger hatte dies auch zeitlich dargestellt. Die Anhörung des Roland Berger-Mitarbeiters, Nils Kuhlwein von Rathenow, hat ergeben, dass dies wenigstens 6 Monate in Anspruch genommen hätte. Er sagte dazu: „Ja, es besteht durchaus eine, eine Verkaufsfähigkeit. Unter Voraussetzungen, wie Sie auch richtigerweise sagen. Wesentliche Voraussetzung war, dass man auf der einen Seite das initiale Interesse, das erste Kontakte, die wir angesprochen haben, bekundet haben, dann auch weiter abtestet und das hinterlegt, denen auch die entsprechenden Voraus... oder Unterlagen dann zur Verfügung stellt, dass die das beurteilen können. Zweitens hatten wir damals, meine ich gesagt: Die Werft braucht eine Zeit der Vorbereitung. Wir waren der Meinung, dass es wahrscheinlich einige Monate dauern wird, bis die internen Arbeiten so weit vorangeschritten waren, um einen Datenraum bestücken zu können und wirklich in einen Prozess reinzugehen. Wenn ich mich richtig erinnere, haben wir damals gesagt: Wir brauchen etwa sechs Monate Vorbereitungszeit, um Controlling auf das Niveau zu bringen, um die entsprechende Transparenz zu schaffen und die Dokumentation zu schaffen.“<sup>45</sup> Dagegen wurde die Erfolgsaussicht des Investorenprozesses durch den ehemaligen Finanzgeschäftsführer, den Zeugen Dieter Dehlke, unter den bestehenden Bedingungen deutlich als unrealistisch eingeschätzt. Er sagte wörtlich: „Es wäre, hätte da keinen gegeben, der da Interesse dran gehabt hätte. ... Wer übernimmt eine Werft, wo 50 Mio. mit 11,25 Prozent zu verzinsen sind und wo Avalkredite 324 Mio. den Backbone der Finanzierung darstellen mit acht Prozent. Keiner!“<sup>46</sup>

Zu einem Verkauf ist es nicht gekommen – die Insolvenz der P+S Werften war eingetreten.

<sup>43</sup> Gesamtschuldausgleichsvereinbarung, WM 129, S. 344 PDF

<sup>44</sup> WP-026-28-04-2014, S. 6 f.

<sup>45</sup> WP-048-12-01-2015, S. 122

<sup>46</sup> WP-024-31-03-2014, S. 71

## 2. **Martin Hammer nur für kurze Zeit als Chief Restructuring Officer (CRO) tätig**

### 2.1. Bei Antritt Martin Hammers genügend Reserven prognostiziert

Im September 2009 wurde Martin Hammer von Ernst & Young gefragt, ob er persönlich sowie Teile seiner Beratungsmannschaft für einen Sanierungsprozess bei den Hegemann-Werften zur Verfügung stehen würden.<sup>47</sup> Er stand diesem Ansinnen grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber.

Gemeinsam mit Ernst & Young begann Martin Hammer am 08.10.2012 ein Sanierungsgutachten zu erarbeiten. Hierfür waren aus seinem Beratungsunternehmen K&H Business Partner GmbH etwa 10 Ingenieure mit auf den Werften tätig. Dazu Zeuge Hammer: „Im Laufe dieser Arbeit haben wir die technischen Komponenten, das heißt die leistungswirtschaftlichen Themen auf der technischen Seite bearbeitet.“<sup>48</sup>

Ende Oktober sollte auf Wunsch der Banken durch KPMG das Sanierungsgutachten erarbeitet werden. Ernst & Young war als Gutachter unzulässig, da diese Beratungsgesellschaft als Abschlussprüfer der Hegemann-Werften nach dem IDW-Standard nicht zugleich als Ersteller eines Sanierungsgutachtens fungieren durfte. K&H Business Partner GmbH arbeitete in der Folge KPMG zu.

Das Sanierungsgutachten der KPMG wurde am 14.12.2009 in Bremen in der Handelskammer vorgestellt. Hieraus ergab sich eine positive Fortführungsprognose mit einem „Free-Cash-Flow“ in dreistelliger Millionenhöhe. Nach Ansicht des Zeugen Hammer wären danach genügend Reserven vorhanden gewesen, um das Unternehmen durch den Restrukturierungsprozess zu führen. Er sagte dazu in seiner Anhörung: „Ich habe dann zugesagt, die CRO-Position weiter inne zu haben.“<sup>49</sup>

### 2.2. Martin Hammer tritt wegen fehlender finanzieller Mittel als CRO zurück

Martin Hammer hat am 29.01.2010 offiziell seinen Rücktritt erklärt. Im Ausschuss sagte er aus, dass er mit einigen Prozessen nach dem 14.12.2009 nicht einverstanden gewesen sei - so kritisierte er aufs Schärfste die Art und Weise der Auswahl des Treuhänders sowie die Tatsache, dass er sich als CRO ausschließlich mit der Anwaltssozietät Wellensiek auseinandersetzen durfte. Er sagte weiter aus, dass die Vorgabe des Treuhänders durch die finanzierenden Banken ein äußerst ungewöhnliches und nicht unterstützenswertes Verfahren sei. Aus eigenen Erfahrungen als Treuhänder bei anderen Sanierungen wisse er, dass dem Gesellschafter mindestens drei Sozietäten als mögliche Treuhänder vorgeschlagen werden. Der oder die Gesellschafter haben dann ein Auswahlrecht.<sup>50</sup> Dieses Verfahren wurde bei der Sanierung der Hegemann-Werften nicht eingehalten, sodass Martin Hammer am 18.12.2009 in einer E-Mail an den damaligen Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, Rüdiger Möller, erstmals mitteilte, dass er für einen Sanierungsprozess nicht länger zur Verfügung stehen werde, wenn es in der Frage des Treuhänders zu einer Interessenkollision zwischen

---

<sup>47</sup> WP-009-29-04-2013, S. 112

<sup>48</sup> Wie zuvor

<sup>49</sup> WP-009-29-04-2013, S. 113

<sup>50</sup> WP-009-29-04-2013, S. 117

den finanzierenden Banken und dem Altgesellschafter kommen sollte.<sup>51</sup> In seiner E-Mail an Möller schrieb Hammer: „Auch hier sollten wir im Falle einer Exklusivität durch Wellensiek meinen ‚geordneten Rückzug‘ besprechen, damit nicht wieder alle Parteien den Prozess gefährden.“<sup>52</sup> Diese Position wiederholte er in einer E-Mail an eine Vielzahl von Empfängern, darunter Jürgen Seidel, damaliger Wirtschaftsminister von Mecklenburg-Vorpommern, Hanns-Christoph Saur, damaliger Mitarbeiter des Wirtschaftsministerium, Peter Bäumer und Ursula Claaßen, damalige Mitarbeiter im Finanzministerium, Reinhard Meyer, damaliger Staatssekretär in der Staatskanzlei, und Rüdiger Möller. Er machte nochmals deutlich, dass er für einen Sanierungsprozess, bei dem der Treuhänder nicht das Vertrauen des Gesellschafters genießt, nicht zur Verfügung stehe, da er nicht an den Erfolg der Sanierung unter diesen Vorzeichen glaube. Aus seiner Erfahrung könne er sagen, dass kein Gesellschafter leichtfertig einer Übertragung seiner Geschäftsanteile an einen Treuhänder zustimme. Es müsse eine gemeinsame Lösung gefunden werden, denn „diese gemeinsame Lösung und das damit gemeinsam gefundene Verständnis für den Sanierungsprozess ist essentiell für den operativ verantwortlichen CRO. Ein Diktum bei der Auswahl des Treuhänders führt zwangsläufig zu juristischen Auseinandersetzungen, da immer eine der am Prozess beteiligten Stakeholder sich zu irgendeinem Zeitraum ‚überevorteilt‘ fühlt“.<sup>53</sup>

Dies war nur eines von einer Vielzahl von Problemen, die nach dem 14.12.2009 im Sanierungsprozess auftraten. Neben dem Problem der bereits genannten „Exklusivität“ der Anwaltssozietät Wellensiek, wurde in den vier Wochen nach dem 14.12.2009 immer deutlicher, dass das Unternehmen mit erheblichen finanziellen Mehrbelastungen zu rechnen hatte, die in dem Sanierungsgutachten von KPMG nicht berücksichtigt waren.

Auf diese Problematik wies Hammer Staatssekretär Möller ebenfalls bereits in seiner E-Mail vom 18.12.2009 hin. Dort heißt es: „Bei der gestrigen Jour fix-Besprechung hat Herr Dr. Axhausen von der KPMG AG den Hinweis gegeben, dass Herr Seagon als Treuhänder sowieso seine Anwaltstruppen in das operative Geschäft mit einbringen möchte ... Lieber Herr Möller, das Verhalten von Wellensiek ist mehr als auffällig ... Zu guter Letzt müssen wir auch auf die Kosten schauen. Eine Treuhandschaft für das Projekt darf maximal 250.000 € kosten (10.000 € pro Monat). Wenn hier jeder sein Millionenpaket strickt (Darlehensvertrag NORD/LB/KfW IPEX-Bank sind auch noch einmal 5 Mio. € Gebühren) dann müssen wir in diesem Zusammenhang auch an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Werften denken, für die ich mich schon sehr verantwortlich fühle.“<sup>54</sup>

In seiner Anhörung am 29.04.2013 machte der Zeuge Hammer deutlich, dass er aufgrund der hohen Kostenbelastung für das Unternehmen durch Berater, Banken und Treuhand und dem daraus resultierenden äußerst geringen finanziellen Risikopuffer für die Werften für einen Sanierungsprozess nicht zur Verfügung gestanden habe. Er führte dazu konkret aus: „Mit den neuen Planprämissen, die abweichende vom 14.12. dann vier Wochen später mit einer Mehrbelastung von 112 Mio. dem Unternehmen aufoktroiert worden sind - durch zusätzliche Finanzierungskosten, Beraterkosten und Treuhandkosten - habe ich dann gesagt: Für diesen Prozess mit einem Headroom - also mit einem Risikopuffer - von gerade mal einer oder zwei Mio. können sie nicht einen Auftragsbestand von 1,7 Mrd., aus meiner

<sup>51</sup> WP-009-29-04-2013, S. 117

<sup>52</sup> FM 35, S. 2267

<sup>53</sup> WM 10, S. 446 f.

<sup>54</sup> FM 35, S. 2267 f.

persönlichen Einschätzung, abarbeiten.“<sup>55</sup> Er sprach außerdem davon, dass sich „das Ganze immer mehr manifestiert“ hat „in ganz erheblichen zusätzlichen Kosten, die für mich in dieser Dimension neu gewesen sind.“<sup>56</sup>

Er habe nicht nur Möller mit seiner Sicht der Dinge konfrontiert, sondern auch Herr Dr. Stadler als Vertreter von Wellensiek und die Gesellschafter. „Ich habe kein Gehör gefunden für meine Position und das hat dann zu meiner Demission am 29.01. geführt.“<sup>57</sup>

### **3. Sanierungsgutachten und weitere Gutachten der KPMG im Zwielficht**

#### **3.1. Gründe für die Erstellung**

Mit Schreiben vom 24.06.2009 beantragte die Hegemann-Werften-Gruppe bei der NORD/LB eine Bauzeitfinanzierungslinie für die Volkswerft Stralsund GmbH und die Peene-Werft Wolgast GmbH.

Im Vorfeld hatte es eine Vielzahl von Gesprächen zur künftigen Finanzierung der Hegemann-Werften gegeben, zuletzt am 12.06.2009 im Wirtschaftsministerium. Am 19.06.2009 fand ein Treffen bei der NORD/LB mit Vertretern der Hegemann-Gruppe und der KfW IPEX statt.

Die Hegemann-Gruppe bedurfte dringend einer neuen Bauzeitfinanzierungslinie. Die seit 2007 bestehende Linie über 280 Mio. € lief vertragsgemäß zum 31.07.2010 aus. Sie war bereits voll ausgeschöpft, da sie auf konkrete Bauprojekte begrenzt war, die zwischenzeitlich abgearbeitet oder in Bearbeitung waren. Für darüber hinaus akquirierte und teilweise bereits gebaute Projekte hatte die Werft die Bauzeitfinanzierung mit Eigenkapital vorfinanziert. Für neue Aufträge der Werften wurde ein neuer Finanzierungsrahmen benötigt.

Die Schiffbaukrise ab 2008 machte auch vor der Hegemann-Gruppe keinen Halt. Aufgrund von Auftragsstornierungen und Nichtabnahmen bereits begonnener Schiffe war der Werftenverbund gezwungen, sogenannte Reederdarlehen für die Kaufpreise zu gewähren, wodurch die Liquidität der Werften gebunden wurde. Außerdem konnten die Werften einzelne Schiffe nur noch unter den Gestehungskosten und somit mit erheblichen Verlusten veräußern. Die Eigenkapital- und die Liquiditätssituation der Werften verschlechterten sich 2008 und 2009 zusehends. Die Hegemann-Gruppe war zu der Zeit zwar kein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der entsprechenden EU-Richtlinien, jedoch befanden sich die Werften aufgrund der zunehmend fehlenden freien Liquidität in erheblicher finanzieller Schieflage, die ein Insolvenzrisiko in sich barg.

Banken waren zu dieser Zeit nicht bereit, die dringend erforderliche Bauzeitfinanzierung für die Werften bereitzustellen. Die NORD/LB und KfW IPEX erklärten sich dazu nur unter der Voraussetzung bereit, wenn zuvor durch ein Wirtschaftsprüfungsunternehmen die positive Fortführungsprognose der Werftengruppe bestätigt wird.

---

<sup>55</sup> WP-009-29-04-2013, S. 119

<sup>56</sup> WP-009-29-04-2013, S. 120

<sup>57</sup> WP-009-29-04-2013, S. 121

### 3.2. Beauftragung von KPMG

Am 29.10.2009 hat der Zeuge Stephan Kulenkampff als Vertreter der Hegemann-Gruppe der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG grundsätzlich den Auftrag erteilt, ein Sanierungsgutachten zu erstellen.<sup>58</sup> Zuvor hatte das Wirtschaftsprüfungsunternehmen Ernst & Young bereits damit begonnen, ein Sanierungsgutachten zu erarbeiten. KPMG hat ab November 2009 die Arbeit von Ernst & Young übernommen. Die finanzierenden Banken, allen voran die NORD/LB wollten nicht, dass Ernst & Young das Sanierungskonzept erarbeitet. Diese waren ohnehin nach IDW-Standard nicht dazu berechtigt. Die NORD/LB hatte am 21.10.2009 auf einem Treffen mit Vertretern der Hegemann-Gruppe in Bremen diesen mitgeteilt, dass sie der Erstellung eines Sanierungsgutachtens durch Ernst & Young nicht zustimmen.<sup>59</sup> Sie hatten die Befürchtung, dass Ernst & Young zu sehr mit der Hegemann-Gruppe verbandelt ist. Für den Zeugen Kulenkampff kam diese Ablehnung überraschend. Er sagte dazu vor dem Ausschuss aus, dass sich die NORD/LB Ende Oktober 2009 plötzlich weigerte, mit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young, der Abschlussprüferin der Hegemann-Unternehmensgruppe, weiter zusammenzuarbeiten, obwohl diese bei der Erarbeitung des Sanierungsgutachtens nach IDW S 6-Standard bereits weit fortgeschritten war. Allerdings ist anzumerken, dass dem Abschlussprüfer eines Unternehmens wie in diesem Falle Ernst & Young nicht erlaubt ist, ein Sanierungsgutachten nach IDW S 6 zu erstellen.<sup>60</sup>

Die Banken lehnten nicht nur die weitere Zusammenarbeit mit Ernst & Young ab, sie bestimmten auch selbst KPMG als neuen Sanierungsgutachter. Der Zeuge Kulenkampff beschrieb die Situation so: „Die NORD/LB wollte auf einmal partout, dass Herr Dr. Axhausen von der KPMG das Sanierungsgutachten erstellt. In einem Gespräch mit der NORD/LB in Bremen am 28. Oktober 2009 - das anberaumt war nur mit den Banken, zunächst - erklärte Herr Idler von der NORD/LB: Herr Dr. Axhausen sei ohnehin zufällig gerade in der Stadt und könnte kurzfristig zu den Gesprächen zustoßen. Herr Dr. Axhausen erschien dann auch zufällig in Begleitung weiterer KPMG-Mitarbeiter.“<sup>61</sup> Auch der Zeuge Hammer bestätigte, dass die Banken KPMG als Sanierungsgutachter bestimmt haben: „Wir hatten ... ein Gespräch, da ging es um die Ablösung von Ernst & Young mit Herrn Idler, Herrn von der NORD/LB Viets ... und da wurde uns mitgeteilt, dass Ernst & Young eben aus dem Prozess ausscheiden muss und das KPMG das übernehmen soll ... dass dann KPMG schon vor der Tür stand ... ich habe Idler gesagt, wie kann das angehen, dass die Auswahl des Beraters auch schon wieder feststeht.“<sup>62</sup>

Aus Sicht der Linksfraktion sind auch bei der Beauftragung des Wirtschaftsprüfers für die Erstellung eines Sanierungsgutachtens grobe Fehler gemacht worden. Die Einflussnahme der Banken bei der Beauftragung hat den gesamten Finanzierungsprozess erheblich verzögert. Zeit, die für die Sanierung essentiell wichtig gewesen wäre. Auch aufgrund des so entstandenen zeitlichen Drucks hat die Landesregierung Entscheidungen ohne fundierte Begutachtung getroffen. So wurde bereits am 17.10.2009 ein Überbrückungsdarlehen i.H.v. 28 Mio. € gewährt.

<sup>58</sup> FM 33, S. 149 PDF

<sup>59</sup> WM 127, S. 266 f. PDF

<sup>60</sup> IDW-Standard: Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten (IDWS 6), IDW-Fachnachrichten 11/2009, S. 582, Rd. Nr. 26

<sup>61</sup> WP-010-13-05-2013, S. 69

<sup>62</sup> WP-009-29-04-2013, S. 153

Dieses Darlehen wurde nach Vorlage des Sanierungsgutachtens verlängert und auf 48 Mio. € erhöht.<sup>63</sup> Die Erhöhung und Verlängerung des Darlehens waren ausdrückliche Voraussetzung für die positive Sanierungsaussage.

Am 30.11.2009 hat KPMG erstmals eine positive Einschätzung zur Sanierungsfähigkeit der Werften abgegeben. Diese erfolgte mündlich unter anderem gegenüber Staatssekretär Möller im Rahmen eines Bankentreffens in Hannover.<sup>64</sup> Zu diesem Zeitpunkt lag KPMG nach Aussage des Zeugen Axhausen erstmals belastbares Zahlenmaterial der Werft vor.<sup>65</sup>

### 3.3. Grundgutachten vom 14.12.2009

Am 14.12.2009 lag das komplette Sanierungsgutachten vor, das 220 Seiten umfasst. Die Linksfraktion geht davon aus, dass dieses Gutachten als Grundgutachten zu verstehen ist. Zum einen ist es vom Umfang her das größte, zum anderen folgten in den Dokumenten, die von KPMG nach dem 14.12.2009 verfasst wurden, größtenteils Ergänzungen zu diesem Gutachten. Es gibt Folgegutachten datiert vom 25.01.2010, 01.02.2010 und 29.03.2010, die sich inhaltlich auf das Grundgutachten vom 14.12.2009 beziehen. Im Grundgutachten wurde die positive Sanierungsaussage vom 30.11.2009 schriftlich fixiert. Der Ausschuss hat in diesem Zusammenhang ermittelt, dass die Sanierungsaussage am 14.12.2009 endgültig feststand und daran auch nicht mehr gerüttelt werden sollte. Der Zeuge Axhausen hat am 22.04.2013 vor dem PUA zu Protokoll gegeben, dass die Sanierungsaussage am 14.12.2009 getroffen worden war und es wollte auch keiner, dass jemand noch an der Sanierungsaussage „rummacht“.<sup>66</sup> Er machte zudem deutlich, dass KPMG nach dem 14.12.2009 auch nicht mehr nach der weiteren Sanierungsfähigkeit befragt wurde. Dies hat auch der Zeuge Saur als Vertreter der Landesregierung bestätigt. In seiner Aussage am 22.04.2013 gab er an, dass es in den Folgegutachten Anpassungen gegeben habe, aber die Grundaussage zur Sanierungsfähigkeit sei nicht mehr infrage gestellt worden.<sup>67</sup>

Dies ist für die Linksfraktion eine grundlegende Erkenntnis der Aufklärungsarbeit.

Andere Zeugen haben sich unterschiedlich zu den möglichen Endgutachten geäußert und in diesem Zusammenhang auch unterschiedlich zur endgültigen Sanierungsaussage. So war für den Zeugen Bäumer das Ergänzungsgutachten vom 29.03.2010 entscheidend. Andere Zeugen hielten das Ergänzungsgutachten vom 02.01.2010 als das maßgebliche. Das Gutachten vom 25.01.2010 stellt nach Auffassung der Linksfraktion eine Worst Case-Betrachtung dar. Es spielte bei den Vertretern der Landesregierung hingegen keine Rolle.

Die Linksfraktion kommt zu der Schlussfolgerung, dass vor allem die Dokumente mit Datum vom 02.01.2010 und 29.03.2010 Ergänzungen und Anpassungen zum Grundgutachten sind, die sich bestenfalls auf die Frage beschränken, unter welchen theoretischen Voraussetzungen die positive Fortführungsprognose gehalten werden kann.

Die Linksfraktion bezweifelt, dass die darin enthaltenen Annahmen realistisch waren, vor allem vor der Kulisse des Umbaus der Werften zu Spezialschiffbauern und der damals durch die Wirtschaftskrise induzierten schlechten Lage am Schiffbaumarkt. Mehrere

<sup>63</sup> A Drs. 6/2

<sup>64</sup> LFI 25, S. 268

<sup>65</sup> WP-008-22-04-2013; S. 7

<sup>66</sup> WP-008-22-04-2013; S. 72

<sup>67</sup> WP-008-22-04-2013, S. 154

Zeugen haben in ihren Aussagen immer wieder darauf hingewiesen, dass der Schiffbaumarkt regelmäßig und in der Krise im Besonderen mit erheblichen Unwägbarkeiten behaftet und die Schiffbaubranche ohnehin nicht sonderlich gewinnträchtig sei.

Die Ergänzungsgutachten stellten lediglich die rechnerische Möglichkeit dar, dass eine Sanierung unter den dargestellten „Laborbedingungen“ gelingen könnte. Eine Aussage, ob eine Sanierung tatsächlich realistisch ist, wurde von KPMG nicht gemacht. Diese Einschätzung oblag dem Adressaten des Sanierungsgutachtens.<sup>68</sup> Den Banken und der Landesregierung als Empfänger des Gutachtens hätte ersichtlich sein müssen, dass die Annahmen unrealistisch waren.

Genau wie die Landesregierung haben die Mitglieder des Ausschusses das Sanierungsgutachten vom 14.12.2009 in schriftlicher Form erhalten. Bereits beim ersten Lesen sind den Abgeordneten als Laien Ungereimtheiten und Unwägbarkeiten im Grundgutachten aufgefallen, die zumindest Fragen aufwerfen und eine positive Sanierung unter den genannten Annahmen zweifelhaft erscheinen lassen. So sind beispielsweise nur relativ geringe Finanzierungskosten von KPMG veranschlagt worden, obwohl die Unternehmenssituation schwierig und das Ausfallrisiko für Kredite und Bürgschaften hoch war. Die Annahme niedriger Finanzierungskosten war deshalb unrealistisch. Darüber hinaus wurden die Bürgschaftskosten sowie die Kosten für Sanierungsberatung und den Treuhänder durch KPMG zunächst gar nicht berücksichtigt. Nach Aussagen des Zeugen Axhausen hat sich KPMG erst nach dem 14.12.2009 und somit nach Feststehen der positiven Sanierungsaussage mit den erheblichen Finanzierungskosten und der Finanzierungsstruktur der Werften beschäftigt.<sup>69</sup>

Auch die Aufträge für den Bau der zwei Scandlines-Fähren wurden weder im Grundgutachten noch im Gutachten vom 01.02.2010 berücksichtigt, obwohl die Vertragsverhandlungen zwischen Werften und Scandlines bereits weit vorangeschritten waren. In der Schlussbemerkung des Grundgutachtens weist KPMG darauf hin, dass „in der augenblicklichen wirtschaftlichen Lage ... hinreichend sichere und genaue Voraussagen zu der Entwicklung der für das Unternehmen wesentlichen Märkte im Planungszeitraum nicht möglich“ sind.<sup>70</sup> Die Werften hatten sich mit der Entscheidung, aus dem Containerschiffbau auszusteigen und in das Segment der Spezialschiffbauer einzusteigen, ein ambitioniertes Bauprogramm auferlegt. Dies war von den finanzierenden Banken und auch vom Bürgen gewünscht und mehrfach als positiv ausgelegt worden. In der Projektliste der Werften, die auch Teil des Sanierungsgutachtens waren, sind Aufträge, Vorbehalte und Projekt-Optionen bzw. Auftragsanbahnungen erläutert, mit Vorläufen von zwei bis drei Jahren und mehr. In Kenntnis eines solchen mittel- bis langfristigen Vertriebsvorlaufs in Verbindung mit der nachwirkenden Finanzkrise war es nicht überraschend, dass auch aufgrund des Strategiewechsels der Werften vom Container- zum Spezialschiffbau die tatsächliche Unternehmensleistung hinter den Annahmen von KPMG zurückblieb. Die prognostizierten Umsätze und die Gesamtentwicklung der Werften waren in diesem Maße nicht erreichbar. Dies hätte den Adressaten des Sanierungsgutachtens ebenfalls auffallen können und müssen.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass das Sanierungsgutachten und seine Ergänzungen

<sup>68</sup> WP-024-31-03-2014, S. 10

<sup>69</sup> WP-008-22-04-2013, S. 9

<sup>70</sup> FM 2, S. 461 ff., Anschreiben an die Hegemann-Werften

weitere erhebliche Fehler aufweisen, die die positive Fortführungsprognose von KPMG zusätzlich erschüttern. Diese Einschätzung ergibt sich zum einen aus dem Studium des Grundgutachtens, zum anderen aus den Vergleichen des Grundgutachtens mit den diversen Ergänzungen. Darüber hinaus wird diese Einschätzung von den Zeugenaussagen bestätigt.

So fehlt im Grundgutachten eine Einschätzung über die Realisierung von Umsatzerlösen und die Gesamtleistung der Werften in der Restrukturierung. Diese fehlende Würdigung stellt einen erheblichen Mangel des Sanierungsgutachtens dar, denn Umsatz und Gesamtleistung sind die Grundlage für die Berechnung der einzuplanenden Kosten. Die Belastbarkeit der Sanierungsaussage der KPMG ist auch unter diesem Gesichtspunkt fraglich.

Im Grundgutachten fehlt auch eine Darstellung der Verflechtungen innerhalb der Hegemann-Gruppe. Diese wäre für das Gesamtverständnis (z. B. Umlagen an die Hegemann-Gruppe) hilfreich gewesen.

Aus der graphischen Darstellung im Sanierungskonzept auf Seite 27 ist die bisherige enorme Abhängigkeit vom Neubau von Containerschiffen erkennbar.<sup>71</sup> Für die Neuausrichtung in die Bereiche Spezialschiffe, Marine und Behördenschiffe sowie Reparatur wird im Sanierungskonzept die sachliche, zeitliche und personelle Komponente nur unzureichend erläutert. Als kompakte Werft mit einer Unternehmensgröße von mehr als 2000 Mitarbeitern kann eine Neuausrichtung nicht unmittelbar wirken. Die Umorientierung braucht geraume Zeit und kann allenfalls mittelfristig wirken. Die dafür erforderlichen wesentlichen organisatorischen Ansätze beispielsweise im Vertriebsbereich sind aus dem vorgelegten Sanierungskonzept nicht im erforderlichen Umfang zu erkennen.

Auffällig ist auch, dass es an verschiedenen Stellen im Gutachten unterschiedliche Bewertungen zu denselben Sachverhalten gibt. So wurde beispielsweise der Periodengewinn/-verlust einmal mit 46,2 Mio. €<sup>72</sup> und an anderer Stelle mit 42,5 Mio. €<sup>73</sup> ausgewiesen. Diese Abweichung ist nicht plausibel.

Die Sanierungsaussage wird unter Planungsprämissen und bestimmten Bedingungen getroffen. Diese Methode wird von der Linksfraktion zumindest als kritisch bewertet. Auch die Sanierungsaussage wird auf unzulässige Weise relativiert. Diese Auffassung wird auch im WP-Handbuch 2008 geteilt.<sup>74</sup>

### 3.4. Ergänzungsgutachten vom 25.01.2010

Wie bereits erwähnt, hat KPMG neben dem Grundgutachten vom 14.12.2009 Nachträge und Ergänzungsgutachten erstellt, die inhaltlich zum Grundgutachten sehr stark variieren, darunter auch ein Ergänzungsgutachten vom 25.01.2010.<sup>75</sup>

Dieses Gutachten enthält Szenarien, die auf dem Sensitivity Case (Anm. d. A.: auf der sensitivierten Fassung von KPMG) der Unternehmensplanung vom 14.12.2009 unter

<sup>71</sup> FM 2, S. 461 ff., KPMG-Sanierungsgutachten S. 27

<sup>72</sup> FM 2, S. 461 ff., KPMG-Sanierungsgutachten S. 69

<sup>73</sup> FM 2, S. 461 ff., KPMG-Sanierungsgutachten S. 67

<sup>74</sup> WP Handbuch 2008: Wirtschaftsprüfung, Rechnungslegung, Beratung, S. 541, Tz 543, zustimmend auch Buth/Hermanns, Restrukturierung, Sanierung, Insolvenz, 3. Auflage, S. 197, Tz 41

<sup>75</sup> A Drs. 6/43



Berücksichtigung der vereinbarten Finanzierungsbedingungen und zusätzlichen Aufträge beruhen.<sup>76</sup> Als Finanzierungsbedingungen wurden in diesem Gutachten erstmals die tatsächlich zu erwartenden Finanzierungskosten berücksichtigt. Die in dem Ergänzungsgutachten enthaltenen Vergleichsszenarien berücksichtigen Finanzierungsbedingungen der NORD/LB vom 23.12.2009 und aus dem 1. Nachtrag zum Darlehensvertrag zwischen dem Landesförderinstitut (LFI) Mecklenburg-Vorpommern und den Gesellschaften der Hegemann-Gruppe vom 28.12.2009.<sup>77</sup>

Nach Angaben von KPMG wurde der Szenariobetrachtung eine Worst Case-Darstellung der langfristigen Planung zugrunde gelegt.<sup>78</sup>

Die Finanzierungskosten erhöhen sich in der Szenariorechnung im Vergleich zum Stand 14.12.2009 um rund 112,2 Mio. € Davon entfallen rund 85,5 Mio. € auf Bürgschaftskosten, 8,8 Mio. € auf zusätzliche Kosten für den Avalrahmen und rund 17,9 Mio. € auf sonstige Finanzierungskosten, welche im Wesentlichen auf die Verzinsung des LFI-Darlehens zurückzuführen sind.

Einem der beiden dargestellten Szenarien liegt die Annahme zugrunde, dass die Scandlines-Aufträge in das Orderbuch mit aufgenommen werden. Nach Auffassung der Linksfraktion ist dies eine durchaus realistische Annahme, da die Vertragsverhandlungen im Januar 2010 bereits weit vorangeschritten waren. Durch die Hereinnahme der Scandlines-Fähren ergibt sich für die Werften allerdings ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von maximal 142 Mio. €<sup>79</sup>

Der Zeuge Axhausen führte zum Gutachten vom 25.01.2010 aus, dass dieses im Auftrag der Werften darstellt, „was ceteris paribus, das heißt, unter Beibehaltung aller übrigen Parameter, an zusätzlicher Finanzierung erforderlich wird, wenn die Scandlines-Fähren, wenn der Scandlines-Fähren-Auftrag unterschrieben würde und für die Finanzierung der Worst Case angenommen wird“.<sup>80</sup>

Dem Wunsch der Geschäftsleitung der Werften, damals Martin Hammer, die im Gutachten dargestellte zusätzliche Finanzierung, insbesondere zur Finanzierung der Fähren auszureichen, wurde banken- und bürgschaftsgeberseitig nicht gefolgt. Eine zusätzliche Finanzierung der Fähren wurde schlichtweg abgelehnt.<sup>81</sup>

Der Inhalt dieses Gutachtens ist deshalb so brisant, weil er darstellt, was passiert, wenn bei gleichbleibenden Voraussetzungen die Scandlines-Fähren in das Orderbuch der Werften aufgenommen werden. Die Sanierung wäre von vornherein zum Scheitern verurteilt gewesen. Für den damaligen Chefsanierer der Werften, Martin Hammer, war dies ein wesentlicher Grund, warum er nicht mehr an den Erfolg der Sanierung glaubte.<sup>82</sup>

Die Linksfraktion ist überzeugt, dass der Landesregierung der Inhalt dieses Gutachtens bekannt war, obwohl sich in den Akten der Landesregierung keinerlei Hinweise auf dieses

---

<sup>76</sup> ADrs. 6/43, S. 1 des Gutachtens

<sup>77</sup> ebenda

<sup>78</sup> ebenda

<sup>79</sup> ADrs. 6/43, S. 2 des Gutachtens

<sup>80</sup> WP-024-31-03-2014, S. 8

<sup>81</sup> ebenda

<sup>82</sup> siehe auch Abschnitt Martin Hammer

Gutachten finden. Es ist aber auch festzustellen, dass die Aktenlage in der Zeit um den 25.01.2010 sehr dünn ist - obwohl in dieser Zeit fieberhaft an der Rettung der Werften gearbeitet wurde. In den Anhörungen haben Vertreter der Landesregierung zwar unisono angegeben, dass sie sich nicht erinnern könnten, ob ihnen das Gutachten Anfang 2010 bekannt gewesen sei - so beispielsweise die Zeugin Claaßen<sup>83</sup>, die Zeugen Möller<sup>84</sup> und Saur, die Fachminister und auch der Ministerpräsident. Die Linksfraktion hält dies für eine Schutzbehauptung. Es liegen Aussagen von Zeugen vor, die bei der Vorstellung des Papiers anwesend waren und vor dem Ausschuss bestätigten, dass Vertreter der Landesregierung bei der Präsentation des Papiers anwesend waren. So gab etwa der Zeuge Axhausen von der KPMG zu Protokoll, dass alle Gutachten, Ergänzungen und Diskussionspapiere diskutiert wurden und dass Vertreter der Landesregierung bei allen Besprechungen anwesend waren.<sup>85</sup> Er gab in seiner Anhörung am 31.03.2014 weiter zu Protokoll, dass der Entwurf „Gegenstand eines Treffens mit den Geschäftsführern, dem Treuhänder, dem Land, dem Bund und den Banken“ war.<sup>86</sup>

Die Linksfraktion hält es für glaubhaft, dass Vertretern der Landesregierung der Inhalt des Ergänzungsgutachtens vom 25.01.2010 bekannt war. Es ist unglaubwürdig, dass KPMG ein Ergänzungsgutachten oder auch nur ein Diskussionspapier erarbeitet hat, welches dann bei den Finanziers (Banken und Land) nicht vorgestellt worden sein soll - zumal Inhalt dieses Papiers ein zusätzlicher Finanzbedarf für die Scandlines-Fähren war. Für die Linksfraktion gibt es keinen Anlass, an der Aussage des Zeugen Axhausen zu zweifeln, wonach die Banken und auch die Bürgen jedoch nicht bereit gewesen waren, diesen zusätzlichen Finanzbedarf zu tragen.<sup>87</sup> Trotz des brisanten Inhalts des Ergänzungsgutachtens wurden die Bedenken, dass die Sanierung ohne Finanzierungsanpassungen wahrscheinlich scheitern wird, von der Landesregierung nicht ausreichend ernst genommen. Weder die Befürchtungen, die der Zeuge Hammer gegenüber der Landesregierung mehrfach zum Ausdruck brachte, wurden beachtet, noch wurde dem Inhalt dieses Gutachtens in angemessener Art und Weise Rechnung getragen.

### 3.5. Ergänzungsgutachten vom 01.02.2010

Auch das Ergänzungsgutachten der KPMG vom 01.02.2010 weist Fehler auf. Im Vergleich zum Grundgutachten zeigt dieses Ergänzungsgutachten erhebliche Abweichungen im Finanzergebnis. Erstmals werden Finanzierungsbedingungen berücksichtigt. Nur noch in einem Szenario, dem mit den geringsten Finanzierungskosten, wird die Sanierung positiv prognostiziert. Eine Einschätzung, wie wahrscheinlich dieses Szenario ist, wird nicht vorgenommen.

Von erheblicher Bedeutung für die Ertrags- und Finanzlage sind die Plananpassungen im Finanzergebnis. So hat sich das negative Finanzergebnis am 01.02.2010 mit -32,6 Mio. € etwa vervierfacht (gegenüber dem Grundgutachten vom 14.12.2009). Darüber hinaus ergeben sich weitere Planabweichungen. Addiert man diese zusammen ergeben sich für die Jahre 2010 bis 2012 eine Plandifferenz von -59,2 Mio. € und eine Ergebnisdifferenz i.H.v. - 50 Mio. €

---

<sup>83</sup> WP-014-23-09-2013, S. 7

<sup>84</sup> WP-015-30-09-2013, S. 110

<sup>85</sup> WP-017-25-11-2013, S. 28

<sup>86</sup> WP-024-31-03-2014, S. 8

<sup>87</sup> ebenda

Insgesamt sind viele Anpassungen nicht plausibel oder nachvollziehbar. Am gravierendsten fällt jedoch auf, dass die Finanzierungsbelastungen für die Werften erstmals in aller Ausführlichkeit dargestellt wurden. Im Grundgutachten vom 14.12.2009 sind die Finanzierungskosten um ein Vielfaches geringer ausgewiesen. Dass die Finanzierungsbedingungen und Finanzierungskosten für die Werften erst jetzt berücksichtigt wurden, ist auch von der Landesregierung als Fehler erkannt worden. So hat der Ausschuss beispielsweise aufgeklärt, dass der damalige Staatssekretär Jost Mediger den Fehler erkannt und mittels eines handschriftlichen Vermerks aktenkundig gemacht hat. Der Zeuge Mediger schrieb um den 27.01.2010:

„Ganz neues Problem: KPMG hat sich verrechnet. Es fehlen 100 Mio. € KPMG hat vergessen die Zinsen und Gebühren einzurechnen (obwohl sie das immer bestätigt haben, dass das drin sei).“

Darüber hinaus hat die Zeugin Claaßen am 10.03.2010 in einer E-Mail u. a. an die Zeugen Mediger und Möller, damals Werftenbeauftragter der Landesregierung, auf erhebliche Risiken der Sanierung hingewiesen.<sup>88</sup> Sie machte darin wie Martin Hammer bereits im Januar 2010 deutlich, dass es keinen Spielraum mehr für negative Planabweichungen der Werften gebe. Das Eigenkapital der Werften schrumpfe bis 2011 auf 5,2 Mio. €, dies sei laut PwC für eine Werftengruppe dieser Größenordnung unzureichend. Sie gibt in dieser E-Mail auch den Hinweis, dass PwC eine positive Prognose allenfalls unter bestimmten Bedingungen für haushaltsrechtlich vertretbar halte. So müsse sich beispielsweise die Bürgschaft des Landes nur auf die Absicherung der Finanzierung für vorbehaltlos kontrahierte Schiffsneubauten, die spätestens im Jahr 2011 zur Ablieferung gelangen, beschränken. Und mit dem Bankenkonsortium müsse eine eindeutige Vereinbarung getroffen werden, unter welchen Bedingungen eine Umstellung der Finanzierung mit dem Ziel günstiger Konditionen erfolgen könne.<sup>89</sup>

Diese Bedingungen wurden in der Folge durch die Landesregierung nicht weiter beachtet, geschweige denn erfüllt. Es kam schlicht und ergreifend nicht zu den angesprochenen Einschränkungen der Bürgschaftsübernahme oder zum Abschluss einer konkreten Vereinbarung mit den Banken. Dennoch änderte die Landesregierung nicht ihre Entscheidung, die Werften in dieser Form zu unterstützen.

Zudem sind in dem Ergänzungsgutachten vom 01.02.2010 die Scandlines-Fähren nicht berücksichtigt worden. Das ist völlig unverständlich. KPMG weist auf diesen Umstand in den Vorbemerkungen hin. An der Auffassung der Landesregierung änderte dieser Umstand jedoch gar nichts. An KPMG wurden noch nicht einmal kritische Fragen in diesem Zusammenhang gestellt, obwohl nach dem Gespräch der Landesregierung mit Vertretern der Scandlines-Reederei vom 20.01.2010 seitens der Landesregierung davon ausgegangen werden musste, dass der Scandlines-Auftrag bei den Hegemann-Werften, den späteren P+S Werften, platziert werden wird.

Für die Sanierungsaussage hieß das jedoch, dass die Scandlines-Fähren auch nicht mit den finanziellen Mitteln des 326 Mio. €-Rahmens finanziert werden sollten. Dafür hätten zusätzliche finanzielle Mittel eingeworben werden müssen. Der Zeuge Axhausen sagte zu den Gründen, warum die Scandlines-Fähren nicht im Ergänzungsgutachten vom 01.02.2010 enthalten sind, dass banken- und bürgenseitig die Finanzierung nicht übernommen werden

<sup>88</sup> FM 3, S. 947 ff.

<sup>89</sup> ebenda

sollte.

Eine Schlussfolgerung hätte sein müssen, die Finanzierung durch eine andere Quelle zu sichern, was nicht geschah. Diesem Erfordernis hat sich die Landesregierung nicht gestellt. Der Zeuge Wauschkuhn sagte zu der Frage, ob die Landesregierung sich des erheblichen Risikos und der erheblichen finanziellen Belastungen der Werften bewusst gewesen sei: Alle seien sich darüber im Klaren, dass es äußerst knapp ist, aber es habe auch die Einstellung gegeben, dass man im Laufe des Prozesses nachsteuern muss.<sup>90</sup>

Aus Sicht der Linksfraktion hätte es zu einer weitaus präziseren Risikoeinschätzung kommen müssen. Es gab ausreichend Warnungen aus den eigenen Reihen, insbesondere von der Zeugin Claaßen<sup>91</sup>, und dem ersten Werftensanierer Martin Hammer. Diesen Warnungen hat die Landesregierung offenkundig keine Bedeutung beigemessen und ist den damit verbundenen Fragen nicht in ausreichendem Maße nachgegangen.

Schließlich hat KPMG mit einem weiteren Nachtragsgutachten vom 29.03.2010 eine weitere Anpassung vorgenommen. Darin wurden die Scandlines-Fähren nun in den 326 Mio. € starken Finanzierungsrahmen aufgenommen. Zuvor wurden lediglich durch sogenannte Dummies abgebildete fiktive Aufträge aufgelöst, um die Scandlines-Fähren unterzubringen.<sup>92</sup> Für die Linksfraktion steht fest, dass dies nicht so einfach hätte erfolgen dürfen. Die „Dummies“ sollten ursprünglich mit anderen Umsatzwerten und zu anderen Ablieferungszeiten als die Scandlines-Fähren für die Werften wirksam werden. Eine tatsächliche Finanzanpassung hat nicht stattgefunden. Noch am 28.03.2010 hat KPMG gegenüber der Werftleitung davon gesprochen, dass für den Scandlines-Auftrag keine tragfähige Unternehmensplanung vorliege. Das hat der Zeuge Berthold Brinkmann, der spätere Insolvenzverwalter, vor dem Ausschuss bestätigt.<sup>93</sup> Er stellte eindeutig fest, dass die Scandlines-Aufträge mit dem dargestellten Finanzierungskonzept nicht zu finanzieren waren. Es sei vielmehr ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von annähernd 100 Mio. € erforderlich gewesen.<sup>94</sup> Für Brinkmann sei es ebenfalls völlig unverständlich, dass die Scandlines-Fähren nicht schon früher in das KPMG-Sanierungsgutachten berücksichtigt worden waren. Er sagte dazu aus: „Der Scandlines-Auftrag wurde von Ende 2009 bis März 2010 verhandelt und wurde am 28., ich meine am 28. März 2010 unterzeichnet. Das ist, da war das Scandlines-Gutachten von KPMG zwar schon fertig, aber da KPMG in das Finanzcontrolling eingebunden war, sind wir der Meinung, dass dieser Scandlines-Auftrag auch mit hätte einbezogen werden müssen.“<sup>95</sup>

In seiner zweiten Anhörung zitierte er aus einem Gutachten, das er als Insolvenzverwalter in Auftrag gegeben hatte und ergänzte: „Aufgrund der zum Zeitpunkt der Erstellung der Ergänzung vom 1. Februar 2010 bestehenden Tatsachenbasis hätte der Auftrag über den Neubau der zwei Fähren für die Reederei Scandlines in der Betrachtung durch KPMG Berücksichtigung finden müssen“. Das ist auch unsere Ansicht als, sagen wir mal, Nichtgutachter, denn Scandlines wurde in den Monaten Dezember/Januar/Februar

---

<sup>90</sup> WP-010-13-05-2013, S. 29

<sup>91</sup> FM 3, S. 947 ff.

<sup>92</sup> FM 4, S. 1269

<sup>93</sup> WP-055-02-03-2015, S. 21

<sup>94</sup> WP-064-15-06-2015, S. 14 f.

<sup>95</sup> WP-055-02-03-2015, S. 11

verhandelt.“<sup>96</sup>

Diese Aussagen bestätigen die Einschätzung der Linksfraktion. Die Landesregierung kann nicht behaupten und damit versuchen sich herauszureden, dass die Vertragsverhandlung und Unterzeichnung einzig die Geschäftsführung der Werften zu verantworten hat. Die Landesregierung war an der Vertragsanbahnung aktiv beteiligt. So hat es im Vorfeld der Vertragsunterzeichnung am 20.01.2010 in der Staatskanzlei ein Gespräch zwischen Vertretern von Scandlines und Vertretern der Landesregierung gegeben. In diesen Gesprächen haben Vertreter der Landesregierung für die Auftragsvergabe der Scandlines-Fähren an die P+S Werften geworben und ihre Unterstützung zugesichert. Gerade vor diesem Hintergrund ist es nicht nachvollziehbar, dass die Landesregierung nicht darauf gedrängt hat, das Sanierungsgutachten inklusive Scandlines-Aufträge zu bekommen.

### 3.6. Zwischenfazit

Insgesamt stellt die Linksfraktion fest, dass die Arbeit von KPMG gerade bei dem Grundgutachten und den Ergänzungen erhebliche Mängel aufweist. Diese waren auffällig und auch für einen ungeschulten Leser erkennbar. Sie hätten bei der Landesregierung zumindest Fragen aufwerfen müssen. Dies ist in nur unzureichendem Maße passiert. Kritische Hinweise und Warnungen wie beispielsweise von Ursula Claaßen oder Martin Hammer wurden ignoriert. Angesichts der erheblichen finanziellen Auswirkungen für den Landeshaushalt ist dies ein schwerwiegender Fehler und der Landesregierung anzulasten.

In ihren Aussagen vor dem PUA gaben Regierungsvertreter an, ihre finanziellen Entscheidungen auf verschiedene Gutachten von KPMG gestützt zu haben. Für die einen war das Gutachten vom 01.02.2010 entscheidend, für andere die Ergänzung vom 29.03.2010. Von dem Entwurf vom 25.01.2010 wollten sie allesamt nichts gewusst haben. Bereits im Januar 2010 war klar, dass das Wohl und Wehe der Werften mit den Scandlines-Fähren verbunden ist. Es gab den eindeutigen Hinweis der KPMG, dass die Fähren zusätzlich zum 326 Mio. €-Rahmen zu finanzieren sind. Banken und die Landesregierung als Bürge weigerten sich jedoch dies zu tun. Stattdessen presste man die Finanzierung der Fähren in den Avalrahmen i.H.v. 326 Mio. € Jedem musste klar sein, dass diese Mittel folglich für andere Schiffsbauprojekte nicht zur Verfügung stehen. Zudem wurde von den Werften gefordert, mit einer ähnlichen Summe, mit denen sie zuvor die Bauzeit von Containerschiffen in Serienfertigung finanziert hat, nunmehr die Finanzierung verschiedenster, anspruchsvoller Spezialschiffe zu stemmen.

Die Linksfraktion kommt daher zu dem Schluss, dass die Landesregierung bereits im Frühjahr 2010 hätte erkennen müssen, dass das Risiko eines Scheiterns unter den gegebenen Bedingungen zu groß ist. Die Landesregierung ist sehenden Auges in das Verderben gegangen ohne auch nur andere Lösungswege in Erwägung zu ziehen. Warnungen wurden in den Wind geschlagen, die Landesregierung verharrte im Nichtstun. Die Landesregierung hat die Chancen vertan, einen anderen Lösungsweg als den eingeschlagenen zumindest zu prüfen. Die Linksfraktion ist davon überzeugt, dass beispielsweise eine Landesbeteiligung frühzeitig ernsthaft in Erwägung hätte gezogen werden müssen. Von verschiedenen Sachverständigen wurde der Landesregierung mehrfach die Empfehlung gegeben, einen solchen Weg in Betracht zu ziehen - so beispielsweise von der PwC, aber auch von Rechtsanwalt Michael Schütte als Berater der Landesregierung. Es hätte die finanziellen

<sup>96</sup> WP-064-15-06-2015, S. 14

Belastungen für die Werften um ein Vielfaches geringer gehalten und ein eindeutiges Signal an den Schiffbaumarkt gesendet. Aus rein politischen Erwägungen haben sich die Landesregierung und allen voran Ministerpräsident Erwin Sellering dagegen entschieden und noch nicht einmal eine vertiefte Prüfung angestrengt. So hieß es von Regierungsvertretern im Ausschuss, dies sei eine „rote Linie“ gewesen.

Wie leichtfertig die Entscheidung der Landesregierung war, die Werftenrettung mit den von KPMG getroffenen und dargestellten Annahmen durchzuführen, wird mit Blick auf die weiteren Entwicklungen der Werften deutlich. Entgegen allen gegenteiligen Beteuerungen der Landesregierung verbesserte sich die Lage auf den P+S Werften nicht. Aufgrund der fehlerhaften Entscheidung zu Beginn des Sanierungsprozesses geriet das Unternehmen in immer größere Schwierigkeiten, gerade hinsichtlich des ungedeckten Finanzierungsbedarfs.

#### **4. Landesregierung mitverantwortlich für Scandlines-Aufträge**

##### **4.1. Zustandekommen der Verträge**

Scandlines hatte bereits lange vor der akuten Schiffbau-Krise die Absicht, neue Fähren bauen zu lassen. Die Aufträge waren lange auf dem Markt platziert, und bereits unter dem Hegemann-Management hatten die Werften sich um die Bauaufträge bemüht. So sagte der Zeuge Tim Reiners vor dem Ausschuss aus, dass der Scandlines-Auftrag für die Werften „nicht vom Himmel fiel“. Dieser Auftrag war von den Werften bereits im Jahre 2009 intensiv verhandelt worden.<sup>97</sup> Dies bestätigte auch der Zeuge Möller im PUA.<sup>98</sup>

Die Verträge wurden am 25.03.2010 zwischen der Volkswerft Stralsund und Scanferries Chartering A/S, Copenhagen, geschlossen. Zu einem Preis von 86,17 Mio. € je Schiff sollten zwei Ro-Pax-Fähren von der Volkswerft Stralsund, später Teil der P+S Werften GmbH, gebaut werden.

Die Aufklärungsarbeit im PUA hat ergeben, dass sich die Landesregierung bei der Vertragsanbahnung mit eingeschaltet hat. So fand am 20.01.2010 ein Gespräch in der Staatskanzlei mit Vertretern von Scandlines und dem damaligen Chef der Staatskanzlei, dem Zeugen Reinhardt Meyer, dem Werftenbeauftragten der Landesregierung, dem Zeugen Rüdiger Möller und dem damaligen Staatssekretär des Finanzministeriums, dem Zeugen Jost Mediger statt. Bei diesem Gespräch machten die Vertreter von Scandlines deutlich, dass die Hegemann-Werften-Gruppe für die Auftragserteilung zum Bau der Fähren am aussichtsreichsten Platz stehe. Scandlines erwartete vonseiten der Landesregierung eine Aussage über die Finanzierbarkeit dieses Auftrages.<sup>99</sup> Die Vertreter der Landesregierung machten deutlich, dass die Landesregierung die Hegemann-Werften-Gruppe in der schwierigen Lage uneingeschränkt unterstützen wird. Das Orderbuch der Werften sei gut gefüllt und die Schiffsfinanzierung mit dem Avalrahmen i.H.v. 326 Mio. € und dem Landesdarlehen i.H.v. 48 Mio. € über Jahre gesichert.<sup>100</sup>

Mit diesem Gespräch hat die Landesregierung aktiv an der Vertragsanbahnung, ja an den Vertragsverhandlungen mitgewirkt. Sie hat dem Besteller ein eindeutiges Signal gegeben,

<sup>97</sup> WP 042-03-11-2014, S. 33 f.

<sup>98</sup> WP-015-30-09-2013, S. 113 f.

<sup>99</sup> StK 1, S. 263 f. PDF

<sup>100</sup> ebenda

welches am Ende ausschlaggebend gewesen sein dürfte, dass der Auftrag an die Volkswerft Stralsund, später Teil der P+S Werften GmbH, gegeben wurde.

Mehrere Zeugen haben bestätigt, dass diese Gespräche tatsächlich so stattgefunden haben. Auch die Aktenlage ist in diesem Zusammenhang eindeutig. Der Zeuge Ministerpräsident Erwin Sellering konnte sich an ein solches Gespräch nicht erinnern.<sup>101</sup> Dennoch muss sich der Ministerpräsident des Landes das Vorgehen und die Entscheidungen seiner Ministerien und allen voran die der Staatskanzlei zurechnen lassen. Er trägt die politische Verantwortung.

Nach der Aufklärungsarbeit im Ausschuss steht für die Linksfraktion fest, dass die Landesregierung bei der Vertragsakquise der Scandlines-Aufträge mitgewirkt hat. Dabei hat sie es offenbar versäumt, sich über den Inhalt der Verträge genauer zu informieren. Dies wäre ohne Weiteres möglich gewesen. Die Vertragsunterlagen, der „Letter of Intent“ (LoI) und auch die ausgefertigten Bauverträge, lagen der Landesregierung vor. Ein Großteil der Unterlagen war in den Aktenordnern des Wirtschaftsministeriums zu finden, die dem Ausschuss zu Beginn der Aufklärungsarbeit übergeben worden waren. Die unterzeichneten Bauverträge in Kopie hat die Linksfraktion mittels eines Beweisantrages beim Wirtschaftsministerium nachträglich anfordern müssen. Diese wurden dem Ausschuss dann ebenfalls zur Verfügung gestellt.<sup>102</sup> Auch in Beiratssitzungen der Treuhand waren die Bauverträge der Scandlines-Fähren Thema. So musste u. a. der Auftrag vom Beirat „genehmigt“ werden. Ausweislich des Beiratsprotokolls geschah dies am 09.03.2010. Mit dem Antrag auf Projektfreigabe vom 04.03.2010 sind auch alle erforderlichen Unterlagen - Bauverträge, LoI, Kalkulationsunterlagen etc. - an den Beirat und damit auch an die Landesregierung gesandt worden.<sup>103</sup>

Beim ersten Blick in die Vertragsunterlagen ergeben sich wie beim KPMG-Sanierungsgutachten auch für den ungeschulten Leser bereits Ungereimtheiten bzw. mögliche Risiken, die zumindest kritische Nachfragen hätten aufwerfen müssen. Gravierendes Beispiel sind die Arbeitsstunden, die im Bauvertrag sowohl für die Konstruktion als auch für den eigentlichen Bau der Fähren veranschlagt worden waren. So wurden beispielsweise weder für den Konstruktionsbereich noch für den Bereich des Baus der Schiffe Arbeitsstunden für Subunternehmer berücksichtigt. Auch hinsichtlich vereinbarter Pönalezahlungen und der von SPD und CDU kritisierten Einseitigkeit der Bauverträge zu Lasten der P+S Werften, hätte die Landesregierung beim Studium der Vertragsunterlagen Risiken erkennen können und müssen. Hinsichtlich der schwierigen Finanzierungsmodalitäten wusste die Landesregierung auch um das Verhältnis von Anzahlung und Schlusszahlung im Verhältnis 20:80. Sie kann sich auch nicht auf die schlechten Konditionen des Vertrages beziehen und dies der Leitung der Werften anlasten. Einerseits ist dies ein Vertrag, der während der Schiffbaukrise der Jahre 2008 ff. abgeschlossen wurde, eine Zeit, in der die wirtschaftlichen Umstände weltweit den Schiffbaumarkt praktisch zum Erliegen brachten. Mit wenigen Ausnahmen kämpften alle Werften ums Überleben und darum, neue Aufträge zu bekommen. Die Besteller waren dadurch in einer besonderen Position und spielten ihre Vorteile gegenüber den Auftragnehmern auch aus. Im Übrigen galten die Fährreedereien im Ostseeraum, insbesondere Scandlines, als knallharte Vertragspartner, die den beauftragten Werften ihre

<sup>101</sup> WP-061-13-04-2015, S. 125

<sup>102</sup> ADRs. 6/88

<sup>103</sup> WM 115, S. 88

Bedingungen diktierten. Verschärfend kam hinzu, dass die schwierige Lage der P+S Werften GmbH für jeden Besteller auf den ersten Blick sichtbar war. Das Unternehmen war unter die Aufsicht einer Treuhand gestellt worden, das Wasser stand den P+S Werften buchstäblich bis zum Hals. Auch aus diesem Grund wurde das Gespräch zwischen Vertretern von Scandlines und Vertretern der Landesregierung in der Staatskanzlei geführt. D.h., die Werftleitung konnte hier noch nicht einmal ein „Pokerface“ aufsetzen und den Bestellern in irgendeiner Weise Paroli bieten. Auch das war der Landesregierung bekannt. Viele Zeugen haben vor dem PUA ausgesagt, dass gerade die Einrichtung der Treuhand die Situation der Werften für alle erkennbar machte. Dies sei ein denkbar schlechtes Signal an den Markt gewesen und habe die Position der Werften noch einmal verschlechtert. Dies wurde frühzeitig im Sanierungsprozess mit Vertretern von Banken und auch der Landesregierung diskutiert (siehe auch den Abschnitt „Treuhand“). Zum anderen ist eine Finanzierung von Schiffsbauten mit einer Anzahlung von 20 Prozent des Baupreises und einer Schlussrate i.H.v. 80 Prozent des Baupreises, die erst bei Ablieferung des fertigen Schiffes fällig wird, nichts Ungewöhnliches auf dem Schiffsmarkt. Zahlungsbedingungen in diesem Verhältnis hat es in der Branche bereits vor der Krise am Schiffbaumarkt gegeben, waren allerdings seltener als heute. Auch der Landesregierung war Anfang 2010 klar, dass die P+S Werften die Aufträge benötigten, um eine auskömmliche Auslastung in der Produktion zu gewährleisten. Zudem war der Landesregierung durch die Beiratsunterlagen bekannt, dass die Bauverträge, die bereits in der vorliegenden Form nach Aussagen des Schiffsbausachverständigen extrem knapp kalkuliert waren, Verluste für die Werften mit sich brachten. Der Auftrag war bereits mit Verlusten i.H.v. 6 Mio. € pro Schiff kalkuliert und widersprach somit dem nach dem IDW S 6-Standard erstellten Sanierungsgutachten, wonach das Unternehmen ausreichend liquide Mittel erwirtschaften muss und in der Sanierungsphase keine weiteren Verluste entstehen dürfen.<sup>104</sup> Dennoch unterstützte die Landesregierung die Auftragseinwerbung.<sup>105</sup>

Die Linksfraktion ist davon überzeugt, dass sich die Landesregierung leichtfertig bei der Auftragsvergabe der Scandlines-Fähren an die P+S Werften GmbH engagiert hat. Sie hat sich nicht in ausreichendem Maße mit den Inhalten der Verträge befasst, obwohl ihr sämtliche Unterlagen vorlagen. In diesem Zusammenhang ist auch der Sitz der Landesregierung im Beirat der Treuhand von Bedeutung. Der Zeuge Rüdiger Möller saß als Werftenbeauftragter für die Landesregierung im Beirat. Damit hatte die Landesregierung Zugang zu wichtigen Informationen über die Vorgänge auf den Werften und darüber hinaus auch Einflussmöglichkeiten auf die Entscheidungen der Geschäftsführung. Der Beirat der Treuhand war nicht ein bloßes Kontrollorgan, das sich über die Vorgänge auf den Werften informieren ließ, er hatte auch weitreichende Entscheidungsbefugnisse. So mussten die Werften sich beispielsweise alle Aufträge, die sie in die Auftragsbücher nehmen wollten, vom Beirat „freigeben“ lassen. Alle Entscheidungsbefugnisse sind in der Geschäftsordnung des Beirates festgehalten.<sup>106</sup> Auch der Scandlines-Auftrag wurde vom Beirat für die Geschäftsführung „freigegeben“. Auch von dieser Seite kamen keine kritischen Fragen oder Hinweise. Der Zeuge Möller war ausweislich des Beiratsprotokolls bei der betreffenden Sitzung nicht anwesend, aber als Beiratsmitglied dazu verpflichtet, sich die Unterlagen ausführlich anzusehen. Auch von ihm kamen keine kritischen Anmerkungen - weder zur

<sup>104</sup> IDW Standard: Anforderungen an die Erstellung von Sanierungskonzepten (IDW S6); IDW Fachnachrichten Nr. 11/2009, S.578, 581, Rd.Nr. 18

<sup>105</sup> WM 115, S. 174

<sup>106</sup> Zu den weitreichenden Entscheidungsbefugnissen des Beirates wird auf den Abschnitt „Treuhand“ verwiesen.



Einseitigkeit des Vertrages zugunsten des Bestellers, noch zu den vereinbarten Kaufpreiszahlungsbedingungen oder zu den fehlenden Subunternehmern.

Es ist auch völlig unverständlich, dass der Zeuge Erwin SELLERING den Sitz im Beirat so bewertete, dass es nicht habe schaden können, ein bisschen mehr an Informationen zu bekommen.<sup>107</sup> Der Zeuge Erwin SELLERING hat die Rolle des Beirates offenbar völlig verkannt. Für die Linksfraktion ist dies ein weiterer Beleg dafür, dass die Rettung der P+S Werften offenbar keine „Chefsache“ in der Staatskanzlei war.

Die Linksfraktion teilt die einseitige Darstellung im Bewertungsteil des Abschlussberichtes nicht, wonach allein die Werftleitung die Verantwortung für die Unterzeichnung des Scandlines-Auftrages tragen soll. Es ist richtig, dass sich die Werftleitung rechtlichen Konsequenzen stellen muss, wie es der Zeuge Berthold BRINKMANN vor dem PUA darstellte.<sup>108</sup> Über die rechtliche Verantwortlichkeit der Geschäftsleitung werden die Gerichte in voraussichtlich langwierigen Prozessen und nicht der Parlamentarische Untersuchungsausschuss zu entscheiden haben. Für die Linksfraktion steht jedoch fest, dass die Landesregierung in hohem Maße eine politische Mitverantwortung an der Hereinnahme der Scandlines-Verträge in die Orderbücher der P+S Werften trägt. Die Vertreter der Landesregierung haben immer wieder betont, dass die Scandlines-Aufträge für die Werften als Türöffner zum Spezialschiffbau und für die Auslastung der Werft immens wichtig gewesen seien. Sie hat sich um die Einwerbung der Aufträge bemüht, ohne dass sie sich ausreichend mit den Rahmenbedingungen des Vertrages befasst und sichergestellt hat, dass die Werften auch wirtschaftlich in der Lage waren, einen solchen Auftrag auch erfolgreich durchführen zu können. Angesichts des Risikos, das die Landesregierung mit der Übernahme der Bürgschaft über den 326 Mio. €-Rahmen und der Herauslage des 48 Mio. € Kredites eingegangen war, wird dieses Vorgehen von der Linksfraktion als unverantwortlich eingeschätzt.

Auch an diesem Sachverhalt wird deutlich, dass die Landesregierung kein geeignetes Controlling für die Begleitung der Sanierung der Werften installiert hatte bzw. die Vorkehrungen, die sie getroffen hatte, völlig unzureichend nutzte. Hier ist an erster Stelle der Sitz im Beirat der Treuhand der P+S Werften zu nennen, der mit enormen Entscheidungsmöglichkeiten ausgestattet war. Ganz offensichtlich hat die Landesregierung diese Möglichkeit der Mitsprache und Überwachung verkannt (siehe auch Abschnitt „Treuhand“). Sie hat den Sitz im Beirat angenommen, weil sie sich „ein bisschen mehr an Informationen“ versprach und diese letztlich noch nicht einmal vollumfänglich nutzte, wie am Beispiel der Bauverträge der Scandlines-Fähren deutlich wird.

#### 4.2. Baumängel an den Scandlines-Fähren

Nicht abschließend aufklären konnte der Ausschuss, warum es zu den öffentlich bekannten Baumängeln an den Scandlines-Fähren gekommen ist und wann diese Baumängel der Landesregierung wie auch dem Beirat der Treuhand bekannt gewesen sind. Viele Zeugen haben vor dem Ausschuss ausgesagt, dass diese Mängel erst zu einem späten Zeitpunkt während der Sanierung bekannt geworden seien. In diesem Zusammenhang konnte ebenfalls nicht geklärt werden, warum der Besteller nicht früher erkannt hat, dass die Fähren mit entsprechenden Baumängeln behaftet waren. Der Zeuge Axel JENSEN, damaliger Leiter des

<sup>107</sup> WP-061-13-04-2015, S. 38

<sup>108</sup> WP-055-02-03-2015, S. 13

Objektmanagements, sagte vor dem Ausschuss aus, dass Scandlines mit einer eigenen Bauaufsicht auf den Werften vertreten war. Vertreter von Scandlines seien in überdurchschnittlicher Anzahl dauerhaft auf den Werften gewesen und hätten den Bau selbständig überwacht.<sup>109</sup> Auch andere Zeugen haben dies zu Protokoll gegeben.

Die Landesregierung war umfassend über die Gespräche informiert, die zwischen den P+S Werften und der Geschäftsleitung von Scandlines stattgefunden haben. So finden sich in den an den Ausschuss übersandten Unterlagen Dokumente, die von einem „vertraulichen ‚Nichtgespräch‘“ mit einem Scandlines-Management-Mitglied und Axel Schulz (P+S Werften) berichten.<sup>110</sup> Darin ist u. a. davon die Rede, dass ein von Scandlines bestellter Sachverständiger einschätze, dass die Schiffe im August 2012 bzw. im Oktober 2012 abgeliefert werden können, wenn Werften und Zulieferer gut zusammenarbeiten würden.<sup>111</sup>

Für die Linksfraktion ist daher nicht abschließend geklärt, wie es dazu kommen konnte, dass Baumängel erst so spät während der Sanierung entdeckt wurden.

#### 4.3. Bauverzögerungen

Hinsichtlich der Verantwortlichkeiten für die Bauverzögerungen steht für die Linksfraktion fest, dass einen großen Anteil daran der Besteller selbst hatte. Nach Aussagen des Zeugen Harald Selck, Inhaber eines Zulieferbetriebes, gab es Fälle, bei denen Bautenstände auf Wunsch des Bestellers bis zu 21 Mal geändert werden mussten.<sup>112</sup> Mit diesen Änderungen waren stets ein immenser Bauaufwand und weitere Verzögerungen im Bauablauf verbunden, die die Planungen der Werften erheblich durcheinander brachten. Es ist unredlich, diesen Umstand der Werftleitung anzulasten.

Die Linksfraktion teilt die Einschätzung der Mehrheit von SPD und CDU im Abschlussbericht zu der Frage des Umgangs der P+S Werften mit dem unternehmerischen Risiko beim Bau der Scandlines-Fähren nicht. Insbesondere äußern SPD und CDU in diesem Zusammenhang ihr Unverständnis darüber, dass die P+S Werften für dieses unternehmerische Risiko keine Rückstellung gebildet hätten. Angesichts der Kenntnisse über die finanzielle Lage der Werften ist dieses geäußerte Unverständnis heuchlerisch.

#### 4.4. Fehlender finanzieller Rahmen

Auch Vertreter der Landesregierung haben vor dem PUA immer wieder betont, dass das enge finanzielle Korsett der P+S Werften so gewollt war. So sah es insbesondere auch der Zeuge Ministerpräsident Erwin Sellering. Er gab in seiner Anhörung zu Protokoll: „Und das war ja eine ganz bewusste Entscheidung und das ist ja auch, glaube ich, vielleicht die schwierigste Entscheidung, die man treffen kann, welchen Bürgschaftsrahmen stellt man denn zur Verfügung ... Und deshalb ist das Hauptproblem: Wenn Sie einen Rahmen wählen, der zu groß ist, dann entstehen Kosten, die unnötig sind und die sozusagen der Werft den Garaus machen können. Und deshalb war die Überlegung: Bitte nicht zu hoch.“<sup>113</sup>

---

<sup>109</sup> WP-046-01-12-2014, S. 99

<sup>110</sup> WM 44, S. 2 ff.

<sup>111</sup> ebenda

<sup>112</sup> WP-042-03-11-2014, 135 f.

<sup>113</sup> WP-061-13-04-2015, S. 43

Die Linksfraktion gelangte zu der Erkenntnis, dass mit diesem engen Finanzrahmen diese Schiffe nicht zu bauen waren (siehe ausführlich im Abschnitt „KPMG“). Nicht ohne Grund wurden die Scandlines-Fähren in der Begutachtung von KPMG vom 25.01.2010 nicht in dem 326 Mio. €-Rahmen berücksichtigt. Sie hätten einer eigenen Finanzierung bedurft, zu der allerdings keine Bank als Geldgeber und die Landesregierung nicht als Bürge bereit waren. Die Linksfraktion ist davon überzeugt, dass die Werften nicht zugrunde gingen, weil sie keine Schiffe bauen konnten. Die Werften waren von Anfang an zum Untergang verdammt, weil die finanziellen Mittel für den Bau von Schiffen nicht ausgereicht haben. Das war bei den Scandlines-Fähren so und zeigte sich bei den Schiffen für die Reederei Harren und OIG (siehe unten) noch deutlicher.

Die Auszahlung der Rettungsbeihilfe in Tranchen bei Nachweis der Verwendung (siehe Näheres im Abschnitt „Rettungsbeihilfe“), die nach Angaben des Zeugen Sellering durch die Landesregierung angeordnet wurde, führte dazu, dass die Zulieferer, insbesondere bei den Scandlines-Fähren nicht mehr bereit waren, in Vorleistung zu gehen und die Arbeiten zeitweise einstellten. Dies führte zu weiteren Verzögerungen und trug letztlich dazu bei, dass die Fähren, trotz der theoretisch gewährten Rettungsbeihilfe nicht rechtzeitig fertiggestellt werden konnten. Der Zeuge Dr. Henning Winter, ausgewiesener Experte im Bereich der Schiffsbaufinanzierung, wies darauf hin, dass die Gelder der Rettungsbeihilfe der Geschäftsführung der Werft nicht wirklich zur Verfügung standen, um so das Vertrauen bei den Zulieferern wiederherstellen zu können. Er bezeichnete die tranchenweise Auszahlung sogar als Systemfehler der Rettungsbeihilfe.<sup>114</sup>

## 5. Harren/OIG-Aufträge – Landesregierung missachtet Bürgschaftsrichtlinie

Im Sommer 2010 akquirierten die Werften Aufträge über den Bau von drei Spezialschiffen für den Offshore-Bereich mit der Reederei Peter Harren und dem Konsortium Offshore Installation Group (OIG). Die Bauverträge wurden endgültig am 11.03.2011 geschlossen. Über den Bau der drei „Errichter-Schiffe“ hinaus enthielt der Vertrag Optionen für zwei weitere Spezialschiffe mit einem Auftragsvolumen von insgesamt 314 Mio. € bzw. 518 Mio. € inkl. der Optionen.

Diese Neubaufträge stellten für die Werften erstmals in der Zeit der Sanierung lukrative Aufträge dar. Sie passten einerseits strategisch in den Umstrukturierungsprozess der Werften zum Spezialschiffbau und andererseits versprachen sich die Werften attraktive Deckungsbeiträge. Dies bestätigte u. a. der Zeuge Markus Stadler, Geschäftsführer der HSW Treuhandgesellschaft: „Das waren also zwei sehr ausrüstungsintensive Errichter-Schiffe, die also strategisch in den Spezialschiffbau der P+S Werften sehr gut gepasst haben. Zwei Festaufträge plus eine Option, ... was an sich, hinsichtlich des Orderbuchs, ein weiterer schöner Erfolg für die Werften war.“<sup>115</sup>

Außerdem waren laut Vertrag die Zahlungsmodalitäten günstig für die Werften, gerade weil für die beiden ersten Schiffe eine hohe Anzahlung versprochen war, die den Werften eine gute Liquiditätsbasis bieten sollte. Dies bestätigte der Zeuge Holger Jahnke von der PwC in seiner Aussage vor dem Ausschuss.<sup>116</sup> Der damalige Finanzgeschäftsführer der Werften, der Zeuge Dieter Dehlke, bestätigte außerdem, dass mit diesen Aufträgen Deckungsbeiträge zu

<sup>114</sup> WP-036-29-09-2014, S.146

<sup>115</sup> WP-028-05-05-2014, S. 11

<sup>116</sup> WP-038-06-10-2014, S. 27

erzielen und sie wichtig waren, um die Fertigung auszulasten.<sup>117</sup> Unbestritten ist, dass diese Aufträge für die Werften überlebenswichtig waren.<sup>118</sup>

Der Baubeginn der beiden Schiffe erfolgte am 19.11.2011, obwohl die Finanzierung noch nicht vollständig gesichert war.<sup>119</sup> Trotz der hohen Anzahlungen, die zunächst zu erwarten waren, und der grundsätzlich vielversprechenden Zahlungsmodalitäten aus dem Bauvertrag stellte die Finanzierung der Aufträge die Werften wie Bürgen vor neue Herausforderungen. So musste für diese Bauverträge eine neue projektbezogene Avalkreditlinie gefunden werden. Der bestehende Avalkreditrahmen über 326 Mio. € war mit den bereits eingeworbenen und begonnenen Schiffbauprojekten ausgeschöpft. Grund hierfür war in erster Linie, dass die Scandlines-Aufträge zu Beginn der Sanierung nicht wie ursprünglich vorgesehen separat finanziert wurden, sondern in den 326 Mio. €Avalrahmen gepresst wurden. Banken und die Landesregierung weigerten sich, diese hochkomplexen Aufträge eigenständig zu finanzieren. Bestätigt haben das auch Zeugen in den Anhörungen. So gab die Zeugin Andrea Beyer von der NORD/LB beispielsweise an, dass die Werften ein sehr komplexes Auftragsbuch aufwiesen und neu akquirierte Schiffe eben nicht unter den vorhandenen Avalrahmen passten.<sup>120</sup> Auch der Landesregierung war von Anfang an klar, dass der Avalrahmen von 326 Mio. € für den Zeitraum der Sanierung nicht ausreichen würde. Spätestens Mitte 2010 manifestierte sich dies erstmals. Hierzu sagte der Zeuge Hanns-Christoph Saur, Abteilungsleiter im Wirtschaftsministerium, dass PwC darauf hinwies, dass der bestehende Bauzeitfinanzierungsrahmen an seine Grenzen kommen würde. „Insoweit sind schon Hinweise erfolgt, an bestimmten Punkten muss sich was verändern.“<sup>121</sup>

Es wurde ein zusätzlicher Finanzbedarf i.H.v. etwa 210 Mio. € für den Bau der drei Schiffe im Festauftrag identifiziert. Die Werften beantragten daher am 29.12.2010, kurz vor Auslaufen des „Wirtschaftsfonds Deutschland“, eine neue Avallinie i.H.v. 200 Mio. € als Avalkredit und 50 Mio. € als Kontokorrentkredit beim Bürgen.<sup>122</sup> Dieser Antrag ist nach Überzeugung der Linksfraktion aus Gründen des Zeitdrucks wegen des Auslaufens des „Wirtschaftsfonds Deutschland“ gestellt worden. Aus Mangel an finanzierenden Banken war der Antrag allerdings nicht mit Bürgschaftsanträgen von Kreditinstituten unterlegt. Die P+S Werften beziehen sich in dem Bürgschaftsantrag auf den zusätzlichen Finanzbedarf.

Auch in der Folge konnte nach Auslaufen des „Wirtschaftsfonds Deutschland“ der Antrag der Werften nicht durch ergänzenden Sachvortrag weiter substantiiert werden. Vertreter des Bundes kamen zu dem Ergebnis, dass eine Bürgschaft des Bundes nicht möglich sei und nach Auslaufen des Fonds wieder auf Landesebene erfolgen müsse.<sup>123</sup>

Dieser Bürgschaftsantrag wurde schließlich am 03.06.2011 mangels Erfolgsaussicht von den Werften zurückgenommen.

Der angesprochene zusätzliche Finanzierungsbedarf wurde zudem von PwC nochmals in ihrem Bericht „Freigabe von Anzahlungen sowie Darstellung des Sanierungsstandes und

---

<sup>117</sup> WP-024-31-03-2014, S. 75

<sup>118</sup> So auch PwC in ihrem Votum zum Bürgschaftsantrag, FM 14, S. 1006 ff.

<sup>119</sup> Vorbericht zum Beiratsprotokoll v. 01.12.2011, FM 20, S. 160

<sup>120</sup> WP-040-27-10-2014, S. 92

<sup>121</sup> WP-067-22-06-2015, S. 52

<sup>122</sup> FM 10, S. 3891

<sup>123</sup> FM 14, S. 1016

Vorstellung der Unternehmensplanung für die Jahre 2011 bis 2013“ vom 12.01.2011 schriftlich bestätigt und mit rund 200 Mio. Euro beziffert.<sup>124</sup> PwC stellte in diesem Dokument bereits dar, dass sich die Werften zum Ziel gesetzt haben, den zusätzlichen Finanzierungsbedarf innerhalb der nächsten 6 bis 11 Monate zu schließen. PwC hielt diesen Zeitrahmen auch für grundsätzlich ausreichend, machte aber deutlich, dass im herrschenden Marktumfeld die Finanzierungsbereitschaft der Banken für den Schiffbau niedrig sei.<sup>125</sup>

Als die Schiffbauaufträge sich im Winter/Frühjahr 2011 weiter konkretisierten, sollte der Finanzierungsvorbehalt, unter dem die Aufträge standen, im April/Mai 2011 aufgehoben werden. Die Werften mussten die Bauzeitfinanzierung daher eigentlich schließen, dies gelang jedoch nicht (dazu weiter unten mehr).

Am 16.03.2011 wies PwC unter Bezugnahme auf den Antrag der Werften vom 29.12.2010 gegenüber dem Bund nochmals auf den nunmehr erneut gestiegenen Bauzeitfinanzierungsbedarf zwischen 225 und 300 Mio. € hin.<sup>126</sup>

Für einen Teil der Finanzierung der Schiffbauaufträge der Reederei Harren konnten die Werften schließlich Kautionsversicherer gewinnen. Die VHV und die QBE waren bereit, einen projektbezogenen Avalrahmen i.H.v. 115 Mio. € zur Verfügung zu stellen. Der Rest sollte von anderen Finanziers eingeworben werden. So sollte die NORD/LB, KfW IPEX und/oder die BayernLB einen weiteren Teil über 40 Mio. € zur Verfügung stellen. Weitere 125 Mio. € als Avalrahmen sollten bei anderen Banken und Versicherern eingeworben werden.<sup>127</sup> Für den Avalrahmen der Kautionsversicherer stellten die P+S Werften mit den Kautionsversicherern am 01.06.2011 einen Antrag auf Übernahme einer Landesbürgschaft. Das Land Mecklenburg-Vorpommern sollte 80 Prozent des Kreditbetrages verbürgen.

PwC nahm zu diesem Bürgschaftsantrag am 17.06.2011 in einem Gutachten Stellung und stellte die Entwicklungen der Werften und den Sachverhalt dar.

PwC verwies in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf, dass die Finanzierung für den Bau der Schiffe noch nicht geschlossen sei. Lediglich 115 Mio. € können an Finanzierungsmitteln nachgewiesen werden. Es fehlten weitere 200 Mio. €

Auch für den am 03.06.2011 zurückgezogenen Bürgschaftsantrag beim Bund hatte PwC den Sachverhalt für den Bund und das Land in einem Diskussionspapier mit dem Datum 10.04.2011 aufgearbeitet. Bereits zu diesem Zeitpunkt wies PwC darauf hin, dass die Bauzeitfinanzierung noch nicht geschlossen und auch kurzfristig nicht zu schließen sei. Der Mandatar des Landes gab zu bedenken, dass die Entscheidung über eine Bürgschaft zur Absicherung der Kredite für den Bau der Harren-Schiffe vom Bürgen unter der Annahme getroffen werden müsse, dass die weiteren Finanzierungsbausteine fristgerecht eingeworben werden.<sup>128</sup>

Auch die Entscheidung über den Bürgschaftsantrag vom 01.06.2011 zur Übernahme einer Landesbürgschaft änderte an dieser Einschätzung nichts. Der Bürgschaftsausschuss befasste sich in seiner 551. Sitzung am 24.06.2011 mit dem Antrag. Grundlage für die Erörterung im

---

<sup>124</sup> FM 12, S. 43 ff.

<sup>125</sup> ebenda

<sup>126</sup> Schreiben der PwC Berlin vom 16.03.2011, FM 19, S. 500

<sup>127</sup> FM 13, S. 587

<sup>128</sup> FM 13, S. 589

Bürgerschaftsausschuss war der Vermerk der PwC vom 17.06.2011. PwC berichtete in der Ausschusssitzung, dass sich zwischen dem 17.06. und dem 24.06.2011 keine wesentlichen Änderungen ergeben hätten. In ihrem Vermerk wies PwC darauf hin, dass am 24.06.2011 lediglich eine Grundsatzentscheidung zu treffen sei, ob eine 80-prozentige Bürgschaft seitens des Landes übernommen werde. Mit dieser Entscheidung gehe das Land noch kein Obligo ein. Dies müsse bei der Abwägung der Chancen und Risiken der Bürgschaftsübernahme berücksichtigt werden.<sup>129</sup> Als Risiko benannte PwC die noch nicht geschlossene Bauzeitfinanzierung und der damit verbundene noch verbliebene zusätzliche Finanzbedarf i.H.v. 160 Mio. € PwC macht darüber hinaus deutlich, dass auch mit Einbindung des Finanzierungsrahmens der Kautionsversicherer QBE und VHV der Kreditrahmen für die Aufträge von Harren & Partner nicht ausreichen werde. Für die Einwerbung der zusätzlich benötigten finanziellen Mittel würde den P+S Werften planerisch ein Zeitraum von bis zu 6 Monaten zur Verfügung stehen.<sup>130</sup>

PwC wies zu Recht auch darauf hin, dass Landesbürgschaften nur übernommen werden dürfen, wenn ein schadensfreier Bürgschaftsverlauf erwartet werden könne (Ziffer 4.4. der Bürgschaftsrichtlinien). Diese Prognoseentscheidung fällt in den Beurteilungsspielraum des Bürgerschaftsausschusses. In diesem Zusammenhang stellte PwC dar, dass diesbezüglich die Chancen und Risiken, die mit einer Bürgschaftsübernahme verbunden sind, abzuwägen seien. Hier sprach PwC nochmals an, dass es zum damaligen Zeitpunkt nicht um ein tatsächliches Obligo für das Land ging, sondern lediglich eine Grundsatzentscheidung anstand. Letztendlich legte PwC die Entscheidung in das Ermessen des Bürgerschaftsausschusses, hielt eine positive Entscheidung zum damaligen Zeitpunkt allerdings für haushaltsrechtlich vertretbar, weil eben „nur“ eine Grundsatzentscheidung getroffen werde.<sup>131</sup>

Der Bürgerschaftsausschuss erörterte den Sachverhalt und kam zu der Einschätzung, dass hinsichtlich dieses Antrages noch kein Obligo entstehen werde und daher eine positive Entscheidung hinsichtlich der Bürgschaftsübernahme getroffen werden könne.

Aus Sicht der Linksfraktion war bereits dies eine Fehleinschätzung des Bürgerschaftsausschusses und damit auch der Landesregierung. PwC ist zu leichtfertig über die Risiken der noch nicht geschlossenen Bauzeitfinanzierung hinweggegangen. PwC hat mit der Einschränkung, dass es hier ja „lediglich“ um die Grundsatzentscheidung der Bürgschaftsübernahme gehe, die Risiken in fahrlässiger Weise schlicht „weggewogen“. Für die Linksfraktion ist es völlig unverständlich, dass PwC zu dieser Einschätzung kam. Bereits mit dem Gutachten vom 12.01.2011 zur Thema „Freigabe von Anzahlungen sowie Darstellung des Sanierungsstandes und Vorstellung der Unternehmensplanung der P+S Werften für die Jahre 2011 bis 2013“, in dem PwC den zusätzlichen Finanzierungsbedarf für die Landesregierung nachvollziehbar bezifferte<sup>132</sup>, wies PwC darauf hin, dass sich die Einwerbung der zusätzlichen Kredite für die P+S Werften schwierig gestalten dürfte. Die grundsätzliche Bereitschaft von Banken zur Finanzierung von Werften war nach Einschätzung von PwC nahezu unverändert gering. Die NORD/LB und die KfW IPEX hatten kurz davor am 10.01.2011 eine Ausweitung des bestehenden Kreditmanagements ausdrücklich abgelehnt. Außerdem machte PwC in diesem Dokument deutlich, dass die Werften für die Einwerbung dieser zusätzlichen Mittel lediglich etwa 6 bis 11 Monate Zeit

<sup>129</sup> FM 14, S. 1006 ff.

<sup>130</sup> FM 14, S. 1006 ff.

<sup>131</sup> ebenda

<sup>132</sup> FM 12, S. 43 ff.

hätten.<sup>133</sup>

5 Monate später legt PwC in ihrem Gutachten zum Bürgschaftsantrag am 17.06.2011 nochmals dar, dass die Werften 6 Monate Zeit hätten, diese Finanzierungslücke zu schließen. Eine Rückschau gab PwC nicht. Auch machte sie keine Aussagen darüber, wie wahrscheinlich die Einwerbung neuer Finanziers unter den damaligen Marktbedingungen war.<sup>134</sup> Für eine sachgerechte Chancen- und Risikobewertung hätte dies mit berücksichtigt werden müssen.

Ausweislich der positiven Entscheidung des Bürgschaftsausschusses ist die Landesregierung dennoch von einem schadensfreien Bürgschaftsverlauf ausgegangen. Bereits zu dem damaligen Zeitpunkt ist dies nach Auffassung der Linksfraktion bereits unrealistisch gewesen. Eine Grundsatzentscheidung über eine Bürgschaftsübernahme zu treffen, obwohl die Bauzeitfinanzierung nicht geschlossen ist und keine weiteren Geldgeber erkennbar sind, ist ein eklatanter Verstoß gegen die Bürgschaftsrichtlinien des Landes.

Selbst bei der Annahme, dass aufgrund des noch fehlenden tatsächlichen Obligos eine solche positive Entscheidung vertretbar wäre, hätte man jedoch spätestens, als es um konkrete Obligos für die Landesregierung ging, diese Chancen- und Risikoabwägung durchführen und den aktuellen Sachverhalt neu bewerten müssen. Dies ist - entgegen den Ankündigungen im Bürgschaftsausschuss am 24.06.2011 - nicht geschehen. In der Sitzung des Bürgschaftsausschusses am 24.06.2011 wurde ausweislich des Protokolls über die Sitzung festgehalten, dass eine abschließende Risikobewertung im Zusammenhang mit der Entscheidung zu den ersten tatsächlichen Avalen erfolgen werde.<sup>135</sup> Am 29.08.2011 hat die QBE einen Antrag auf Zustimmung zur Stellung eines Avals innerhalb der landesverbürgten Avallinie gestellt. Hierzu hat der Zeuge Michael Koch, Mitarbeiter im Wirtschaftsministerium, einen Vermerk für die Vertreter des Wirtschaftsministeriums angefertigt. Darin stellt er die Risikopositionen dar, bewertet diese und macht den Entscheidungsvorschlag für den Minister, dem Antrag auf Ausreichung des ersten Avals zuzustimmen.<sup>136</sup> Als Risikoposition wird die noch immer nicht geschlossene Bauzeitfinanzierung aufgeworfen. Er stellt fest, dass der vom Land bisher verbürgte Avalrahmen der Kautionsversicherer noch bis März 2012 reichen werde. In der Bewertung der Risiken spielt diese nicht geschlossene Bauzeitfinanzierung dann allerdings keine Rolle mehr. Es wird vielmehr darauf abgestellt, dass die Werften Schwierigkeiten mit der koordinierten, parallelen Abarbeitung anspruchsvoller Spezialschiffbauprojekte haben und dass sich die Geschäftsleitung noch mehr darum bemühen muss, weitere Aufträge einzuwerben. Die Schwierigkeit der Werft und die realistische Möglichkeit, Kreditgeber zu finden, hat in dieser Chancen- und Risikobewertung keinerlei Rolle gespielt.<sup>137</sup> Da es nun um ein konkretes Obligo für das Land ging und nicht mehr „nur“ um eine Grundsatzentscheidung ohne finanzielle Auswirkungen für das Land, ist diese Abwägung seitens des Landes für die Linksfraktion völlig unverantwortlich! Spätestens zu diesem Zeitpunkt kann nicht mehr ohne Weiteres mit einem störungsfreien Bürgschaftsverlauf gerechnet werden. Diskussionen über mögliche Alternativen wurden von Vertretern der Landesregierung jedoch zu diesem Zeitpunkt nicht geführt. Die sich zunehmend verschlechternde finanzielle Situation der Werften muss allen beteiligten Vertretern der

<sup>133</sup> ebenda

<sup>134</sup> FM 14, S. 1006 ff.

<sup>135</sup> WM 98, S. 309

<sup>136</sup> WM 87, S. 437 ff.

<sup>137</sup> WM 87, S. 437 ff.

Landesregierung bekannt gewesen sein. Oft genug und auch rechtzeitig wurde darauf hingewiesen, dass die Bauzeitfinanzierung für die Harren-Schiffe nicht geschlossen ist. Daran änderte sich in der Folgezeit auch nichts. Den Werften gelang es nicht, weitere Kreditgeber davon zu überzeugen, ihnen Avallinien zur Verfügung zu stellen, damit sie Aufträge finanzieren können. Dennoch gab die Landesregierung auch später ihre Zustimmung zur Ausreichung weiterer Avale im Rahmen der 115 Mio. €Avallinie, ohne dass die nicht geschlossene Bauzeitfinanzierung in der Abwägung eine Rolle spielte. Noch im Februar 2012 hatte QBE einen Antrag auf Herauslage weiterer Avale gestellt. Das Obligo des Landes erhöhte sich damit weiter und die nicht geschlossene Bauzeitfinanzierung spielte weiterhin keine Rolle bei der Abwägung der Risiken.<sup>138</sup> Für die Linksfraktion ist dies ein weiterer eklatanter Verstoß gegen die Bürgschaftsrichtlinien des Landes und unverantwortlich vor dem Hintergrund, dass die Landesregierung hier mit öffentlichen Geldern umging.

Die Situation auf den Werften entspannte sich im Laufe der Sanierung nicht. Im Gegenteil, die finanzielle Situation verschlechterte sich zusehends. Es ließen sich keine weiteren Kreditgeber finden. Im April 2012 bezifferte PwC den Bauzeitfinanzierungsbedarf der Werften auf insgesamt 600 Mio. € wobei kurzfristig noch immer die bereits bekannten 160 Mio. € fehlen würden.<sup>139</sup> Der Umstand, dass das Orderbook der Werften eben nicht ausreichend finanziert war, und Lasten aus der Vergangenheit führten schließlich dazu, dass eine Rettungsbeihilfe beantragt werden musste (mehr dazu im Abschnitt „Rettungsbeihilfe“).

Nach Auffassung der Linksfraktion traten mit der geschilderten Entwicklung genau die Risiken ein, die von mehreren Zeugen bereits zu Beginn der Sanierung benannt worden waren. Der Avalkreditrahmen i.H.v. 326 Mio. € sollte für einen längeren Zeitraum der Sanierung für Neubaufträge zur Verfügung stehen, wenn nicht sogar für den gesamten Sanierungsprozess reichen. Allerdings handelte es sich hierbei um dieselbe Summe, nämlich 280 Mio. € der verbliebene Betrag diente der Finanzierung von Zinsen, die bereits die vorangegangene Avallinie umfasst hatte, mit der die Werften die Bauzeit von Containerschiffen in Serienproduktion finanziert hatten.

Nunmehr sollte mit diesem Avalrahmen jedoch aufwendiger Spezialschiffbau finanziert werden. Der 326 Mio. €Avalrahmen wurde daher bereits zu Beginn der Sanierung mit teuren Spezialschiffen belegt. Man nahm den Werften damit Spielräume, während der Sanierung auf unvorhergesehene Ereignisse, wie sie nach den Aussagen der Zeugen im Schiffbau üblich sind, zu reagieren oder neue Schiffbauaufträge einzuwerben. Man erzeugte durch das Vorgehen von Banken und Bürgen bei den Werften erheblichen zusätzlichen Druck und erwartete von der Werftleitung, in einem desolaten Marktumfeld neue lukrative Aufträge zu kontrahieren und zusätzliche Finanzierungsquellen aufzutun. Die Werften hatten hierfür nicht die erforderlichen Voraussetzungen wie Kreditsicherheiten, ein positives Unternehmensranking und eine ausreichende Eigenkapitalquote. Die Bedingungen, unter denen die Werften die Sanierung bestreiten mussten, waren schlicht unerfüllbar. Alternativen, wie etwa eine Landesbeteiligung, mit der die Werften mehr finanzielle Luft zum Atmen bekommen hätten und die nach Aussagen der beauftragten Berater PwC und RA Schütte ein positives Signal an den Markt gesendet hätten, waren politisch nicht gewollt. Die Auffassung von SPD und CDU, dass eine solche Beteiligung zu

<sup>138</sup> Schreiben von PwC v. 09.02.2012, WM 43, S. 9 ff.

<sup>139</sup> WM 23, S. 138 PDF ff.



Neid innerhalb der Wirtschaft geführt hätte, teilt die Linksfraktion ausdrücklich nicht. Vielmehr wäre dies ein eindeutiges Signal an den Markt gewesen. Die Linksfraktion ist überzeugt, dass mit einer Landesbeteiligung Aufträge leichter eingeworben und Finanziere gefunden hätten werden können.

Am Ende hat die Landesregierung versucht, ihr eigenes Versagen mit EU-Mitteln auszubügeln (vgl. auch „Rettungsbeihilfe“).

## 6. Rettungsbeihilfe

### 6.1. Kontrollregime der Landesregierung gescheitert

Im April 2012 spitzte sich die finanzielle Lage bei den P+S Werften weiter zu. Im Rahmen der Diskussion um die Schaffung eines finanziellen „Headrooms“ für die P+S Werften, um auf unvorhergesehene Situationen reagieren zu können, beauftragte die Landesregierung PwC damit, ein Konzept für die Neustrukturierung der Unternehmensfinanzierung der P+S Werften zu erstellen.

Im Rahmen dieses Konzeptes ermittelte PwC nach Aussagen des Zeugen Jandke die finanzielle Situation der Werften und die Finanzierung von Verlusten. Wörtlich sagte der Zeuge aus: „Und wir waren jetzt in der Situation, das war April, dass wir uns die Werften und zwar nicht nur jetzt die Peene-Werft und die Volkswerft, sondern auch die Rolandwerft, sehr intensiv angeguckt hatten. Weil wir einfach sehen wollten: Wo ist, wo ist Liquidität genau und in welcher Höhe in etwa gebunden? Das heißt: Was haben diese Werften, diese drei Werften in der Vergangenheit, was haben sie investiert? Wie haben sie sich möglicherweise an, bei Bestellern beteiligt über Reeder-Darlehen oder Chartergarantien? Wie haben sie, was haben sie an Investitionen durchgeführt und auch was haben sie gegebenenfalls für Verluste gemacht und wie werden die heute finanziert?“<sup>140</sup> Bereits im März gelangte der Landesregierung zur Kenntnis, dass es sich bei den Werften um ein Unternehmen in Schwierigkeiten handeln würde. Diese Tatsache wurde durch eine Reihe von Vertretern der Landesregierung u. a. durch die Zeugen Möller<sup>141</sup> und Saur bestätigt. Der Zeuge Saur sagte in diesem Zusammenhang aus: „Und dann kam im April das Ergebnis der PwC: Es reichen nicht 50 Mio. Headroom. Das war eigentlich die Arbeitsthese, von der wir ausgegangen sind. Es reicht auch nicht aus allein dieses Darlehen zu entschulden, diese 48 Mio. mit dem irren Zinssatz von über 11 Prozent. Nein, es hat sich eben in der Zwischenzeit, durch fehlende Deckungsbeiträge bei den Schiffen, durch die hohen Finanzierungskosten noch ein weiteres Loch aufgetan. Und das war dann summa summarum, wenn man alles zusammenzählt, glaube ich, naja annähernd 150 Mio. €“<sup>142</sup>

Zuvor hatte PwC allerdings im Rahmen der Überprüfung der P+S Werften zur Gewährung eines 20,4 Mio.-Darlehens am 22. März 2012 noch bestätigt, dass die P+S Werften GmbH nicht als Unternehmen in Schwierigkeiten gelte und das Darlehen gewährt werden könne.<sup>143</sup>

In einem Arbeitspapier für den Koalitionsausschuss vom 4. Mai 2012 verschriftete PwC seine Aussage zum Unternehmen in Schwierigkeiten und stellte u. a. dar, dass der

<sup>140</sup> WP-038-06-10-2014, S. 15 f.

<sup>141</sup> WP-048-12-01-2015, S. 72

<sup>142</sup> WP-040-27-10-2014, S. 12

<sup>143</sup> Arbeitspapier PwC zur Prüfung Unternehmen in Schwierigkeiten, FM 22, S. 886

Bauzeitfinanzierungsbedarf aufgrund des Orderbooks 600 Mio. € betragen würde. Durch die bestehende Avallinie seien jedoch lediglich 441 Mio. € abgedeckt. Deshalb betrage der weitergehende Kreditbedarf für die Bauzeitfinanzierung etwa 160 Mio. € Hinzu komme der Bedarf für den Headroom i.H.v. noch einmal 50 Mio. € zur Überbrückung unvorhergesehener Sachverhalte.<sup>144</sup> Darüber hinaus gäbe es Verluste und Abschreibungen aus der Vergangenheit, die das Eigenkapital der Werften vollständig aufzehren würden. Allein der Verkauf der Rolandwerft führte zu einer Übernahme von Verbindlichkeiten i.H.v. 43 Mio. € Mit dem Arbeitspapier vom 4. Mai 2012 erwähnt PwC erstmalig die Möglichkeit einer Rettungsbeihilfe.<sup>145</sup>

Mit dem Problemaufriss vom 24. Mai 2012 vertiefte PwC die Analyse der Finanzsituation auf den Werften. Nach Angaben von PwC waren durch Kaufpreisfinanzierungen, Verluste infolge von Bestellerstornierungen und Kaufpreisstundungen Verluste i.H.v. 153 Mio. € entstanden. Hinzu kamen die überdurchschnittlich hohen Abschreibungen aufgrund der gehobenen stillen Reserven anlässlich der Verschmelzung der Werften, die durch die Erlöse im margenschwachen Schiffbau nicht auszugleichen waren.<sup>146</sup>

Insgesamt schätze PwC den Finanzbedarf der Werften im Rahmen der Umstrukturierungsbeihilfe auf 204 bis 265 Mio. €<sup>147</sup> Um diese Umstrukturierung zu erreichen, ermittelte PwC einen Bedarf für eine Rettungsbeihilfe i.H.v. 152 Mio. €

Es ist nicht plausibel dargelegt worden, warum sich innerhalb von 6 Wochen der Status der Werft von einem gesunden Unternehmen, für das Bürgschaften in einer Größenordnung von rund 20 Mio. € gegeben werden konnten, zu einem Unternehmen in Schwierigkeiten mit einem erheblichen Eigenkapitalverzehr verändert hatte, angeblich ohne dass hierfür Anzeichen vorlagen. Nach Angaben der Zeugen von PwC und der Landesregierung habe diese Erkenntnis einerseits an der Ermittlung von alten Verbindlichkeiten gelegen, deren rollierende Finanzierung erstmals mit der Bilanz 2011, erstellt im März 2012 erkennbar gewesen sei. Diese Erklärung ist nicht nachvollziehbar. Die Belastungen aufgrund der Werftenkrise waren bereits 2008 bekannt. Darüber hinaus war absehbar gewesen, dass die Hebung stiller Reserven in einer Größenordnung von 147 Mio. € in den Folgejahren zu überdurchschnittlich hohen Abschreibungen führen würde. Auch war bereits frühzeitig ersichtlich, dass die zu erwartenden Erlöse der bestehenden Projekte nicht ausreichen würden, diese erheblichen Belastungen neben den Finanzierungs- und Beraterkosten aufzufangen. Überdies war die Lücke in der Bauzeitfinanzierung i.H.v. 160 Mio. € auf die PwC bereits 2011 ausdrücklich hingewiesen hatte, nicht geschlossen.

Die Linksfraktion kommt deshalb zu dem Schluss, dass die Landesregierung mit Unterstützung ihres Mandatars frühzeitig und nicht erst aufgrund der Bilanz 2011 diese Fehlentwicklung hätte erkennen und entsprechend gegensteuern müssen. Die Tatsache, dass die Entwicklung nicht rechtzeitig erkannt wurde, macht deutlich, dass die Begleitung und Überwachung des Prozesses durch die Landesregierung bestenfalls mangelhaft gewesen ist.

## 6.2. Landesregierung für „Systemfehler“ der Rettungsbeihilfe verantwortlich

Nachdem die Werften inzwischen ein Unternehmen in Schwierigkeiten war, blieb

---

<sup>144</sup> WM 51, S. 308

<sup>145</sup> WM 51, S. 305

<sup>146</sup> FM 29, S. 425 ff.

<sup>147</sup> FM 29, S. 434

ausschließlich die Gewährung einer Rettungsbeihilfe als Möglichkeit, die Umstrukturierungsbeihilfe zu erreichen. Mit der Rettungsbeihilfe, die von der EU-Kommission zu genehmigen war, konnte die Landesregierung ohne die Banken, die eine Finanzierung bereits abgelehnt hatten, der Werft eine neue Finanzierung verschaffen.

Nach Aussage des Zeugen Bäumer sei es bei der Gewährung der Rettungsbeihilfe das Ziel der Landesregierung gewesen, die Werft auf „Null zu stellen“ und die Verbindlichkeiten „glattzustellen“. Wörtlich sagte er: „Eigentlich brauchen die 180 Mio. Also und wir sind auch mit 180 Mio. dann gestartet bei der EU. Und wenn ich dieses Bild mal nehme, dann hätten wir am Ende eine Werft gehabt, die komplett noch mal auf null gesetzt wurde und komplett noch mal so ausgestattet ist, dass sie wirklich einen Neustart schaffen kann. Das war unsere Fantasie.“<sup>148</sup> Und weiter sagte er: „Alle Altverluste, die damals noch von Hegemann herkamen, aus der Berne-Werft und alles, was da noch mitgeschleppt wurde über die Jahre, das wird alles glattgestellt. Und dann sind wir da im ersten Schritt hingegangen und haben dann gesagt: Wir wollen ein ausreichend großes Polster, damit auch wirklich nichts passieren kann. Wir wollen die Rettungsbeihilfe, da nehmen wir sogar 150 Mio. und danach 30 Mi. nachher nur noch die Umstrukturierungsbeihilfe.“<sup>149</sup>

Offen ist geblieben, wie die fehlende Bauzeitfinanzierung i. H.v. 160 Mio. € finanziert werden sollte. Hierzu wurden vonseiten der Landesregierung keine Aussagen gemacht.

Am 01.06.2012 wurde die Rettungsbeihilfe durch die Landesregierung bei der Europäischen Kommission notifiziert. Im Rahmen der Notifizierung gab die Landesregierung an, dass die Auszahlung der Rettungsbeihilfe nicht in Tranchen erfolgen soll.<sup>150</sup> Tatsächlich beabsichtigte die Landesregierung, genau diese Form der Auszahlung zu wählen. Die gehörten Zeugen machten hierzu unterschiedliche Angaben. So gab der Zeuge Saur in seiner Vernehmung an, dass die Landesregierung von einer tranchenweisen Auszahlung nicht hätte abweichen können, da sie in der Richtlinie vorgeschrieben wäre. Hierzu führte er aus: „Also die, die Rettungsbeihilfe darf erstens mal nur in Tranchen ausgezahlt werden. Das ist in der entsprechenden Richtlinie vorgeschrieben. Das heißt, es muss die Werft ihren Bedarf immer konkret nachweisen. Also, sie kann nicht in einem Zug bereitgestellt werden, sondern immer nur nachdem, was tatsächlich an Rechnungen anfällt und auch nur für eine ... also ganz engen Vorlauf, vielleicht von 14 Tagen maximal.“<sup>151</sup> Dabei ist in Punkt 48 der „Leitlinie der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten“<sup>152</sup> keine zwingende Regelung der Auszahlung in Tranchen vorgesehen. Stattdessen enthält die Leitlinie eine entsprechende Kann-Bestimmung, wonach die Kommission eine Auszahlung der Umstrukturierungsbeihilfe in Tranchen verlangen kann.<sup>153</sup>

Der Zeuge SELLERING berichtete, dass die tranchenweise Auszahlung eine bewusste politische Entscheidung der Landesregierung gewesen sei, an der er selbst maßgeblich beteiligt war.<sup>154</sup> Er begründete diese politische Entscheidung damit, dass die Landesregierung damit Einfluss auf die Zulieferer nehmen wollte, um die Gespräche bezüglich der geforderten

<sup>148</sup> WP-067-22-06-2015, S. 100 f.

<sup>149</sup> WP-067-22-06-2015, S. 101

<sup>150</sup> Protokoll der interaktiven Notifizierung von Beihilfen vom 1. Juni 2012, Pkt. 7.1.; FM 28, S. 60

<sup>151</sup> WP-040-27-10-2014, S. 30 f.

<sup>152</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C 244/2 vom 1. Oktober 2004

<sup>153</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C 244/2 vom 1. Oktober 2004

<sup>154</sup> WP-061-13-04-2015, S. 27

Eigenbeiträge positiv zu beeinflussen. Er sagte wörtlich: „Die Zulieferer brauchten Geld, hatten noch Außenstände an Forderungen gegen die, gegen die Werft und wir mussten mit dem Geld der Rettungsbeihilfe auf der einen Seite Vertrauen schaffen bei den Zulieferern. Wir mussten den Zulieferern Geld geben und wir mussten gleichzeitig dafür sorgen, dass sie sagen: Ich investiere in die Zukunft dieser, dieser Werft, indem ich jetzt die Aufträge aber schnellstens erfülle und indem ich sage, ich bringe auch private Beiträge. Und deshalb war ganz deutlich, dass jeder Erfolg, mögliche Erfolg davon abhing, dass diese Gespräche erfolgreich waren.“<sup>155</sup>

Die Linksfraktion ist überzeugt, dass diese politische Entscheidung zur Auszahlung in Tranchen der entscheidende Fehler war, der zum Scheitern der Rettungsbeihilfe geführt hat. Diese Form der Auszahlung führte nicht dazu, dass die Zulieferer neues Vertrauen in die Werft fassten. Mit den Tranchen wurden lediglich die bestehenden Forderungen der Zulieferer bedient. Aber aufgrund der Teilzahlungen wuchs kein Vertrauen in den künftigen Bestand der Werften. Das führte dazu, dass die Arbeiten vonseiten der Zulieferer, insbesondere auf den Scandlines-Fähren nur zögerlich durchgeführt wurden. Dies führte zu weiteren Verzögerungen an den Bauprojekten.

Auch die Landesregierung erkannte offenbar das Manko, dass die Tranchenzahlungen kein Vertrauen bei den Zulieferern aufgebaut hatte. Dennoch hielt sie an der Zahlungsstrategie fest und versuchte das Vertrauen dadurch herzustellen, dass sie am 03.07.2012 einen Zuwendungsbescheid über den Gesamtbetrag i.H.v. 152,4 Mio. € erließ. Diese Maßnahme konnte keine entscheidende Wirkung entfalten.

Selbst der Werftenbeauftragte Rüdiger Möller warf in einer E-Mail vom 26.07.2012 an das Wirtschaftsministerium die Frage auf, ob die Handlungsfähigkeit des neuen CEO nicht verbessert würde, wenn die Landesregierung die Rettungsbeihilfe in voller Höhe freigäbe.<sup>156</sup>

Auch der Zeuge Dr. Seagon stellte die tranchenweise Auszahlung der Rettungsbeihilfe als ungewöhnlich und für die Werften mit erheblichem Aufwand verbunden dar. Voraussetzung für die Auszahlung der Tranche war jeweils ein Antrag der Werft und eine Bestätigung durch das Wirtschaftsministerium. Dabei hatte die Werft einen zeitnahen Liquiditätsstatus vorzulegen.<sup>157</sup> Außerdem hatte die Geschäftsführung die konkreten Bedarfe nachzuweisen.

Der Zeuge Seagon berichtete wörtlich: „Und die weiteren Auszahlungen dann, ab der Gewährung, ab dem formellen Bescheid i.H.v. 152 Mio. € diese Auszahlung, die sollte ja dann in Schritten, in Teilen erfolgen und diese Bedarfe sind dann nach meiner Erinnerung durch die Geschäftsführung sehr detailliert nachzuweisen gewesen und auch abgerufen worden. Ich kann mich daran erinnern, dass die Kommunikation dann eigentlich ausschließlich zwischen Land und der Geschäftsführung verlief. Und dass die Geschäftsführung jedenfalls den so detaillierten Abstimmungsprozess mindestens als komplex empfunden hat. Weil es natürlich ungewöhnlich war, dann zu diesen Finanzierungshilfen dann doch eben in erster Linie mit externen, also hier in diesem Falle mit dem Land kommunizieren zu müssen.“<sup>158</sup>

---

<sup>155</sup> WP-061-13-04-2015, S. 27 f.

<sup>156</sup> WM125, S. 77

<sup>157</sup> FM 26, S. 2506

<sup>158</sup> WP-036-29-09-2014, S. 71 f.

Der Zeuge Dr. Henning Winter, Mitglied des Beirates und ehemaliger Vorstand der deutschen Schiffsbank, bezeichnete die Tranchenzahlung sogar als Systemfehler der Rettungsbeihilfe. Er kritisierte, dass die Auszahlungsmodalitäten bei den Zulieferern verständlicherweise zu Verunsicherungen geführt haben. Er sagte wörtlich: „Der Systemfehler, wenn ich das mal so bezeichnen darf, der Systemfehler war auch ein bisschen so, dass das Management der Werft über die ... wie hieß dieses, diese, diese letzten 150 Mio., wie hieß der noch? Der ... diese Beihilf... [...] Bei...Rettungs... Rettungshilfe, oder Rettungsbeihilfe, oder Rettungs... dass dieser Kredit eigentlich dem Management nicht zur Verfügung stand. Der wurde, das ist auch verständlich, ich sage das ganz ohne Vorwurf, ich sage nur jetzt von außen betrachtet: Da wurden immer acht, neun und mal drei Mio. und mal sieben Mio. losgetreten, einmal die Woche. Damit kriegst du nicht 300 Leute von der Zuliefererindustrie auf die Werft. Die kommen nicht. Die sagen: ‚Wenn das, was ist denn mit der nächsten Woche, kommt die nächste Rate denn?‘ Das wissen wir nicht.‘ Und das wurde auch immer wieder gesagt, jedes Mal wird wieder neu entschieden. Mit anderen Worten: Am nächsten Tag kann Schluss sein und wenn das so ist, dann kannst du mit denen keine Zahlungsziele mehr vereinbaren. Du kannst mit denen gar nichts mehr vereinbaren. Du bist der Situation total ausgeliefert. Und insofern, da nützt auch - Das ist zwar gut gemeint, im Zweifel ... in der Praxis funktioniert das nicht. In der Praxis funktioniert das nicht, das muss ich so sagen. Und es hat auch nicht funktioniert und es wird auch sonst nicht funktionieren. Wenn ich Zulieferer will, Sie brauchen sich nur auf die Stühle der Zuliefererindustrie zu setzen und sagen: ‚Sie haben, sie sollen da 200 Mann hinschicken.‘ Die sollen dann den Innenausbau machen. Sie brauchen dafür meinetwegen 15 Mio. ... und dann sagt man: ‚Ja, ich habe aber acht Mio., aber die acht Mio. sind schon für die, die sind schon ausgegeben.‘ Kaum sind sie auf dem Konto, sind sie schon für die, für die Altlasten, so ungefähr. Der ist ... für neu ist da gar nichts mehr da drin. Das geht nicht. Das kann nicht funktionieren. Und das hat auch nicht funktioniert. Und dann geht das ganz schnell, wenn die Leute nicht mehr auf der Werft arbeiten und dann, dann ist, ja, dann ... können Sie nur noch die Uhr stellen, wann das zu, zu Ende ist. ... Das ist alles gut gemeint. Aber das hat eben ... und ich weiß nicht, ob ich ... ist, ist mir auch egal ... Die Begleitung in der Öffentlichkeit war nicht hilfreich. ... Die öffentliche Wahrnehmung war nicht hilfreich.“<sup>159</sup>

Die vorgeschriebene Auszahlung der Rettungsbeihilfe in Tranchen nach Bedarf hatte somit offenbar zur Folge, dass die Werft erheblichen unproduktiven Aufwand bei der Beantragung der einzelnen Tranchen hatte. Weiterhin war diese Praxis nicht geeignet, das Vertrauen der Zulieferer in den Bestand der Werft wiederherzustellen. Mit den Tranchen wurden jeweils nur bereits bestehende Forderungen bezahlt, ohne dass die Werft Spielraum hatte, angemessen auf Planabweichungen zu reagieren. Die Zulieferer mussten in Vorleistung gehen, ohne zu wissen, ob eine Zahlung ihrer Leistung erfolgen wird. Hierzu war ein Großteil der Zulieferer nicht mehr bereit, sodass die Arbeiten nicht im erforderlichen Maße durchgeführt wurden und es zu weiteren Verzögerungen beim Bau der Scandlines-Fähren kam.

Nach eigenem Bekunden des Zeugen SELLERING hat die Landesregierung diese Auszahlungsmodalität aus politischen Erwägungen durchgesetzt und sich damit gegen eine betriebswirtschaftlich vernünftige Regelung entschieden. Da die Landesregierung die Tranchenzahlung und somit diesen „Systemfehler der Rettungsbeihilfe“ durchgesetzt hat, trägt sie die Verantwortung für das Scheitern der Rettungsbeihilfe.

<sup>159</sup> WP-036-29-09-2014, S. 146 f.

### 6.3. Fehler der Landesregierung beim Darlehensvertrag zur Rettungsbeihilfe

Zur Auszahlung der Tranchen wurde zunächst am 04.06.2012 ein Darlehensvertrag zwischen dem Landesförderinstitut (LFI) und der Werft geschlossen. Dieser Darlehensvertrag wurde für die weiteren Tranchen um den jeweiligen Tranchenbetrag erweitert. Hierbei ist auffällig, dass im ursprünglichen Darlehensvertrag vom 04.06.2012 zunächst ein enorm hoher Zinssatz i.H.v. 11,67 Prozent mit einer Absenkungsoption auf 8,5 Prozent festgelegt wurde.<sup>160</sup>

Ausweislich der Ziffer 25 a) der Leitlinie ist jedoch für eine Rettungsbeihilfe lediglich ein Zinssatz zu verlangen, „der mindestens mit den Zinssätzen vergleichbar ist, die für Darlehen an gesunde Unternehmen zu beobachten sind, insbesondere den von der Kommission festgelegten Referenzzinssätzen“.<sup>161</sup>

Am 01.06.2012 betrug der Referenzzinssatz der Kommission für die Bundesrepublik Deutschland lediglich 1,67 Prozent.<sup>162</sup>

Dieses „Versehen“ wurde durch die Landesregierung offenbar später erkannt und der Zinssatz mit der Darlehenserweiterung vom 19.06.2012 rückwirkend auf 2,67 Prozent herabgesetzt und in der Genehmigungsentscheidung der Kommission zur Rettungsbeihilfe vom 11.07.2012 bestätigt.<sup>163</sup>

Augrund der Notifizierung und dem Beginn der Auszahlung der Rettungsbeihilfe war es notwendig, spätestens nach einem halben Jahr, gegen Ende 2012 in die Umstrukturierungsphase einzutreten. Der erforderliche Umstrukturierungsplan ist allerdings nie fertiggestellt worden.

## 7. Insolvenz

### 7.1. CEO-Wechsel läutete Insolvenz der Werft ein

Am 07.08.2012 übernahm Herr Rüdiger Fuchs das Amt des CEO der P+S Werften GmbH. Der Austausch des CEO war eine Forderung der Banken gewesen. Das Land unterstützte diese Forderung. Die Personalie Rüdiger Fuchs wurde durch den Staatssekretär Rudolph ins Gespräch gebracht.

Nach Aussagen von Zeugen habe Fuchs zunächst die Situation auf den Werften in Augenschein genommen. So kam es am Montag, den 07.08.2012 zu einem Werftenrundgang mit Vertretern der Landesregierung, auf dem sowohl der neue CEO als auch die Vertreter der Landesregierung die Schiffe, insbesondere die Scandlines-Fähren in Augenschein nahmen.

In einem Vermerk beschrieb der Staatssekretär Peter Bäumer den Zustand der Scandlines-Fähren als Laie. Insbesondere wies er darauf hin, dass bei der „Berlin“ die Decks für Gastronomie und Shopping noch im Rohbauzustand gewesen seien, der Innenraum der

<sup>160</sup> FM 26, S. 2506

<sup>161</sup> Amtsblatt der Europäischen Union C 244/2 vom 1. Oktober 2004, Ziffer 25. a)

<sup>162</sup> Base rates for the 27 Member States (from 1.7.2008 to 30.06.2013),  
[http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/reference\\_rates.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html)

<sup>163</sup> FM 23, S. 2523 f.

„Kopenhagen“ sich insgesamt innen noch im Rohbau befände. An diesen Zuständen habe sich auch noch nach einer Woche nichts geändert, wie sich bei einer weiteren Besichtigung herausstellte. Es sei aber nicht nachvollziehbar, dass die Werften nicht in der Lage sein sollen, die Fähren zu bauen, weil die technisch anspruchsvollen Bereiche der Fähren durch die Werften bereits fertiggestellt worden waren.<sup>164</sup>

Der Zeuge Fuchs berichtete, dass an seinem ersten Arbeitstag Vertreter der Landesregierung auf der Werft anwesend waren, die ihn bei der Besichtigung der Werft begleiteten. Nach seinen Aussagen seien die Vertreter der Landesregierung nach diesem Rundgang ernüchtert gewesen. Wörtlich sagte er: „Also, ich hatte den Eindruck, dass das für alle schon eine neue Erkenntnis und auch eine ernüchternde Erkenntnis war.“<sup>165</sup>

## 7.2. Landesregierung erhöhte laufend die Anforderungen an die Finanzplanung

Mit der Einführung des neuen CEO läutete die Landesregierung einen Paradigmenwechsel ein. Nach Aussage des Zeugen Fuchs erhielt er von PwC einen Fragenkatalog zum Zustand der P+S Werften. Wörtlich sagte Fuchs: „Also, ich habe ja mit PwC in dem Zusammenhang erst am dem 7. August angefangen zu arbeiten und habe den Brief vom 6. vorgefunden und ... das war wohl offensichtlich dann, so habe ich es jedenfalls, wenn ich mich erinnere, noch im Hinterkopf, das, was ich dann da auch vorfand ab dem 7., das war dann auch sozusagen auf einmal ein bisschen ein strengeres Verfahren, wie dann die Auszahlungen da genehmigt werden sollten. Also, zuvor war wohl, ich sage mal ... man hat da ganz offensichtlich ab dem Zeitpunkt eben intensiver nachgefragt und ich war dann mit der Beantwortung dieser Fragen ab meiner ersten Minute sozusagen konfrontiert und der Aufgabe habe ich mich dann auch gestellt.“<sup>166</sup>

Zuvor hatte Ministerpräsident Sellering im Werftengespräch vom 06.08.2012 darüber berichtet, dass es zu weiteren Verzögerungen auf der Werft gekommen sei. In diesem Zusammenhang brachte er indirekt die Insolvenz der Werften ins Gespräch. Ausweislich des vorliegenden Protokolls dieser Sitzung in der Staatskanzlei betonte der Ministerpräsident, „dass das Land nicht in die Situation kommen dürfe, zu entscheiden, ob die Werften weiter geführt werden oder nicht. Dies sei eine unternehmerische Entscheidung und müsse vom Unternehmen oder vom Gutachter vorgetragen werden.“<sup>167</sup> PwC wies nunmehr auch darauf hin, dass für Planänderungen kein Spielraum mehr gegeben sei, dennoch eine positive Perspektive bestehe.<sup>168</sup> Rüdiger Fuchs wurde beauftragt, bis zum 14.08.2012 eine belastbare Liquiditätsplanung für den Zeitraum bis Ende 2012 zu erstellen.

Am 09.08.2012, zwei Tage nach dem Werftenrundgang mit Vertretern der Landesregierung und den damit verbundenen Erkenntnissen, legte der Landesvertreter im Beirat der Werften, Rüdiger Möller, sein Amt nieder<sup>169</sup>, ohne dass eine Neubesetzung erfolgte. Das Land war somit ab diesem Zeitpunkt nicht mehr im Beirat der Werften vertreten.

Am 14.08.2012 übermittelte Fuchs nach drei Tagen Analyse die Ergebnisse an PwC. Er teilte mit, dass sich seiner Ansicht nach die geplanten Ablieferungstermine der Bauprojekte,

---

<sup>164</sup> FM 27, 2931

<sup>165</sup> WP-048-12-01-2015 S. 26

<sup>166</sup> WP-048-12-01-2015 S. 34

<sup>167</sup> StK3, S. 75 PDF

<sup>168</sup> StK3, S. 75 PDF

<sup>169</sup> WM 46, S. 632

insbesondere der Scandlines-Fähren nach hinten verschoben werden. So werde die erste Scandlines-Fähre erst zum 31.12.2012 fertiggestellt. Die zweite Fähre wäre erst vier Monate später, also im April 2012 fertig.<sup>170</sup> Dennoch sei die Finanzierung der Werften mit überwiegender Wahrscheinlichkeit bis zum 31.12.2012 geschlossen.<sup>171</sup> Diese Annahme ergebe sich daraus, dass durch die Verschiebung der Projekte in 2013 auch entsprechende Auszahlungen in diesen Zeitraum verlagert werden würden. Somit seien aus der Verschiebung keine negativen Effekte zu erwarten.<sup>172</sup> Gleichzeitig teilte Fuchs der Landesregierung mit, dass die anstehende Auszahlung eines Teilbetrages aus der Rettungsbeihilfe i.H.v. 9 Mio. € zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes dringend notwendig sei.<sup>173</sup>

Ausweislich des Protokolls des Werftengesprächs vom 14.08.2012, an dem die Fraktionsvorsitzenden von CDU und SPD im Landtag teilnahmen, wurden die Ergebnisse der Analyse von Fuchs, die PwC vorlagen, vorgestellt. Die Landesregierung zeigte sich von den Ergebnissen nach den Berichten von PwC überrascht, dass die Probleme offenbar größer waren, als bisher von PwC dargestellt.<sup>174</sup> Im Ergebnis des Werftengesprächs forderte Innenminister Lorenz Caffier, dass eine weitere Unterstützung nur auf Grundlage eines neuen Finanzkonzeptes erfolgen könne. Das alte Konzept sei gescheitert. Dem schloss sich der Ministerpräsident an. Konsens der Regierung sei nunmehr, dass es für den alten Plan kein Geld mehr gebe. Darüber hinaus müsse nach Ansicht des Chefs der Staatskanzlei, Christian Pegel, nunmehr die Abschätzung der Finanzlage bis in den Sommer 2013 reichen.<sup>175</sup>

### 7.3. Unterschiedliche Protokollinhalte zum Werftengespräch am 16.08.2012

Am 16.08.2012 fand erneut ein Werftengespräch unter Beteiligung der Geschäftsführung, PwC Bund und Land sowie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Roland Berger statt. Ausweislich des Protokolls dieses Gespräches<sup>176</sup> habe der CEO die Situation der Werft vorgetragen und erklärt, dass sich die Ablieferung der Fähren bis Ende 2012 bzw. um weitere 4 Monate verzögere. Außerdem habe die Werft kein funktionierendes Geschäftsmodell und das Eigenkapital sei aufgebraucht. Ausweislich dieses Protokolls habe PwC dazu ausgeführt, dass man sich nicht mehr sicher sei, ob die gewährte Rettungsbeihilfe bis zur Ablieferung der Scandlines-Fähren ausreichend sei. Die Verluste seien viel größer als vorher angenommen. Allerdings sei nach Ansicht von Fuchs die Rettungsbeihilfe möglicherweise bis April 2013 ausreichend, möglicherweise brauche die Werft aber mehr als die 184 Mio. € Umstrukturierungsbeihilfe.<sup>177</sup> Der Ministerpräsident habe dann erklärt, dass bei Abweichungen von den durch Brüssel genehmigten Eckpunkten keine weitere Hilfe durch das Land erfolgen könne. Er bat um Erstellung eines Konzepts zur Kopplung der Ablieferungen an das bisherige Finanzkonzept.

In den Unterlagen der Werften befindet sich zusätzlich ein handschriftliches Protokoll des Wertengesprächs, das inhaltlich in erheblichem Umfang vom offiziellen Protokoll

---

<sup>170</sup> FM 26, S. 2823

<sup>171</sup> FM 26, S. 2825

<sup>172</sup> FM 26, S. 2824

<sup>173</sup> FM 26, S. 2825

<sup>174</sup> StK 3, S. 539 PDF

<sup>175</sup> StK 3, S. 540 PDF

<sup>176</sup> StK 3, S. 45 ff PDF

<sup>177</sup> StK 3, S. 46 PDF



abweicht.

So habe ausweislich dieses Dokuments PwC Schwerin auf die Frage, ob die Rettungsbeihilfe bis zur Ablieferung der Scandlines-Fähren ausreichend sei, erklärt, dass dies mit „hoher Wahrscheinlichkeit“ der Fall sei. Der von Fuchs vorgelegte Plan sei sehr gut. Dieser Aussage habe sich auch PwC des Bundes angeschlossen.<sup>178</sup>

In diesem Protokoll wird außerdem die Aussage des Herrn Fuchs wiedergegeben, wonach die Werft bis April 2013 über die Rettungsbeihilfe keine zusätzlichen Mittel brauche. Weitergehende Aussagen könne er hierzu zu diesem Zeitpunkt nicht machen.<sup>179</sup> Der Vertreter von Roland Berger, Falkenberg, habe die Aussage des CEO uneingeschränkt bestätigt. Er habe ausgesagt, dass alle im Bau befindlichen Schiffe innerhalb des 152 Mio.-Rahmens fertiggebaut werden könnten. Man traue sich zu, das operative Geschäft wieder in Schwung zu bekommen.<sup>180</sup>

Ausweislich des Protokolls forderte der Ministerpräsident, dass der CEO bis zum Montag um 15 Uhr und damit innerhalb von vier Tagen ein tragfähiges Konzept vorlegen solle.<sup>181</sup>

Damit weicht der Inhalt des handschriftlichen Protokolls in zentralen Aussagen vom Inhalt des offiziellen Protokolls des Werftengesprächs vom 16. August 2012 ab. Außerdem befindet sich im direkten Anschluss an das handschriftliche Protokoll eine ebenfalls handschriftliche Notiz: „Gibt es eine positive Fortführungsprognose mit dazugehöriger Liquiditätsplanung für wenigstens 12 Monate und Nachweis, dass Zahlungsunfähigkeit nach insolvenzrechtlichen Regelungen nicht besteht? Nein, nur für 3 Monate in 2013“<sup>182</sup>. Die Urheberschaft dieser Notiz konnte im PUA nicht geklärt werden.

#### 7.4. Landesregierung bereitete sich bereits ab dem 16.08.2012 auf die Insolvenz vor

Bereits am 17.08.2012 setzte das LFI die Refinanzierung der anstehenden Tranche der Rettungsbeihilfe aus. Dabei bezog sich Robert Frankhauser, Mitarbeiter des LFI, gegenüber dem Wirtschaftsministerium auf die Informationen aus dem Gespräch vom 16. August 2012.<sup>183</sup> Eine Auszahlung der Tranchen war somit bereits vor dem 20.08.2012 offenbar nicht mehr vorgesehen.

In Vorbereitung des Werftengesprächs am 20.08.2012 haben nach den vorliegenden Unterlagen verschiedene Gespräche unter Beteiligung von Geschäftsführung und Vertretern der Landesregierung stattgefunden. So berichtete Rüdiger Fuchs von einer Telefonkonferenz mit den Ministern Glawe und Caffier, die ihm mitteilten, das Vertrauen in die Gutachter insbesondere PwC verloren zu haben<sup>184</sup>. In der Zeugenvernehmung konnten sich weder der Zeuge Caffier noch der Zeuge Glawe an dieses Gespräch erinnern. Der Zeuge Caffier sagte dazu: „Ich kann Ihnen eine solche Telefonkonferenz nicht bestätigen.“

---

<sup>178</sup> WM 122, S. 32 PDF

<sup>179</sup> WM 122, S. 34 PDF

<sup>180</sup> WM 122, S. 34 PDF

<sup>181</sup> WM 122, S. 35 PDF

<sup>182</sup> WM 122, S. 36 PDF

<sup>183</sup> FM 26, S. 2844

<sup>184</sup> Protokoll einer TelKo des Beirates unter Beteiligung Sts Rudolph vom 17. August 2012, WM 121, S. 70 PDF

Ich habe daran auch keine Erinnerung. Aber ich kann das nicht infrage stellen.“<sup>185</sup> Auch bestritt er, Zweifel an den Gutachtern gehabt zu haben.<sup>186</sup> Der Zeuge Glawe äußerte sich: „Also, ich habe da zehnmal mich versichert, wo das stattgefunden haben soll. Also, ich kann mich an so ein Gespräch nicht erinnern.“<sup>187</sup> „Es hat kein Telefonat gegeben. Jedenfalls ist mir das nicht gegenwärtig. Ich habe es auch nicht abgespeichert oder sonst wie. Also, ich habe dazu keine Unterlagen und dazu kann ich mich nicht äußern.“<sup>188</sup> Dennoch bestritt auch er, Zweifel an PwC gehabt zu haben: „Die in meinem Haus verantwortlichen Mitarbeiter haben mir gegenüber zu keinem Zeitpunkt Zweifel an der Qualität und Professionalität der PwC geäußert und ich selbst habe bislang keinerlei Ansatz, daran zu zweifeln.“<sup>189</sup>

Nach Berichten von Markus Stadler, Geschäftsführer der HSW Treuhandgesellschaft, habe PwC nach dem Gespräch vom 16.08.2012 bereits an der Prüfung der Auswirkungen einer Insolvenz gearbeitet.<sup>190</sup>

Am 20.08.2012 traf sich Rüdiger Fuchs zunächst mit den Spitzen der Landtagsfraktionen von CDU und SPD. Nach Aussage des Zeugen Fuchs dienten die Treffen mit den Regierungsfractionen dazu, das erarbeitete Zukunftskonzept vorzustellen.<sup>191</sup>

Im folgenden Wertengespräch in der Staatskanzlei wurde dann vonseiten der Landesregierung die weitere Auszahlung der Rettungsbeihilfe endgültig abgelehnt. Der Zeuge Fuchs sagte dazu: „Wir haben dort im Wesentlichen drei Aussagen gemacht. Erstens: Die Peene-Werft hat ein Geschäftsmodell, das funktioniert und kann kurzfristig an einen Investor verkauft werden. Zweitens: Wenn man Stralsund auf dem Weg zu einem Spezialschiffbauer weiterentwickeln will, dann muss man es wieder in den Takt bringen, was in drei Stufen geht: Wie man mit dem Auftragsbestand umgeht und wie man dann auch langsam die Kompetenzen aufbaut und mit den weitergehenden Projekten umgeht. Klar ist aber auch, dass das für die Volkswerft nicht im Rahmen der 152 Mio. möglich ist, sondern diesen Rahmen sprengt und wir da nicht den Weg mit den Liquiditätsmöglichkeiten zu Ende gehen können. Sie können ganz grob sagen: Wir haben sehr positive Rückmeldungen für unsere Arbeit gekriegt. Zu dem Zeitpunkt haben wir ja noch nicht mal zwei Wochen ... oder ich habe zu dem Zeitpunkt noch nicht einmal zwei Wochen auf dieser Werft gearbeitet. Wir haben da sehr positive Rückmeldungen gekriegt, wo gesagt wurde: Das scheint irgendwo industriell Hand und Fuß zu haben, das ist transparent, aber leider können wir es nicht unterstützen mehr, weil im Rahmen der EU-Spielregeln kann man halt nur einmal mit einem Betrag retten und nicht hinterher noch mal korrigieren. Und insofern war das Ergebnis an diesem Tag, dass die Landesregierung beschlossen hat, die Zahlungen einzustellen, die weitere Auszahlung der Rettungsbeihilfe einzustellen.“<sup>192</sup> Damit war die Insolvenz der P+S Werften GmbH unausweichlich.

Bereits am Vormittag des 20.08.2012 hatte das Wirtschaftsministerium die EU-rechtlichen

---

<sup>185</sup> WP-067-22-06-2015, S. 8

<sup>186</sup> WP-067-22-06-2015, S. 7

<sup>187</sup> WP-059-23-03-2015, S. 57

<sup>188</sup> WP-059-23-03-2015, S. 58

<sup>189</sup> WP-059-23-03-2015, S. 8 f.

<sup>190</sup> WM 121, S. 70 PDF

<sup>191</sup> WP-048-12-01-2015, S. 13

<sup>192</sup> WP-048-12-01-2015, S. 12f.

Möglichkeiten eines Massendarlehens ausgelotet.<sup>193</sup>

Rüdiger Fuchs versuchte dennoch nach dem 20.08.2012 in Gesprächen mit Zulieferern, Belegschaftsvertretern und Bestellern, insbesondere die ambitionierten Voraussetzungen der Umstrukturierungsbeihilfe in Form der Eigenbeiträge zu erreichen. Hierüber zeigte sich insbesondere der Ministerpräsident am 21.08.2012 sehr verwundert: „Und am nächsten Tag stand ich auf dem Podium, ich glaube in Stralsund, vielleicht haben wir auch angefangen in Wolgast, das weiß ich nicht mehr. Da stand ich auf dem Podium, wir standen alle in einer Reihe, die Kanzlerin stand außen und dann ging Herr Fuchs vor und sagte: „Ich will es noch einmal versuchen.“ Und da habe ich einen völlig ungläubigen Blick zur Kanzlerin geworfen, die einen ungläubigen Blick zurückgeworfen hat und sie hat mich gefragt: „Wussten Sie, dass er da noch mal was versuchen will?“ Nein, das wussten wir nicht. [...] Meine Erinnerung ist: Völlige Überraschung bei der Belegschaftsversammlung. Was macht er denn jetzt?“<sup>194</sup>

#### 7.5. Landesregierung hat die Insolvenz durch geplantes Handeln herbeigeführt

Die Linksfraktion ist überzeugt, dass die Landesregierung mit dem Wechsel des Geschäftsführers die Gelegenheit gesehen hatte, das Thema P+S Werften zu beenden und die Insolvenz einleiten zu lassen. Dieses Ziel hat sie stringent verfolgt.

Die Chronologie der Ereignisse legt diese Schlussfolgerung nahe. Bereits vor Einsetzung des neuen CEO wies der Ministerpräsident darauf hin, dass nicht das Land in die Situation kommen dürfe, die Werften in die Insolvenz zu schicken. Gleichzeitig erhöhte sie zunehmend mit jedem Termin die Anforderungen an die Geschäftsführung der Werften hinsichtlich der Anforderung einer Liquiditätsplanung, von Ende 2012 bis August 2013.

Selbst die Untermauerung der Konzepte des neuen CEO durch die Berater Roland Berger und PwC zur künftigen Planung und Ausrichtung wurden durch die Landesregierung nicht berücksichtigt, obwohl sie stets betonte, volles Vertrauen in den Mandatar und die Berater gehabt zu haben. Warum die Landesregierung trotz positiver Voten der Berater, die sich aus den handschriftlichen Protokollnotizen vom 16.08.2012 ergeben, weiter an ihren Forderungen festhielt und diese erhöhte, ist nicht nachvollziehbar. Außerdem beweist die handschriftliche Notiz im Anschluss an das Protokoll, dass die Entscheidung zuungunsten der Werften bereits am 16.08.2012 endgültig gefallen war. Die Refinanzierung der aktuellen Tranche wurde ausgesetzt.

Der Geschäftsführung wurde kaum Zeit für die Erarbeitung eines neuen Konzepts eingeräumt. Lediglich vier Tage blieben dem CEO der Werften, ein Zukunftskonzept zu erstellen. Offenbar stand aber bereits am 16.08.2012 fest, dass dieses Zukunftskonzept nicht mehr notwendig sein würde, weil das Ergebnis des Gesprächs in der Staatskanzlei bereits feststand. Das Zukunftskonzept hatte nie eine Chance. Die Landesregierung hatte so die Möglichkeit, aufgrund fehlender rechtlicher Voraussetzungen in Form einer fehlenden Fortführungsprognose, mangels einer belastbaren Finanzplanung die Auszahlung der Rettungsbeihilfe zu verweigern.

Bände spricht in diesem Zusammenhang eine SMS des CDU-Fraktionsvorsitzenden Vincent

---

<sup>193</sup> FM 26, S. 2856

<sup>194</sup> WP-061-13-04-2015, S. 120 f.

Kokert vom 19.08.2012 als Antwort auf die Einladung zum Gespräch mit Rüdiger Fuchs am Vormittag des 20.08.2012: „Ja kann ich, was ist eigentlich das Ziel des Gesprächs? Weitere Verlängerung des Theaters?“<sup>195</sup> Bereits am 27.06.2012 hatte sich Kokert durch Rüdiger Möller über die Konsequenzen eines Insolvenzverfahrens informieren lassen.<sup>196</sup>

## 8. Fazit

Die Aufarbeitung der Prozesse um die finanzielle Unterstützung der P+S Werften GmbH hat gezeigt, dass die Sanierung von Anfang an unter schlechten Vorzeichen stand. Es steht außer Frage, dass durch die Schiffbaukrise im Jahre 2009 die Volkswerft Stralsund und die Peene-Werft Wolgast in Schieflage geraten sind. Eine Umstrukturierung der Werften und eine Neuausrichtung des Unternehmens weg vom Serien-, hin zum Spezialschiffbau waren nötig.

Der Versuch der Sanierung war jedoch von Anfang an durch Fehlentscheidungen vor allem auch aufseiten der Landesregierung geprägt.

Die Linksfraktion kritisiert vor allem, dass Alternativen zur Einrichtung einer Treuhand nicht in ausreichendem Maße geprüft wurden. Es hat durchaus die Möglichkeit bestanden, die Werften in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln oder diesen mit einer Landesbeteiligung zu helfen. Dies hätte auch eine positive Signalwirkung in den gesamten Schiffbaumarkt gehabt. Damit wären u. a. bessere Finanzierungsbedingungen zu erwarten gewesen. Eine Treuhandlösung ist dagegen mit einem negativen Image belastet, da sie in der Regel für den Verkauf eines angeschlagenen Unternehmens gebraucht wird.

Der Alteigentümer der Volkswerft Stralsund und der Peene-Werft Wolgast, Detlef Hegemann, wurde in einer emotional aufgeheizten Situation geradezu dazu gezwungen, seine Eigentumsanteile an die HSW Treuhandgesellschaft zu übertragen. Die Linksfraktion kritisiert insbesondere, dass Warnungen vom damaligen Geschäftsführer und Chefsanierer, Martin Hammer, von der Landesregierung ignoriert wurden. Er hatte Vertreter der Landesregierung mehrfach darauf hingewiesen, wie enorm wichtig es sei, dass die Beteiligten in einem Sanierungsprozess gerade dem Treuhänder vertrauen. Sonst sei die Sanierung zum Scheitern verurteilt. Dieses Vertrauen genoss der exklusive Treuhänder der Banken, die Kanzlei Wellensiek Rechtsanwälte, die die HSW Treuhandgesellschaft gegründet hatten, jedoch nicht.

Allen Warnungen zum Trotz wurde gerade dieser Treuhänder auch mit Hilfe der Landesregierung durchgesetzt.

Martin Hammer hatte darüber hinaus nachdrücklich darauf hingewiesen, dass die Sanierung der Werften mit dem durchgesetzten Treuhänder viel zu teuer für das Unternehmen ist. Die Treuhandgesellschaft hätte angekündigt, sich weitere lukrative Aufträge auf den Werften sichern zu wollen. Dies bedeutete, dass weiteres Geld aus dem Unternehmen abgezogen würde.

Das Unternehmen, das inzwischen in P+S Werften GmbH umbenannt war, wurde zum Selbstbedienungsladen Dritter. Die ohnehin knappen finanziellen Ressourcen wurden unnötig verschwendet.

---

<sup>195</sup> WM 122, S. 4 ff. PDF

<sup>196</sup> WM 125, S. 570 f.

Die NORD/LB und die KfW IPEX standen lediglich in einem gewissen Rahmen für die Finanzierung der Sanierung zur Verfügung. Die Linksfraktion widerspricht ausdrücklich der Einschätzung der Landesregierung, dass Banken und Land ein vergleichbar hohes Interesse am Erfolg der Sanierung hatten. Die Linksfraktion ist davon überzeugt, dass die beteiligten Banken ausschließlich aus finanziellem Eigeninteresse der weiteren Finanzierung zugestimmt hatten.

Die Banken konnten ihr Verlustrisiko auf maximal 10 Prozent des Kredits drücken. Obwohl Bund und Land damit 90 Prozent des Ausfallrisikos im Falle einer Insolvenz des Unternehmens trugen, wurde kein geeignetes Landes-Controlling eingerichtet. Den Banken wurde blindlings vertraut. Die Landesregierung entsandte Staatssekretär Rüdiger Möller als Vertreter der Landesregierung in den Beirat der Treuhandgesellschaft. Der Staatssekretär war in seinem Wirken und bei seinen Entscheidungen weitestgehend auf sich gestellt.

Zu den bis dahin getroffenen Fehlentscheidungen kam erschwerend hinzu, dass das Finanzkorsett für die Werften ohnehin von Anfang an viel zu eng war. Ihnen wurde Schritt für Schritt die Luft zum Atmen genommen.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG wurde beauftragt, die Chancen auf Sanierung der Volkswerft Stralsund und der Peene-Werft Wolgast auszuloten. Sie erstellte ein Sanierungsgutachten, welches aus einem Grundgutachten und mehreren Ergänzungsgutachten bestand. Diese waren in großen Teilen fehler- und mangelhaft. Neben formellen Fehlern waren die von KPMG getroffenen Annahmen zur Entwicklung der Werften völlig unrealistisch. Diese in Teilen erheblichen Mängel waren erkennbar und auch für einen ungeschulten Leser augenscheinlich. Sie hätten bei der Landesregierung viel stärker hinterfragt werden müssen. Kritische Stimmen und Warnungen auch aus der Landesverwaltung blieben unbeachtet.

Vor dem Hintergrund der erheblichen finanziellen Auswirkungen für den Landeshaushalt war dies ein schwerwiegender Fehler der Landesregierung.

Eine weitere Fehlentscheidung der Landesregierung war die Aufnahme der Scandlines-Fähren in die Auftragsbücher der P+S Werften GmbH, ohne für eine zusätzliche Finanzierung Sorge zu tragen. Die Aufträge der Scandlines-Fähren waren für die Werften überlebenswichtig. Die Landesregierung hat sich für die Auftragsvergabe an die P+S Werften GmbH starkgemacht. So fanden u. a. Gespräche in der Staatskanzlei mit Vertretern von Landesregierung und Scandlines statt. Aber die Landesregierung und die Banken waren für eine erforderliche zusätzliche Finanzierung dieser Aufträge nicht bereit. Wie es zu den erheblichen Baumängeln an den Fähren kommen konnte und warum diese Baumängel erst so spät erkannt wurden, konnte der Ausschuss nicht abschließend aufklären. Die Linksfraktion ist allerdings davon überzeugt, dass die P+S Werften nicht daran zugrunde gingen, weil sie keine Schiffe bauen konnten.

Die Werften waren von Anfang an dem Untergang geweiht, weil die finanziellen Mittel für den Bau von Schiffen nicht ausgereicht haben.

Die schlechte Finanzausstattung spitzte sich über die Monate immer weiter zu. Einen traurigen Höhepunkt erreichte das Versagen der Landesregierung mit der Bürgschaftsvergabe für den Bau von drei Spezialschiffen für den Offshore-Bereich. Diese Aufträge waren für die Werften wichtig. Seit Beginn der Sanierung war erstmals wieder ein Gewinn zu erwarten. Aber erneut war ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf erforderlich, der

erneut nicht aus dem vorhandenen Mitteln gedeckt werden konnte. Ein kleiner Teil der erforderlichen Mittel konnte eingeworben werden. Obwohl noch etwa 200 Mio. € fehlten, gab die Landesregierung für die eingeworbenen 115 Mio. € eine Bürgschaft und verstieß damit gegen die Bürgschaftsrichtlinie des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Eine Bürgschaft hätte nur übernommen werden dürfen, wenn ein schadensfreier Bürgschaftsverlauf zu erwarten gewesen wäre. Das ist bei einer nicht geschlossenen Finanzierung von Bauvorhaben aber gerade nicht der Fall. Hierbei spielte PwC, der Mandatar des Landes, eine unrühmliche Rolle. PwC erstellte in diesem Zusammenhang Gutachten, die als Gefälligkeitsgutachten bezeichnet werden können.

Die unvollständige Finanzierung der Schiffsprojekte spielte keine Rolle für die Landesregierung. Dies ist ein eklatanter Verstoß gegen die Bürgschaftsrichtlinien des Landes und unverantwortlich vor dem Hintergrund, dass die Landesregierung hier mit Steuergeldern bürgte.

Entgegen den Behauptungen der Landesregierung und der sie tragenden Fraktionen, die Situation auf den Werften habe sich im Laufe der Sanierung entspannt, war dem bei weitem nicht so. Es fehlten stets erhebliche Finanzierungsmittel.

Die fehlende Finanzierung, die extreme Belastung durch bestehende Kredite und die ausufernden Beraterkosten ziehen sich wie ein roter Faden durch die Sanierung bis zur Insolvenz.

Auch der Versuch, die angestauten Fehler durch Rettungsbeihilfen auszubügeln, musste misslingen. Erneut spielen PwC-Gutachten eine unrühmliche Rolle. Hieß es Ende März 2012 noch, das Unternehmen sei auf gutem Weg, war Mitte Mai desselben Jahres von einem „Unternehmen in Schwierigkeiten“ die Rede. Es konnte nicht plausibel dargelegt werden, warum sich innerhalb von 6 Wochen der Status der Werften von einem gesunden Unternehmen zu einem „Unternehmen in Schwierigkeiten“ verändert haben konnte. Alle negativen Entwicklungen und Verwerfungen hätten gesehen werden können.

Für die Linksfraktion steht damit fest, dass das Controlling der Landesregierung versagt hat. Die Entscheidung der Landesregierung, die Rettungsbeihilfe an die Werften nur nach Bedarf und Rechnungslegung in Tranchen auszuzahlen, war keine sachliche, sondern eine politische Entscheidung, namentlich des Ministerpräsidenten. Diese Entscheidung hat den Werften letztlich den Todesstoß versetzt. Der Aufwand, die „Teilzahlungen“ zu beantragen, war immens. Spielräume, auf Planabweichungen zu reagieren, gab es nicht. Es entstand weiterer Vertrauensverlust bei den Zulieferern, was u. a. zu weiteren Bauverzögerungen führte.

Die Landesregierung, allen voran der Ministerpräsident müssen sich durch das politisch gewollte Verfahren das Scheitern der Rettungsbeihilfe zurechnen lassen!

Nach Überzeugung der Linksfraktion hat die Arbeit im PUA aufgeklärt, dass die Landesregierung nicht alles rechtlich Mögliche und wirtschaftlich Sinnvolle getan hat, um die P+S Werften zu retten.

## B. Sondervotum des Abg. Johannes Saalfeld (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### 0. Inhaltsverzeichnis

1.	Vorbemerkung – Notwendigkeit eines Sondervotums .....	2
2.	Chronologie der finanziellen Unterstützung der P+S Werften GmbH (2008-2012) .....	3
2.1.	Unternehmen in Schwierigkeiten.....	4
2.2.	Brückenfinanzierung .....	8
2.3.	KPMG Sanierungsgutachten.....	24
2.4.	Verschmelzung der Werft mit Verschmelzungsgutachten vom 27.04.2010 .....	36
2.5.	Unterzeichnung des Bar- und Avalkreditvertrages am 31.05.2010/Bürgschaftsübernahme .....	37
2.6.	Zwischenergebnis .....	40
2.7.	Werft wirbt neue Schiffsbauaufträge ein – dreijährige Unternehmensplanung durch KPMG .....	44
2.8.	Grundloses Ausbleiben von Bestellerzahlungen Ende 2011 .....	48
2.9.	Werft schon im August 2011 vor der Insolvenz .....	49
2.10.	Scandlines-Fähren .....	54
2.11.	Erosion der Deckungsbeiträge .....	55
2.12.	Bemessung und Gewährung einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe im Jahr 2012 .....	59
2.13.	Rüdiger Fuchs wird neuer Geschäftsführer.....	69
2.14.	Präsentation „Zukunftskonzept“ für P+S Werften und Insolvenzantrag im August 2012 .....	72
3.	Bewertung der Arbeit des 1. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses .....	74
3.1.	Keine unparteiische und gerechte Leitung des Untersuchungsausschusses durch den Ausschussvorsitzenden .....	74
3.2.	Bereitstellung von Akten durch die Landesregierung .....	75
3.3.	Organstreitverfahren zur Herausgabe der E-Mails auf den Servern der P+S Werften und Auswertung der erhaltenen E-Mails .....	75
3.4.	Fehlender Abschluss des Untersuchungsverfahrens .....	77
4.	Konsequenzen aus der Insolvenz der P+S Werften GmbH.....	79
4.1.	Empfehlungen zum Verfahren zur Vergabe von Landesbürgschaften und der damit verbundenen Inanspruchnahme von Beratungsleistungen durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften.....	80
4.2.	Empfehlungen zur Unterbindung der Nutzung von privaten E-Mail-Konten für Dienstgeschäfte durch Mitglieder der Landesregierung bzw. Landesverwaltung.....	82
4.3.	Empfehlungen für die Arbeit von zukünftigen parlamentarischen Untersuchungsausschüssen und eine Novellierung des Untersuchungsausschussgesetz Mecklenburg-Vorpommerns .....	83

## 1. Vorbemerkung – Notwendigkeit eines Sondervotums

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN macht von der Möglichkeit eines Sondervotums nach § 39 Abs. 3 UAG M-V zum Sachstandsbericht des 1. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses zur Klärung von Sachverhalten im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung der P+S Werften GmbH Gebrauch.

Das Sondervotum bezieht sich auf den gesamten Sachstandsbericht, der im Wesentlichen durch die Regierungskoalition aus SPD und CDU getragen wird. Der bisher vorgelegte Sachstandsbericht berücksichtigt in weiten Teilen in keiner Weise den umfangreich ausgewerteten Aktenbestand. Stattdessen wurde sich mit der bloßen Wiedergabe der mündlichen Zeugenbefragung begnügt. Ferner legt die Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN einen eigenen Empfehlungsteil vor, der sich stark vom vorgelegten Empfehlungsteil der Fraktion SPD, CDU und DIE LINKE unterscheidet. Wir sind davon überzeugt, dass die spärlichen Empfehlungen der drei genannten Fraktionen in keiner Weise dem immensen finanziellen Schaden des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Zuge der Insolvenz der P+S Werften GmbH 2012 im August 2012 sowie der erarbeiteten Erkenntnislage des Untersuchungsausschusses gerecht wird. Ebenso wollen wir im Lichte der Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses Empfehlungen bzgl. zukünftiger Untersuchungsausschüsse abgeben, um so auf die aufgetretenen Probleme und Aufklärungshemmnisse zu reagieren, die im Rahmen der Arbeit im 1. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss aufgetreten sind.

Das Sondervotum der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN umfasst einen eigenen Feststellungsteil, in dem eine eigene Chronologie der Ereignisse im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung der P+S Werften GmbH unter Berücksichtigung des umfangreich ausgewerteten Aktenbestandes vorgelegt wird. Der im Sachstandsbericht präsentierte Feststellungs- sowie auch der Bewertungsteil verfolgen einzig und allein den Zweck, die Verantwortlichkeit für das Scheitern der Rettungsvorhaben der ehemaligen Hegemann-Werften in Stralsund und Wolgast der ehemaligen Geschäftsführung unter Dr. Dieter Brammertz der P+S Werften GmbH zuzuschreiben. Jegliche Verantwortung der Landesregierung wird dabei ausgeblendet und es wird suggeriert, dass der finanzielle Schaden des Landes Mecklenburg-Vorpommern im dreistelligen Millionenbereich einzig und allein durch Management-Fehler innerhalb der P+S Werften GmbH verursacht wurde. Diese Einschätzung teilt die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nicht und verweist an dieser Stelle auf die Fahrlässigkeit einer solchen Schlussfolgerung als Ergebnis der Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses.

Die Grünen im Landtag von Mecklenburg-Vorpommern bewerten die Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschuss in weiten Teilen als Erfolg. Durch intensive Aufklärungsarbeit konnte vor allem die demokratische Opposition im Landtag die Vorgänge rekonstruieren, die innerhalb der Landesregierung dazu geführt haben, erhebliche finanzielle Risiken einzugehen, um die damaligen Hegemann-Werften in Stralsund und Wolgast vermeintlich zu retten.

Jedoch muss die Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses auch kritisch eingeordnet werden: Denn immer, wenn es um die Verantwortung von politischen Entscheidungsträgern ging, wurde vonseiten der Regierungskoalitionen und der Landesregierung der Aufklärungsauftrag des Ausschusses oft verlangsamt, in Teilbereichen sogar vollständig unterbunden. Hier steht vor allem die politische und juristische



Auseinandersetzung um die Auswertung der E-Mail-Kommunikation auf den Server der P+S Werften im Vordergrund. Erst durch ein Verfahren vor dem Landesverfassungsgericht konnten die demokratischen Oppositionsfraktionen einen Zugang zu der entscheidenden E-Mail-Kommunikation erhalten, zuvor hatten die Regierungsparteien aus SPD und CDU sowie die Landesregierung jegliche Anstrengung unternommen, um dem demokratischen Aufklärungsauftrag des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses zu unterbinden. Auch dieses Verhalten soll im Rahmen des Sondervotums aufgearbeitet werden.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist davon überzeugt, dass die Aufklärungsarbeit noch nicht vollständig abgeschlossen ist. Dies betrifft zum einen die Auswertung von erhaltenen Beweismitteln. Weder die Auswertung der erhaltenen E-Mails von den Servern der P+S Werften noch die erhebliche Diskrepanz zwischen den jeweiligen Beständen konnte bisher lückenlos nachvollzogen werden. Ebenso gibt es aus Sicht der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weiterhin noch eine Reihe ungeklärter Fragen, so ist zum Beispiel derzeit noch ungeklärt, welche Kenntnisse die Landesregierung zu der fehlenden treuhändischen Absicherung der betrieblichen Altersvorsorge von rund 140 Werftarbeitern hatte. Hier konnte nach Beginn der Auswertung der erhaltenen E-Mails vom Server der Werftengeschäftsführung festgestellt werden, dass das Finanzamt Rostock in Zusammenarbeit mit anderen Finanzämtern, die P+S Werften sowie die Altersvorsorge, sowie eine Reihe von weiteren Unternehmen, geprüft haben. Zwei Monate vor der Einreichung des Insolvenzantrags, also im Juni 2012, wurde sogar explizit die betriebliche Altersvorsorge durch einen zuständigen Experten des Finanzamts überprüft.

Auch hinsichtlich der ausstehenden Forderungen der Zulieferer ist bisher nicht abschließend geklärt worden, ob die Landesregierung zu leichtfertig Fortführungsgarantien gegenüber den Zulieferern abgegeben hatte. Es ist sehr wahrscheinlich, dass viele mittelständische und kleine Zulieferer aus Mecklenburg-Vorpommern, die auf das Wort der Landesregierung vertraut haben und nur deshalb auf eigenes Risiko weiterhin Arbeiten für die P+S Werften ausgeführt haben, nun auf einem Großteil ihrer Forderungen sitzen bleiben werden. Gerade hier hat die aktuelle Landesregierung eigentlich die Möglichkeit durch eine außergerichtliche Einigung in einem Klageverfahren mit einem Zulieferer einen Präzedenzfall zu schaffen, der es ermöglichen könnte, die ausstehenden Forderungen von rund 15 Mio. € für die Zulieferer in Mecklenburg-Vorpommern doch noch zu sichern.

## **2. Chronologie der finanziellen Unterstützung der P+S Werften GmbH (2008-2012)**

Ab der zweiten Hälfte des Jahres 2008 verzeichneten die Werften in Wolgast und Stralsund, Auftragsstornierungen und die Verschlechterung von Auftragsbedingungen, wie etwa in Form von Kaufpreisnachlässen. Der Auftragsbestand von ursprünglich 1 Mrd. € verminderte sich bis Mai 2009 um fast die Hälfte auf insgesamt 545 Mio. €<sup>1</sup> Der Grund für die wirtschaftliche Verschlechterung der Werften wurde zum Beginn des Verfahrens unterschiedlich beurteilt. Während zum einen die im Jahre 2008 auftretende globale Wirtschafts- und Finanzkrise als Argument herangeführt wurde, geht die Landesregierung zunächst noch von schwerwiegenden Managementfehlern<sup>2</sup> für die existenzgefährdende Entwicklung der Werften aus, die auch in der schwierigen Gesellschaftsstruktur der Werften

<sup>1</sup> Vgl. Stellungnahme NORD/LB vom 20.12.2012 ADRs. 6/8

<sup>2</sup> Vgl. Finanzministerin Heike Polzin in der 72. Sitzung des Finanzausschusses, ADRs. 6/2

ihre Ursache finden.<sup>3</sup>

Die Haltung der Landesregierung zu den Ursachen der Werftenkrise war zu diesem Zeitpunkt noch unbefangen und damit in der Bewertung womöglich objektiv. Diese Einschätzung der Landesregierung sollte sich allerdings im Laufe der Zeit rasch ändern, weil sich herausstellen sollte, dass die Bewertung der Ursache für die existenzbedrohten Werften maßgeblich ist für die Frage, ob und wie die öffentliche Hand den Werften finanzielle Unterstützung leisten kann und darf. In der Folge war, jedenfalls offiziell, auch aufseiten der Landesregierung nicht mehr die Rede davon, dass Managementfehler zu der existenzbedrohlichen Situation der Werften geführt hätten, sondern dies vielmehr auf die globale Wirtschafts- und Finanzkrise zurückzuführen sei.

## 2.1. Unternehmen in Schwierigkeiten

Der Weg zu den staatlichen Finanzierungsquellen wäre grundsätzlich nur eröffnet, wenn es sich bei den Hegemann-Werften nicht um ein **Unternehmen in Schwierigkeiten** handelte. Mit dem „Vorübergehenden Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen zur Erleichterung des Zugangs zu Finanzierungsmitteln in der Wirtschafts- und Finanzkrise“ vom 22.01.2009 hat die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten ermöglicht, staatliche Beihilfemaßnahmen unter vereinfachten Voraussetzungen zu gewähren. Gemäß Ziffer 4.2.2 Buchstabe c) des Vorübergehenden Gemeinschaftsrahmens wird die Beihilfe nur jenen Unternehmen gewährt, die sich zum **Stichtag 01.07.2008** nicht in Schwierigkeiten befunden haben. Bezüglich der Definition des Tatbestandsmerkmals wird auf Abschnitt 2.1 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (kurz: R&U Leitlinien) verwiesen. Maßgebliche Symptome für ein Unternehmen in Schwierigkeiten sind die Kapitalverzehrskriterien (Stammkapital, Eigenmittel in Form von Geld- und Sachmitteln nach Rdnr. 10 der Leitlinien). Alternativ können etwa steigende Verluste, sinkende Umsätze oder aber die zunehmende Verschuldung herangeführt werden (Rdnr. 11 der Leitlinien). Schließlich ist als Generalklausel vorgesehen, dass ein Unternehmen sich dann in Schwierigkeiten befindet, wenn es weder durch Eigen- noch durch Fremdmittel im Stande ist, Verluste aufzufangen, die auf mittlere Sicht dazu führen, dass das Unternehmen ohne staatliche Hilfe nicht überlebensfähig ist (Rdnr. 9 der Leitlinien).

Die Frage, ob die Werften per 01.07.2008 Unternehmen in Schwierigkeiten waren, wurde von Ernst & Young im Auftrag der Hegemann-Werften am 16.10.2009 begutachtet. Ernst & Young kam im Rahmen der Begutachtung zu dem Ergebnis, dass die Kernwerften (Peene-Werft GmbH, Volkswerft Stralsund GmbH und die Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG) sowohl in einer Gesamt- als auch in einer Einzelfallbetrachtung keine Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der R&U Leitlinien waren. Alle drei Werften würden für den maßgeblichen Stichtag Eigenmittel in voller Höhe ausweisen, so dass ein Kapitalverzehr nicht vorliege. Sowohl die Peene-Werft, als auch die Volkswerft Stralsund wiesen im Betrachtungszeitraum 2006 bis 2008 stetig steigende Umsätze auf, und auch das Halbjahresergebnis 2008 sei positiv, was eine signifikante Verbesserung der Vorjahresergebnisse darstelle. Schließlich sei für die beiden Werften das Eigenkapital im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 2007 gestiegen, sodass eine Abnahme des Reinvermögens nicht vorliege.

<sup>3</sup> Vgl. Wirtschaftsminister Seidel in der 51. Sitzung des Wirtschaftsausschusses, ADrS. 6/3

Lediglich bei der Rolandwerft wurden für den Betrachtungszeitraum 2006 bis 2007 konstante Umsätze festgestellt, während für das erste Halbjahr 2008 ein Umsatzrückgang zu verzeichnen sei. Allerdings sei das Jahresergebnis 2008 auch im Falle der Rolandwerft positiv, sodass auch hier die Symptome für ein Unternehmen in Schwierigkeiten nicht vorlägen.

Im Ergebnis beurteilte Ernst & Young keines der Kriterien der o. g. Leitlinie als erfüllt.

### **Werften verhandeln mit Banken über Schiffbaufinanzierung**

Im Juli 2008 bestand für die Volkswerft Stralsund eine Avalkreditlinie i.H.v. 280 Mio. € Kreditgeber war das Bankenkonsortium bestehen aus der NORD/LB und der KfW IPEX. Hierdurch sollten einzelne von der Volkswerft zu bauende Schiffe abgesichert werden. Diese Avalkreditlinie hatte eine Laufzeit bis einschließlich Juli 2010. Verbürgt wurde der Kredit ausschließlich durch das Land Mecklenburg-Vorpommern zu 80 Prozent. Die Bürgschaftsprämie betrug 0,8 Prozent des nominalen Bürgschaftsobligos.<sup>4</sup>

Seit Anfang April 2009 führten die Gesellschaften der Kern-Werften-Gruppe mit den finanzierenden Banken Verhandlungen über eine Anschlussfinanzierung nach Auslaufen des Aval- und Barkredits, ebenfalls mit einer Größenordnung von 280 Mio. € um den zukünftigen Geschäftsbetrieb aufrecht erhalten zu können. Eine Entscheidung für die Mittelgewährung sollte ursprünglich bis Ende September 2009 stehen. Zwischen den Banken und den Werften wurde hierzu ein Meilensteinplan vom 23.06.2009 entwickelt. Hierin wurden von den Werften diverse Prüfberichte und Gutachten abverlangt. Vorgesehen war, dass die Werften die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young mit der Verprobung der Liquiditätspläne der einzelnen Gesellschaften der Kern-Werften-Gruppe sowie des gesamten Liquiditätsplans beauftragen. Schließlich sollte der Schiffsbausachverständige Hans Walter Samelin mit der Begutachtung der Neuaufträge beauftragt werden. Die Prüfberichte und Gutachten waren den Banken laut dem Meilenstein kurzfristig bis Ende Juli 2009 vorzulegen. Allerdings wurde der aufgestellte Zeitplan durch zunehmende Forderungen der Banken an den Inhalt der Gutachten inbfrage gestellt. So wurde Rechtsanwalt Kulenkampff mit Schreiben der NORD/LB vom 17.07.2009 und damit drei Wochen nach der Meilensteinplanung aufgefordert, dass die Verprobung des Zahlenmaterials mit weiteren Szenariobetrachtungen, die bislang nicht Gegenstand der Besprechungen mit der Hegemann-Unternehmensgruppe waren, zu erfolgen habe. Um dies ausführen zu können, mussten weitere Unterlagen neu erstellt werden, wodurch eine fristgerechte Ablieferung des Berichts zum 31.07.2009 nicht mehr zu bewerkstelligen war.<sup>5</sup> Insgesamt war dadurch die Planung der Anschlussfinanzierung ab September 2009 nicht mehr aufrechtzuerhalten, da aufgrund der anstehenden Bundestagswahlen der Haushaltsausschuss nicht mehr über eine Bürgschaft des Bundes befinden konnte.<sup>6</sup>

### **Gutachten von Ernst & Young und Hans W. Samelin liegen im August 2009 vor**

Wegen der geänderten Vorgaben an die Verprobung des Zahlenmaterials konnte Ernst & Young erst am 28.08.2009 einen Berichtsentwurf über die geforderten Planungsrechnungen an das Bankenkonsortium sowie an PwC als Landesmandatar übergeben. Das Gutachten des

<sup>4</sup> Vgl. WM 89, 141. Sofern nicht anders angegeben, bezieht sich die Seitenangabe aus den erhaltenen Aktenordner auf die angegebene Paginierung im jeweiligen Aktenordner.

<sup>5</sup> Vgl. Wortprotokoll S. Kulenkampff, S. 64.

<sup>6</sup> Vgl. Wortprotokoll S. Kulenkampff, S. 64.

Schiffbausachverständigen Hans W. Samelin lag eine Woche vorher, am 24.08.2009 vor.

Beide Gutachten zeichnen von der wirtschaftlichen Lage der Kern-Werften ein verheerendes Bild:

Der Bericht von Ernst & Young sah eine deutlich angespannte Liquiditätsentwicklung der Rolandwerft sowie der Peene-Werft vor. Im Gesamtwerftenbereich wies der Bericht einen Verlust von bis zu 96 Mio. € aus.<sup>7</sup>

Gegenstand des Gutachtens des Schiffsbauachverständigen Samelin war die Überprüfung der Projektkosten und Aufwendungen für den Bau und die Fertigstellung der Neubauten, die sich gemäß Unternehmensplanung 2009 bis 2013 der Hegemann-Werften-Gruppe im damaligen aktuellen Auftragsbestand der Werftengruppe befanden.<sup>8</sup> Ferner wurde eine Einschätzung über die damaligen auf dem Weltmarkt für die Neubauten erzielbaren Schiffspreise vorgenommen. Das Gutachten analysiert jeweils einzelfallbezogen auf die drei Kernwerften gesondert nach Festaufträgen und nach Aufträgen unter Finanzierungsvorbehalt.

Der Befund des Gutachtens war, dass unter der damaligen Auslastungssituation die Werften in Zukunft kein oder nur einen geringfügigen Ergebnisbetrag erzielen konnten. Besonders negativ zu Buche schlugen dabei die Delphis-Schiffe 1 bis 3, deren Bauaufträge durch den Kunden storniert wurden. Der Aufwand für das bereits in Bau befindliche Delphis-Schiff 1 mit der Baunummer 483 betrug bis zum 30.06.2009 allein ca. 30,5 Mio. €. Möglichkeiten, dieses Schiff auf dem Markt für den bisherigen Aufwand zu verkaufen, sind laut Gutachten kaum gegeben. Selbst im Falle eines Notverkaufs könne bestenfalls ein Gesamtpreis von 18 bis 25 Mio. € erzielt werden. Der Gutachter stellte hierbei die Einstellung des Weiterbaus des Schiffes als eine Option dar, beließ die Entscheidung hierüber allerdings den Werften und den finanzierenden Banken. Eine Entscheidung über den Neubau der Delphis-Schiffe 2 und 3 (Baunummern 484/485) sieht der Gutachter skeptisch, da dies von den Preisentwicklungen an den Märkten abhängt.

Die wirtschaftliche Situation der Werften im Jahr 2009 war also durch überproportionale Verluste gekennzeichnet, die selbst im Falle einer effizienten Abarbeitung des Auftragsbestands nicht auch nur annähernd aufgefangen werden konnten.

Erstmals haben die Banken ihre Bereitschaft zur Finanzierung der Werften mit Schreiben vom 03.09.2009 grundsätzlich infrage gestellt, weil aufgrund des von den Gutachten gezeichneten Bildes der wirtschaftlichen Schieflage der Werften aus Bankensicht die „angedachte Beordnung einer neuen Gesamtkreditlinie genauso wie die diskutierte Finanzierung der aufgelaufenen Verluste kaum darstellbar“ waren.<sup>9</sup>

Auch die Landesregierung spricht nach Kenntnisnahme des Inhalts der genannten Gutachten zwar von einer erfreulichen Deutlichkeit, allerdings auch unerfreulichen Neuigkeiten<sup>10</sup>, ohne allerdings die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit eines finanziellen Engagements grundsätzlich infrage zu stellen.

---

<sup>7</sup> Vgl. WM 3, S. 468 ff.

<sup>8</sup> Vgl. WM 7, S. 274 ff.

<sup>9</sup> FM 31, S. 438

<sup>10</sup> Vgl. FM 31, S. 435

## **Banken fordern Sanierungskonzept und Eigenbeitrag des Gesellschafters/ Treuhändlung**

Das Bankenkonsortium machte seine Entscheidung zur Finanzierung der Werften vornehmlich durch die Vorlage eines Sanierungskonzepts abhängig, welches den Werften eine positive Fortführungsprognose bescheinigen sollte. Ferner verlangten die Banken auch in Abstimmung mit dem Land Mecklenburg Vorpommern einen substantiellen Beitrag des Gesellschafters,<sup>11</sup> der zunächst durch Zahlung eines Geldbetrages von 20 Mio. € erfolgen sollte.<sup>12</sup> Später haben die Banken den Beitrag des Altgesellschafters Hegemann entweder in der Entrichtung eines substantiellen Eigenbeitrags oder aber in der Übertragung der Geschäftsanteile auf einen Treuhänder alternativ zur Wahl gestellt.<sup>13</sup> Soweit ersichtlich haben die Banken zum Zeitpunkt der Vorlage des Sanierungskonzepts Mitte Dezember 2009 das Modell der doppelnützigen Treuhändlung zur Bedingung erhoben, um eine Sanierung frei vom Einfluss des Altgesellschafters vornehmen zu können.<sup>14</sup>

Widersprüchlich war die Haltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern und des Bundes bezüglich der von den Banken favorisierten Treuhändlung. Aus der Staatskanzlei wurde noch Ende November 2009 eine Treuhändlung ohne Angabe von Gründen abgelehnt.<sup>15</sup>

Und noch Anfang Dezember 2009 waren sich das Land Mecklenburg-Vorpommern sowie der Bund in Person des damaligen Ministers Seidel und des früheren Chefs im Bundeskanzleramt Weidmann darin einig, dass das Treuhändlungsmodell keine relevante Option für die Hegemann-Werften sei.<sup>16</sup> Völlig im Widerspruch hierzu steht die Forderung des Staatssekretärs im Bundeswirtschaftsministerium, Dr. Heitzer, an Minister Seidel, wonach er sich ein positives Votum für eine Beihilfe ohne eine Treuhändlung nicht vorstellen könne.<sup>17</sup>

Der Schwenk der Landesregierung von einer zunächst strikt ablehnenden Haltung zur Treuhändlung hin zur Befürwortung dieser Option erfolgte schleichend. In einer Vorlage des Finanzministeriums an den Finanzausschuss des Landtags vom 07.12.2009 wird als explizite Bedingung für das Landesengagement zur Brückenfinanzierung aufgeführt, dass die Geschäftsanteile im Rahmen einer sogenannten doppelnützigen Treuhändlung auf einen Treuhänder übertragen werden, der in Ausführung seines Treuhändlauftrages unabhängig von Weisungen des Treugebers an der Durchführung der notwendigen Sanierungsmaßnahmen mitwirkt und die Anteile bis zur erfolgreichen Durchführung der Sanierungsmaßnahmen hält.<sup>18</sup> Wie und warum sich diese Kehrtwende vollzog, lässt sich nicht nachvollziehen.

Das Treuhändlungsmodell, war indes nicht gänzlich alternativlos. Der Rechtsbevollmächtigte der Werften Kulenkampff hat bereits zu Anfang der Überlegungen ein sogenanntes Aktienmodell entwickelt. Grundgedanke dieser Lösung war die Verschmelzung der Volkswerft Stralsund auf die Peene-Werft. Im Zuge dieser Verschmelzung sollte die

---

<sup>11</sup> Vgl. Schreiben NORD/LB vom 27.11.2009, WM Band 9, S. 524

<sup>12</sup> Vgl. Vermerk Dr. Lindemann vom 02.12.2009, StK Band 1, S. 276

<sup>13</sup> Vgl. E-Mail Alexander Viets vom 05.12.2009, WM 61, S. 273

<sup>14</sup> Vgl. WM 127, S. 876

<sup>15</sup> Vgl. WM 127, S. 515

<sup>16</sup> Vgl. StK Band 1, S. 278

<sup>17</sup> E-Mail StS Möller vom 15.12.2009, vgl. WM 127, S. 895

<sup>18</sup> Vgl. WM 127, S. 679

Umwandlung in die Rechtsform einer Aktiengesellschaft erfolgen. Die neu auszugebenden Namensaktien sollten nach diesen Überlegungen an die Finanzierer (Banken/Land/Bund) verpfändet werden. Der neu zu bildende Aufsichtsrat sollte in Abstimmung mit den Beteiligten mit branchen- und fachkundigen Personen besetzt werden.<sup>19</sup> Obwohl durch dieses Modell eine Sanierung frei vom Einfluss des bisherigen Gesellschafters Hegemann ebenso möglich wäre, fand eine eingehende Auseinandersetzung mit dieser Konzeption nicht statt und wurde eher beiläufig abgetan.<sup>20</sup>

Mit der Erstellung des Sanierungsgutachtens beauftragte die Detlef Hegemann AG am 08.10.2009 das Wirtschaftsprüfungsunternehmen Ernst & Young sowie die Gesellschaft K&H Business Partner. Zugleich wurde Martin Hammer als CRO beauftragt, die Sanierung im Rahmen einer Generalvollmacht zu führen.<sup>21</sup> Da Ernst & Young zugleich als Abschlussprüfer für die Hegemann-Werften tätig war, musste der Gesellschafter auf Druck der Banken ein anderes Wirtschaftsprüfungsunternehmen beauftragen, wobei aufseiten der Banken der Kreis der zu beauftragenden Unternehmen entweder auf KPMG oder auf Roland Berger beschränkt wurde. Die Banken machten deutlich, dass die Beauftragung eines dieser Unternehmen „eine wesentliche Auszahlungsvoraussetzung des Bankdarlehens ist“.<sup>22</sup> In der Folge beauftragte der Rechtsbevollmächtigte der Detlef Hegemann AG, Herr Stephan Kulenkampff, das Wirtschaftsprüfungsunternehmen KPMG mit der Erstellung des Sanierungskonzepts und teilte dies der NORD/LB schriftlich mit.<sup>23</sup>

### **Bankenkonsortium misstraut Gesellschafter, hierdurch erhebliche Zeitverzögerung in der Planung**

Die Benennung eines dieser Unternehmen war Ausdruck tiefen Misstrauens gegenüber dem damaligen Gesellschafter Detlef Hegemann. Die Befürchtung der Banken war, dass sich der „Bremer Klüngel einen Gartenzaun schafft, hinter dem Veränderungen nicht möglich sind“.<sup>24</sup>

Das Misstrauen der Banken beschränkte sich nicht auf den Gesellschafter der Werftengruppe, sondern richtete sich zugleich gegen den damaligen Generalbevollmächtigten der Werften, Martin Hammer. Das Bemühen der Banken auch diese Person durch Herrn Heerma zu ersetzen endete fruchtlos. Offenbar aber war auch das Verhältnis zwischen dem Generalbevollmächtigten der Werften und der konsortialführenden Bank NORD/LB erheblich belastet. Wie aus dem Schriftverkehr des StS Rüdiger Möller hervorgeht, „kann Hammer mit der NORD/LB menschlich überhaupt nicht“.<sup>25</sup>

## **2.2. Brückenfinanzierung**

### **Unmittelbarer Finanzbedarf der Werften**

Bis zur Entscheidung der Banken über die langfristige Finanzierung ergab sich ein

<sup>19</sup> Vgl. Wortprotokoll S. Kulenkampff, 10. Sitzung, S. 90

<sup>20</sup> Vgl. Wortprotokoll S. Kulenkampff, 10. Sitzung, S. 103

<sup>21</sup> Vgl. WM 2, S 44

<sup>22</sup> E-Mail Alexander Viets vom 26.10.2009, vgl. WM Band 127

<sup>23</sup> Schreiben Kulenkampff vom 29.10.2009, vgl. WM Band 127

<sup>24</sup> E-Mail StS Rüdiger Möller vom 21.10.2009, vgl. WM Band 127

<sup>25</sup> E-Mail StS Rüdiger Möller vom 21.10.2009, vgl. WM Band 127

unmittelbarer Finanzierungsbedarf der Werften. Gegenüber dem Finanzausschuss des Landtags wurde der Bedarf der gesamten Werftengruppe auf 65 Mio. € beziffert.<sup>26</sup> Die Hegemann-Werften-Gruppe präsentierte am 05.10.2009 eine im Einzelnen nicht näher belegte Liquiditätsplanung, wonach sich bis zum 15.12.2009 eine Liquiditätslücke von 70 Mio. € ergab, wobei ein Betrag von 5 Mio. Euro als Liquiditätspuffer einkalkuliert wurde.<sup>27</sup> Dieser Finanzierungsbedarf war zunächst bis zum 15.12.2009 orientiert und sollte die Ablieferung des Schiffes Scanscot 1 sicherstellen, welches Mitte Dezember 2009 fertiggestellt und ausgeliefert werden sollte.

Für den Zeitraum 01.01.2010 bis 31.03.2010 sieht die Liquiditätsplanung der Hegemann-Werften eine weitere Liquiditätslücke von 70 Mio. € Dieser Bedarf sollte nach den Planungen der Hegemann-Werften durch einen finanziellen Beitrag der Detlef Hegemann AG von 2 Mio. € gedeckt werden. Zusätzlich sollten nach den Planungen die Arbeitnehmer mit einem Betrag von 4 Mio. € und die Lieferanten der Werften mit 5 Mio. € bedarfsdeckend zusteuern. Insgesamt sollte nach den Planungen der Hegemann-Werften mithin die gesamte Liquiditätslücke von 140 Mio. € durch einen Gesamtbeitrag des Gesellschafters (Arbeitnehmer und Lieferanten eingeschlossen) i.H.v. 11 Mio. € teilweise finanziert werden, sodass sich nach dieser Planung noch ein Restbedarf von 129 Mio. € errechnete.<sup>28</sup>

### **Landesdarlehen von zunächst über 28 Mio. € EU-Beihilferecht**

Bevor das Land Mecklenburg-Vorpommern das Darlehen an die notleidende Werftengruppe ausreichen konnte, war vorab die beihilferechtliche Zulässigkeit des Vorhabens zu prüfen. Hierzu wurde der in Brüssel ansässige Rechtsanwalt Dr. Michael Schütte mit der Erstellung des Gutachtens betraut, schon mit der Weisung festzustellen, dass erst die Wirtschafts- und Finanzkrise zu den aktuellen Schwierigkeiten der Hegemann-Werften geführt hat, Hegemann also nicht unabhängig von der Krise als Sanierungsfall einzustufen ist.<sup>29</sup>

Das Gutachten ist sowohl von seinen inhaltlichen Ausführungen als auch vom begleitenden Schriftverkehr her als reines Gefälligkeitsgutachten zu klassifizieren. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante landesseitige Darlehensgewährung von 28 Mio. € **keine Beihilfe** im Sinne des Art. 87 EG-Vertrag darstelle, weil nach dem sog. Privatinvestorentest jeder private Gläubiger in einer vergleichbaren Situation das Darlehen zu vergleichbaren Konditionen gewähren würde.<sup>30</sup> Als Begründung wurden drei Gründe genannt:

#### a) Test des Marktwirtschaftlichen Handelns

Eine Darlehensgewährung mache vor dem Hintergrund Sinn, weil durch eine Insolvenz der Werften höhere Kosten durch das bereits bestehende finanzielle Engagement des Landes entstünden. Eine etwaige Größenordnung des Ausfalls nennt das Gutachten nicht. Ebenso bleibt unberücksichtigt, dass schon damals die Landesbürgschaft durch dingliche Sicherheiten, wie etwa Grundpfandrechte, abgesichert war.

#### b) Ausreichende Besicherung/hoher Zinssatz

<sup>26</sup> Vgl. StS Möller, 83. Sitzung des Finanzausschusses, ADRs. 6/2

<sup>27</sup> Vgl. FM 31, S. 656 ff.

<sup>28</sup> Vgl. FM 31, S. 676

<sup>29</sup> Vgl. E-Mail Hanns-Christoph Saur, WM 127

<sup>30</sup> Vgl. WM 127

Als Argument gegen eine Beihilfe spricht laut Gutachten auch, dass der avisierte Zinssatz von 10,97 Prozent p.a. höher ausfällt, als erforderlich sei. Bei der Bemessung des Zinssatzes geht das Gutachten als Arbeitshypothese davon aus, dass die zur Verfügung gestellten Sicherheiten besser als mit der Stufe „gering“ einzustufen sind, weil der Wert der Sicherheiten die Summe von 30,6 Mio. € erreiche, wobei laut Gutachten selbst angemerkt wird, dass hinsichtlich der Werthaltigkeit keine Angaben und damit keine belastbaren Zahlen vorliegen.

c) Positive Prognose

Darüber hinaus sieht das Gutachten eine positive Fortführungsprognose der Hegemann-Gruppe, weil es den Werften gelungen sei, seit 2008 neue Aufträge teils noch unter Finanzierungsvorbehalt zu gewinnen. Die Investitionsbereitschaft privater Stakeholder (Bankenkonsortium) belege, dass die Werften eine Zukunft hätten.

Auffällig ist, dass das Gutachten an wesentlichen Stellen stets fundamentale Annahmen unterstellt und als Arbeitshypothese zugrunde legt. Die Aussagen zur Zukunftsfähigkeit der Werften sind verblüffend, da zu diesem Zeitpunkt keines der involvierten Wirtschaftsprüfungsunternehmen auch nur mündlich eine Aussage zur Sanierungsfähigkeit der Werften abgegeben hat. Das Engagement der Banken kann hierfür keinesfalls herangezogen werden, da diese Argumentation verkennt, dass die Banken ihr Engagement stets von einer 90 Prozent-Staatsbürgschaft abhängig gemacht haben. Das restliche Ausfallrisiko von 10 Prozent wurde durch die Bestellung weiterer Sicherheiten wie etwa Grundpfandrechte abgesichert.

Vor diesem Hintergrund verwundert es daher auch nicht weiter, dass der Gutachter das Gutachten der Landesregierung in Form einer Word-Datei als „Version“ sowie separat eine PDF-Datei mit seiner Unterschrift zur Verfügung stellte, für den Fall, dass die Landesregierung noch „Änderungsbedarf“ am Gutachten haben sollte. Diese in der Praxis auch für Gutachter völlig unübliche Vorgehensweise belegt eindeutig, dass das Gutachten ergebnisorientiert an den Belangen der Landesregierung ausgerichtet war und dass die Landesregierung erheblichen Einfluss auf die Begutachtung ausgeübt hat.

Im Nachgang zur EU-rechtlichen Einordnung des Darlehens, empfiehlt der Gutachter, dass, sollte die Kommission die Auffassung der Einordnung des Darlehens als beihilfefrei nicht teilen, die „Simulation“ einer Darlehensgewährung nach dem beihilferechtlichen Regelungen möglich sei, indem etwa, wie schon bei den Wadan Werften praktiziert, mitgeteilt werden sollte, dass das Darlehen „zu den Bedingungen des Beihilfeprogramms“ ausgereicht wurde. Dem „aufmerksamen Leser“ werde dabei auffallen, dass hiermit gerade nicht gesagt werde, dass das Darlehen „aus dem Beihilfeprogramm“ gewährt worden sei.<sup>31</sup>

Diese, auf Verschleierung und Irreführung ausgelegte, Vorgehensweise wird sich bei der Information der Europäischen Kommission fortsetzen.

Liquiditätsengpass wird im Finanzausschuss behandelt

Behandelt wurde die Frage der Überwindung der unmittelbaren Liquiditätslücke der Werften durch die Gewährung eines Landesdarlehens erstmals in der 72. Sitzung des

---

<sup>31</sup> WM 61, S. 117



Finanzausschusses vom 08.10.2009.<sup>32</sup>

Ausgehend von der bis dahin nicht belegten Liquiditätsplanung der Hegemann-Werften-Gruppe, welche bis zum 15.12.2009 einen Liquiditätsbedarf von 70 Mio. € auswies, wurde durch Finanzministerin Polzin unter Verweis auf ein am 07.10.2009 geführtes Gespräch zwischen dem Bund und den Banken in Aussicht gestellt, eine Finanzierung i.H.v. 56 Mio. € zu gewähren, welche je zur Hälfte durch die Banken und das Land Mecklenburg-Vorpommern getragen werden sollte (mithin jeweils also 28 Mio. €).

Erste Einzelheiten zur Ausreichung des Landesdarlehens wurden in der 73. Sitzung des Finanzausschusses am 15.10.2009 thematisiert.<sup>33</sup> Hierzu bezog sich der Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, Rüdiger Möller, offenbar unter Bezugnahme auf die Liquiditätsplanung der Hegemann-Werften-Gruppe, und führte aus, dass der Finanzierungsrahmen von 56 Mio. € den sich das Land und das Bankenkonsortium je zur Hälfte teilen, daraus errechne, dass der Liquiditätsbedarf von 65 Mio. € durch den oben dargestellten Eigenbeitrag des Gesellschafters und der Lieferanten i.H.v. 11 Mio. € teilweise gedeckt werde, mithin noch über einen Finanzierungsrahmen von 56 Mio. € zu befinden sei.

Der hälftige Anteil des Landes sollte nach Ausführungen der Finanzministerin Polzin zum einen durch die Rückzahlung einer Darlehensrate durch die Wadan Werften i.H.v. 12 Mio. € aufgebracht werden. Weitere 16 Mio. € sollte das LFI durch Aufnahme eines Kredites an den Kapitalmärkten zusteuern.

Grundlage der Entscheidung des Finanzausschusses war eine seitens des Finanzministeriums erstellte Vorlage vom 13.10.2009. Hierin war eine Darlehenslaufzeit bis zum 31.12.2009 vorgesehen. Weiter wurde aufgeführt, dass sich die Verzinsung des Darlehens nach den beihilferechtlichen Regelungen unter Berücksichtigung des Ratings des Darlehensnehmers und der Besicherung richte, ohne dass die Größenordnung der Verzinsung angegeben wurde.<sup>34</sup>

Der Finanzausschuss stimmte der Vorlage des Finanzministeriums zu.

### **1. Zuwendungsbescheid über 28 Mio. € vom 15.10.2009/Irreführende Rechtsgrundlage**

Mit Zuwendungsbescheid des Wirtschaftsministeriums vom 15.10.2009 wurde den Werften unter „**Beachtung der Bundesrahmenregelung Niedrigverzinsliches Darlehen**“ ein Darlehen mit einer Darlehenssumme von 28 Mio. € gewährt. Hier bedient sich das Wirtschaftsministerium schon der fragwürdigen Empfehlung von Rechtsanwalt Schütte, wodurch die wahre Rechtsgrundlage teilweise verschleiert wurde. Das Darlehen wurde im Wesentlichen unter folgenden Bedingungen gewährt:<sup>35</sup>

- Das Darlehen dient der Überbrückung eines zeitweisen Liquiditätsengpasses der Werften bis zur Nutzung einer Finanzierungsmöglichkeit im Dezember 2009 durch eine neu zu strukturierende „loan guarantee facility“ über 280 Mio. € für die Werftengruppe.
- Die Werften haben alle erforderlichen Schritte durchzuführen, um unverzüglich

<sup>32</sup> Vgl. ADRs. 6/2

<sup>33</sup> Vgl. ADRs. 6/2

<sup>34</sup> Vgl. WM Band 127

<sup>35</sup> Vgl. ADRs. 6/14

nach Gewährung der „loan guarantee facility“ das Landesdarlehen abzulösen.

- Bestätigung der zugesagten Beiträge aus der Werftengruppe i.H.v. 9 Mio. € durch den Wirtschaftsprüfer des Unternehmens.

Bestätigung der zugesagten Gesellschafterbeiträge i.H.v. 2 Mio. €

Darlehenskonditionen:

- Nominalzinssatz von 10,97 Prozent (gemäß der Bundesrahmenregelung „Niedrigverzinsliches Darlehen“)
- Darlehenslaufzeit bis zur Ablösung der beantragten loan facility, längstens bis zum 31.12.2009.

Eine erste Auszahlung des zur Verfügung gestellten Kreditbetrages erfolgte am 16.10.2009 i.H.v. 12 Mio. €<sup>36</sup> Weitere 30,8 Mio. € wurden am 05.01.2010 ausgezahlt.

### **Erhöhung des Darlehens um 20 Mio. € auf insgesamt 48 Mio. €**

Schon frühzeitig zeichnete sich ab, dass die bis zum 15.12.2009 vorgenommene Planung der Brückenfinanzierung nicht einzuhalten war. Bereits in der Liquiditätsplanung von Hegemann war ersichtlich, dass eine Finanzierung bis zum 31.03.2010 notwendig war, bis eine endgültige Einigung mit den Banken über eine langfristige Finanzierung getroffen werden konnte. Eine Unterrichtung des Finanzausschusses schon in der 72. Sitzung über die weitergehende Planung seitens der Werften unterblieb.

Folgerichtig musste sich der Finanzausschuss in seiner 83. Sitzung vom 10.12.2009 mit der Aufstockung des Landesdarlehens befassen.<sup>37</sup> Zur Begründung wurde durch StS Möller angeführt, dass das von KPMG zu erstellende Sanierungsgutachten planmäßig am 14.12.2009 fertiggestellt werde, in seiner endgültigen Fassung allerdings im Januar 2010 vorliege. Die technische Abwicklung der Banken über den beantragten Avalkreditrahmen von 280 Mio. € würde realistischer Weise bis Ende März 2010 dauern. Daher stelle sich die Frage, wie der Zeitraum vom 15.12.2009 bis 31.03.2010 überbrückt werden könne.

Die tatsächlichen bzw. betriebswirtschaftlichen Grundlagen über die Höhe des Finanzierungsbedarfs sind allerdings alles andere als fundiert.

Hierzu führte StS Möller im Finanzausschuss aus, die Banken seien nicht bereit, bestehende Altverbindlichkeiten und Sanierungskosten durch den Avalkreditrahmen zu finanzieren, da dies aus Sicht der Banken Aufgabe des Gesellschafters sei. Die Höhe dieser Kosten könne zu diesem Zeitpunkt nicht definiert werden. Die KPMG im Entwurf vorliegende Liquiditätsplanung gehe davon aus, dass diese Summe bei ca. 48 Mio. € liege. Ein Großteil dieser Kosten würde bereits bis zum 31.03.2010 anfallen. Die Landesregierung beabsichtige daher, unter der Voraussetzung der Aussage im Sanierungsgutachten, dass diese Kosten erwirtschaftet werden könnten und dass diese Summe durch das Land als Darlehensgeber drei bis fünf Jahre zur Verfügung gestellt werden kann. Zuvor hatte das Land eine Hilfe für den Ausgleich von Verlusten kategorisch ausgeschlossen.<sup>38</sup>

<sup>36</sup> Vgl. WM 128

<sup>37</sup> Vgl. ADRs. 6/2

<sup>38</sup> Vgl. WM 32, S. 454

Ferner müsse bei der Ausgabe des Darlehens garantiert sein, dass die im Sanierungsgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt würden. Daher solle die Bedingung gestellt werden, dass vor einer Valutierung der 48 Mio. € des Landes seitens des Unternehmens ein Konstrukt dargestellt werde, das absichere, dass der derzeitige Gesellschafter keinen negativen Einfluss auf die Umsetzung der Maßnahmen nehmen könne.

### **Änderungsbescheid vom 23.12.2009**

Aufgrund dieser in sich nicht schlüssigen und nicht nachvollziehbaren Konstruktion wurde mit Änderungsbescheid vom 23.12.2009 das Landesdarlehen um 20 Mio. € auf 48 Mio. € erhöht. Rätselhaft ist allerdings abermals die Rechtsgrundlage. Der vom Wirtschaftsminister Seidel unterzeichnete Änderungsbescheid stellt nunmehr wahlweise auf die Regeln des „Vorübergehenden Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen“ oder als Beihilfe aus einem genehmigten Programm ohne Verpflichtung zu einer vorherigen Notifizierung durch die Europäische Kommission ab.<sup>39</sup> Was durch diesen völlig unsinnigen Doppelansatz im Einzelnen zur Erklärung gegeben wird, ist mehr als fraglich. Die erheblichen Unsicherheiten der Landesregierung in Bezug auf die EU-rechtliche Einordnung ist mehr als offenkundig.

Bedingung der Darlehensgewährung war der Abschluss eines rechtswirksamen Treuhandvertrages zur Übertragung der Gesellschaftsanteile auf einen mit den Banken abgestimmten Treuhänder. Damit eröffnet schon der Änderungsbescheid den Banken die faktische Möglichkeit, einen Treuhänder ihrer Wahl zu bestimmen.

Der Zinssatz betrug 11,45 Prozent nominal. Die Zinsen waren je zum Monatsende abzuführen. Wie sich der Zinssatz errechnet, bleibt unklar und war auch vorher nicht Gegenstand etwaiger Erörterungen. Sicher ist nur, dass der Zinssatz sehr bewusst über den Marktverhältnissen angesetzt wurde, um einer möglichen Auseinandersetzung mit der Europäischen Kommission vorzubeugen, indem durch den erhöhten Zinssatz die Marktüblichkeit der Mittelgewährung betont werden sollte und damit als beihilfefrei anzusehen ist.<sup>40</sup>

Der Tilgungszeitpunkt wurde verschoben auf Dezember 2011.

### **Kontokorrentähnliche Ausgestaltung des Darlehens wegen hoher Zinsen**

Da allerdings der zugrunde gelegte (erhöhte) Zinssatz alleine die Werften mit jährlich 5,5 Mio. € belastete, wurde seitens des Finanzministeriums vorgeschlagen, das Darlehen kontokorrentähnlich auszugestalten, weil die Werften die Liquidität aus dem Darlehen nicht stets in voller Höhe benötigen würden.<sup>41</sup> Ziel dieses Konstrukts war die Reduzierung der Darlehenskosten, indem den Werften die Möglichkeit eingeräumt werden sollte, das erhaltene Darlehen zu revalutieren. Das Finanzministerium gibt gleichzeitig zu Bedenken, dass vor einer erneuten Auszahlung des von den Werften zurückgeführten Darlehens eine erneute Prüfung hinsichtlich der Auszahlungsvoraussetzungen erfolgen müsste. Diesbezüglich stand man vor der Überlegung die bereits beauftragte KPMG mit der Prüfung zu befassen, dass keine risikoerhöhenden Umstände (wie etwa die Insolvenz) eingetreten

---

<sup>39</sup> Vgl. ADRs 6/14

<sup>40</sup> Vgl. WM 62, S. 260

<sup>41</sup> Vgl. FM 4, S. 1219

sind, was allerdings wiederum mit erheblichen Kosten verbunden wäre. Weiterhin hat das Finanzministerium als Alternative zur Beauftragung von KPMG überlegt, das ausgezahlte Darlehen auf ein Guthabenkonto der NORD/LB zu überweisen. Unklar war allerdings, unter welchen Voraussetzungen den Werften der Zugriff auf das Konto eingeräumt werden sollte.

Schließlich war als weitere Frage zu klären, wie das kontokorrentähnliche Darlehen beihilferechtlich ausgestaltet werden sollte, indem etwa eine Bereitstellungsprovision von den Werften entrichtet werden sollte.<sup>42</sup>

### **Änderungsbescheid vom 12.05.2010**

In der Folge erließ das Wirtschaftsministerium einen weiteren Änderungsbescheid vom 12.05.2010 mit folgender Maßgabe<sup>43</sup>: „Das Darlehen kann während der Laufzeit zeitweise zurückgeführt und revaluiert werden. Dazu ist vor jeder Revaluierung vom Wirtschaftsprüfer der Unternehmen eine jeweils aktuelle kurzfristige Liquiditätsvorschau vorzulegen. Die Revaluierung ist vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu genehmigen. Für den Zeitraum der Nichtvaluierung ist ein Bereitstellungs-zins zu marktüblichen Konditionen zu entrichten.“

Ob die Werften von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, und wie die Anspruchsvoraussetzungen im Einzelnen geprüft wurden, ist unklar.

Abermals wurde der Tilgungszeitpunkt verschoben auf das Jahr 2012 und zwar 8 Mio. € zum 31.12.2012, 15 Mio. € zum 31.12.2013 sowie abschließend 25 Mio. € zum 31.12.2014. Die Laufzeit des Darlehens konnte auf Antrag der Werften bis maximal zum 31.12.2017 verlängert werden. Eine weitere Verlängerung war ausgeschlossen.<sup>44</sup>

Durch die sukzessive Verschiebung der Darlehenstilgung auf Dezember 2012 sollten die Werften liquiditätsseitig eine Entlastung erfahren. Allerdings wurde hierdurch gegenläufig die Zinsbelastung durch die verschobene Darlehensrate enorm erhöht.

### **Darlehen der Banken i.H.v. 58 Mio. € Gesamtfinanzierungsrahmen 326 Mio. €**

Der Anteil des Bankenkonsortiums an der Brückenfinanzierung bestand in der Gewährung eines Brückenavalrahmens i.H.v. 58 Mio. € Hiervon waren allerdings nur ca. 53 Mio. € liquiditätswirksam, da die Banken auf die Mitverbürgung ihrer Zinsen und Auslagen bestanden. Insgesamt belief sich das Avalkreditvolumen mithin auf 58 Mio. €<sup>45</sup> Dieser Kredit diente insbesondere der Finanzierung bestimmter Schiffsbauvorhaben. Die Finanzierungs-konditionen entsprachen denen der Gesamtfinanzierung. Abgesichert wurde der Kredit durch eine 90-prozentige Bundesbürgschaft. 10 Prozent des Ausfalls trugen die Banken. Die Werften hatten bei Inanspruchnahme des Avalrahmens eine Barhinterlegung ebenfalls i.H.v. 10 Prozent zu leisten. In der Vereinbarung zur Brückenfinanzierung vom 21.12.2009 wurde ausdrücklich festgeschrieben, dass die Verwendung dieser Barhinterlegung nicht zur Absicherung des 10-prozentigen Selbstbehalts der Banken diente, sondern im Falle der Kreditkündigung bzw. der Insolvenz den Weiterbau angebauter Schiffe ermöglichen sollte. Ferner war vereinbart, dass der Bürgschaftsgeber, also der Bund, an der

<sup>42</sup> Vgl. FM 4, S. 1220

<sup>43</sup> ADRs.6/14

<sup>44</sup> Vgl. FM 9, S. 119

<sup>45</sup> Vgl. FM 1, S. 37

Barhinterlegung i.H.v. 90 Prozent partizipiert.<sup>46</sup>

Die Avalbrückenfinanzierung war Gegenstand des indikativen Term Sheets vom 28.12.2009 mit einem Gesamtfinanzierungsrahmen von 326 Mio. € inklusive mitzugarantierender Zinsen, unterschrieben ausschließlich von den Vertretern der Werften.<sup>47</sup> Hierin wurden alle wesentlichen Bedingungen der Brücken- und der Gesamtfinanzierung der Werften festgehalten, jedoch einseitig rechtsverbindlich ausschließlich für die Werften. Das Bankenkonsortium wurde aus dieser Vereinbarung selbst nicht verpflichtet, vielmehr stand die Rechtswirksamkeit dieser Vereinbarung für die Banken unter dem Vorbehalt der „endgültigen Genehmigung durch die jeweiligen Kreditgremien des Konsortiums sowie einer zufriedenstellenden Vertragsdokumentation“.

Die wesentlichen Finanzierungskonditionen sahen wie folgt aus:

Die Avalprovision betrug 3,00 Prozent p.a. Die Zusageprovision betrug 0,8 Prozent p.a. auf den nicht in Anspruch genommenen Kreditbetrag. Die Festsetzung der Höhe des jeweiligen Zinssatzes für Barinanspruchnahmen erfolgte auf Basis einer Zinsmarge von 3,5 Prozent p.a. über dem Refinanzierungszins der Banken.

Darüber hinaus machte die NORD/LB Bearbeitungsgebühren i.H.v. insgesamt 1,2 Prozent (davon schon 0,6 Prozent zahlbar bei Vertragsunterzeichnung), eine einmalige Arrangierungsgebühr von 0,25 Prozent, Restrukturierungsgebühren von insgesamt 2 Prozent des Kreditvolumens (je 1 Prozent zahlbar am 31.12.2011 und 31.12.2012) sowie eine jährliche Konsortialführungsgebühr von 150.000 € geltend.

Insgesamt beliefen sich nur die einmaligen Provisionen auf ca. 8 Mio. €<sup>48</sup>

Zwingend vorausgesetzt war, dass das Landesdarlehen in voller Höhe valuiert sein musste und nur innerhalb der vorgesehenen planmäßigen Tilgungen zurückgeführt werden durfte. Diese Regelung im Indikativen Term Sheet hatte allerdings zur Folge, dass im Falle eines Kreditausfalles das Landesdarlehen nachrangig war gegenüber dem Darlehen des Bankenkonsortiums,<sup>49</sup> was wiederum den Verzicht auf alle zugunsten des Landes bestellten Sicherheiten bedeutete, da diese zunächst zur Besicherung des Darlehens des Bankenkonsortiums herangezogen werden.<sup>50</sup> Im Finanzministerium wurde vermutet, dass sich das LFI und das Wirtschaftsministerium der Tragweite dieser Regelung nicht bewusst waren, weshalb man dringenden Handlungsbedarf bezüglich der Änderung dieser Regelung sah. Gestützt wird die Vermutung des Finanzministeriums durch eine E-Mail des damaligen Staatssekretärs Möller, der zum Punkt der Tilgung des Landesdarlehens anmerkt: „Viele Juristen mit spitzfindigen Formulierungen“.<sup>51</sup>

Endunterzeichnet wurde der Aval- und Barkreditvertrag über 326 Mio. € am 31.05.2010.<sup>52</sup> Operativ für die Projektfinanzierung stand den Werften allerdings nur ein Betrag von 285 Mio. € zur Verfügung, da wie auch schon bei der Brückenfinanzierung, die Zinsen der

<sup>46</sup> Vgl. FM 36, S. 2680

<sup>47</sup> Vgl. FM 1, S. 252 ff.

<sup>48</sup> Vgl. FM 3, S. 965

<sup>49</sup> Vgl. FM 4, S. 1219

<sup>50</sup> Vgl. FM 4, S. 1258

<sup>51</sup> WM 128

<sup>52</sup> Vgl. FM 8, S. 2960 ff.

Banken mitzugarantieren waren.<sup>53</sup> Dies hatte zur Folge, dass der Betrag auf dann 326 Mio. € erhöht wurde, was selbst für KPMG bis dahin unüblich war.<sup>54</sup>

### **Vorziehen der Rettungsbeihilfe als Alternative zur Brückenfinanzierung**

Dass das Handeln der Landesregierung schon zu Beginn der Rettungsbemühungen durch die Gewährung des Landesdarlehens zur Überbrückung nicht gänzlich alternativlos war, belegt die Aussage von Herrn Rechtsanwalt Schütte vor dem Untersuchungsausschuss anschaulich.<sup>55</sup> Bei einer rückblickenden Betrachtung lässt der Zeuge Schütte erkennen, dass die Mitte des Jahres 2012 gewährte Rettungsbeihilfe i.H.v. 153 Mio. € schon im Jahre 2009 anstelle der Brückenfinanzierung hätte vorgenommen werden können. Das Vorziehen der Rettungsbeihilfe hätte den großen Vorteil, dass dies für die Werften wesentlich kostengünstiger ausgefallen wäre. Anstelle des hohen Darlehenszinses i.H.v. 11,45 Prozent und den sehr teuren Konditionen des Bankendarlehens, würden sich die Kosten für eine Rettungsbeihilfe um 4 Prozent belaufen. Kostenseitig stellt dies einen signifikanten Unterschied dar. Die Gründe, warum sich die Landesregierung dennoch gegen diese plausible Lösung entschied, lagen für Herrn Rechtsanwalt Schütte schon damals auf der Hand: Die Landesregierung wollte den für die Rettungsbeihilfe erforderlichen Kapazitätsabbau, sprich die Schließung bzw. den Verkauf eines der beiden Werftenstandorte, nicht mittragen. Zudem wäre eine Aufstockung der Rettungsbeihilfe innerhalb eines Zeitraums von 10 Jahren nicht möglich gewesen (sog. one time, last time Prinzip). Offenbar hatte die Landesregierung schon zum Zeitpunkt der Brückenfinanzierung selbst nicht den Glauben daran, dass die Brückenfinanzierung zur Rettung der Werften reichen würde. Der vernünftige und plausible Weg der Rettungsbeihilfe wäre jedenfalls nicht an dem zeitlichen Aufwand des Notifizierungsverfahrens vor der Europäischen Kommission gescheitert. Denn wie Herr Rechtsanwalt Schütte ebenso darlegt, gab es gerade im Jahre 2009 viele auch informelle Absprachen mit der Europäischen Kommission, die eine wesentliche Verkürzung des Verfahrens erlaubten. Schließlich aber ist die Mitte 2012 erfolgte Rettungsbeihilfe ebenso unter hohem zeitlichen Druck geschnürt und mit der Europäischen Kommission in kürzester Zeit auf die Beine gestellt worden. Dies wäre bei einiger Anstrengung sicherlich auch Ende 2009 möglich gewesen. Allein hat es der Landesregierung hierzu am Willen oder auch an Mut gefehlt.

### **Bürgschaftsübernahme wird von PwC sehr kritisch gesehen**

Zum Antrag der NORD/LB und der KfW IPEX vom 21.12.2009 auf eine 90-prozentige Bürgschaft des Bar- und Avalkredits wurde PwC mit einer Stellungnahme beauftragt. Diese erfolgte ausführlich am 09.03.2010, weist allerdings schon jetzt auf erhebliche, kaum zu überwindende Risiken hin.<sup>56</sup> Ein Augenmerk legt PwC dabei auf die Eigenkapitalentwicklung der Kernwerften. Dieses reduziere sich infolge der aufgelaufenen Verluste aus dem Jahr 2009 deutlich. Das bilanzierte Eigenkapital sinke bis 2011 signifikant auf nur noch 5,2 Mio. € Selbst wenn die planerische Eigenkapitalentwicklung (wie von KPMG im Sanierungsgutachten aufgezeigt) im Jahre 2012 auf dann 12,4 Mio. € ansteige, sei die Liquidität für eine Werftengruppe dieser Größenordnung unzureichend und biete in der Restrukturierung keinerlei Spielraum für negative Planabweichungen.

<sup>53</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Axhausen, 8. Sitzung, S. 39

<sup>54</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Axhausen, 8. Sitzung, S. 45

<sup>55</sup> Vgl. Wortprotokoll, Rechtsanwalt Schütte, 18 Sitzung, S. 94 ff.

<sup>56</sup> Vgl. FM 3, S. 950 ff.

Parallel dazu sieht PwC erhebliche Risiken bei der Liquiditätsplanung, diese sinke zeitweise auf nur noch 5 Mio. €. Die Planungen enthalten keinerlei Reserven für negative Abweichungen. Erhebliche Risiken sieht PwC allerdings schon im Zusammenhang mit den Containerschiffen Nrn. 483 und 484 (ehemals Delphis-Schiffe). Hier werde sich der Bau und die Ablieferung der Schiffe teils deutlich verschieben, was zu erheblichen Liquiditätsengpässen führen werde.

Insbesondere aber sieht PwC den Sanierungserfolg durch die zu hohen Finanzierungsbedingungen bereits jetzt gefährdet. Im Vergleich zu den anderen am Standort Deutschland ansässigen Werften würden die Hegemann-Werften bei Realisierung des Finanzierungskonzepts über die teuerste Bauzeitfinanzierung verfügen. Aus diesen Kosten erwachsen für die Hegemann-Werften-Gruppe Nachteile für die Abgabe konkurrenzfähiger Baupreisangebote. Abschließend hält PwC eine positive Bürgschaftsübernahmeentscheidung allenfalls unter der Bedingung für vertretbar, wenn u. a. mit dem Bankenkonsortium eine eindeutige Vereinbarung getroffen werde, unter welchen Bedingungen eine Umstellung der Finanzierung mit dem Ziel günstigerer Konditionen getroffen werde.

Zu diesem besonderen Punkt der Finanzierungsbedingungen ist allerdings PwC eher wenig hoffnungsvoll. In einer ergänzenden Sachverhaltsdarstellung vom 09.04.2010 wird hierzu ausgeführt: „Die NORD/LB hat in Abstimmung mit ihrem Konsortialpartner eine Regelung zum Eintritt in Gespräche über eine Absenkung der Bürgschaftsquote sowie eine Verbesserung der Kreditkonditionen abgelehnt. Zusammenfassend ist zum heutigen Zeitpunkt eine grundsätzliche Vereinbarung mit den Banken über eine spätere Absenkung der Finanzierungsbedingungen nicht erreichbar. Andere Banken stehen den Werften im aktuellen Marktumfeld nicht zur Verfügung.“<sup>57</sup>

Dramatisch ist die Aussage von PwC schließlich in einer weiteren Sachverhaltsdarstellung vom 21.04.2010.<sup>58</sup> Zu diesem Zeitpunkt hat sich bereits herausgestellt, dass die ohnehin knappe Eigenkapitalausstattung der Werften nochmals deutlich nach unten korrigiert werden musste. Denn nunmehr stand fest, dass das planerische Eigenkapital für die Jahre 2010 bis einschließlich 2012 durchgehend negativ war, was die bereits vorgebrachten Bedenken hinsichtlich der Bürgschaftsübernahme eindeutig verschärfte. Da eine Bürgschaftsübernahme bei einem sich abzeichnenden negativen Eigenkapital auch aus Sicht von PwC nicht darstellbar war, berücksichtigte PwC die von KPMG planerisch vorzunehmende Verschmelzung der Volkswerft und der Peene-Werft rückwirkend zum 01.09.2009 in ihren Erwägungen. Denn durch die Verschmelzung sollte durch die Hebung stiller Reserven, vorzugsweise durch die Neubewertung der Grundstücke, ein bilanzielles positives Eigenkapital ausgewiesen werden.

Dennoch kommt PwC abschließend zu dem Ergebnis, dass die Bürgschaftsübernahme mit einem sehr hohen Risiko verbunden ist, nicht zuletzt wegen der mittelfristig eintretenden, eingeschränkten Wettbewerbsfähigkeit der Werften, als Resultat der hohen Finanzierungskosten:

„In unsere Analyse zur Liquiditätsentwicklung der Werftengruppe haben wir dargestellt, dass deren Finanzierung im Sensitivity Case in dem Betrachtungszeitraum 2010 bis 2011 rechnerisch zwar gegeben, die Liquiditätsreserve von November 2010 bis März 2011 von

---

<sup>57</sup> FM 4, S. 1407 ff.

<sup>58</sup> Vgl. FM 3, S. 794 ff.

zum Teil deutlich unter 5 Mio. € in Anbetracht der hohen Finanzierungsvolumina allerdings minimal ist. Daneben haben wir weitere ernstzunehmende Liquiditätsrisiken festgestellt, die in dieser kritischen Phase die Finanzierungssituation verschärfen könnten.“<sup>59</sup>

Diese eindeutigen und in der Sache sehr berechtigten Warnsignale von PwC blieben in der Sache allerdings fruchtlos. Zwar hat die Bundesregierung die hiermit verbundenen Risiken für ein Scheitern der Sanierungsbemühungen erkannt, indem etwa in der IMA-Sitzung vom 12.03.2010 davon gesprochen wurde, dass mit den derzeitigen Finanzierungsbedingungen (gemeint waren die Kosten der Bürgschaft als auch die Zinsen und Gebühren der Banken) schon mittelfristig der „Turnaround“ gefährdet sei.<sup>60</sup> Gleichwohl wurde in der Folge die Bürgschaftserklärung durch Bund und Land ohne jede Einschränkung abgegeben. Dies ist in sich schon widersprüchlich und ist allein mit (betriebs-)wirtschaftlichen Argumenten nicht zu erklären.

### **Information der Europäischen Kommission**

Aufmerksam wurde die Europäische Kommission erst durch Presseberichterstattungen, wonach die Werften der Bremer Hegemann-Gruppe Staatshilfen beantragt haben. Mit Schreiben vom 28.09.2009, gerichtet an das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, forderte die Kommission das Bundesministerium auf mitzuteilen, unter welchen Bedingungen und aufgrund welcher Rechtsgrundlage den Werften gegebenenfalls staatliche Beihilfen gewährt wurden bzw. werden.<sup>61</sup>

Die Korrespondenz wurde zwischen dem Bund und dem Land abgestimmt.<sup>62</sup> Federführend für die Beantwortung der von der Kommission gestellten Fragen war Rechtsanwalt Schütte, der bereits die beihilferechtliche Zulässigkeit der Darlehensgewährung prüfte.<sup>63</sup> Dieser hat zunächst empfohlen, die Kommission in einer kurzen Vorabinformation über die geplanten Maßnahmen zu unterrichten, indem insbesondere das Gutachten von Ernst & Young bezüglich der Frage, ob Hegemann ein Unternehmen in Schwierigkeiten war, vorgelegt werde.<sup>64</sup> Nicht vorgelegt werden sollte der Kommission dagegen das Sanierungsgutachten der KPMG<sup>65</sup>, da der Europäischen Kommission eine Umstrukturierung der Werften an die neue Marktsituation verkauft werden sollte und eben keine Sanierung des Unternehmens.<sup>66</sup>

Die Bundesregierung bezog erstmals am 27.10.2009 gegenüber der Kommission Stellung.<sup>67</sup> Mitgeteilt wurde, dass für die Hegemann-Gruppe „derzeit eine Reihe von Maßnahmen in Vorbereitung [sind], die sämtlich nach Maßgabe des vorübergehenden Beihilferahmens gewährt werden sollen“. Die geplanten Maßnahmen beständen aus drei unterschiedlichen Paketen:

- Die Bereitstellung eines Kredits i.H.v. 28 Mio. E zur Bauzeitfinanzierung durch die Banken nach dem KfW-Sonderprogramm (Befristete Regelung Bürgschaften, N 27/2009).

---

<sup>59</sup> FM 3, S. 841

<sup>60</sup> Vgl. FM 4, S. 1253

<sup>61</sup> Vgl. WM 89, S. 178

<sup>62</sup> Vgl. WM 89, S. 129

<sup>63</sup> Vgl. WM 89, S. 37

<sup>64</sup> Vgl. WM 61, S. 117

<sup>65</sup> Vgl. WM 89, S. 37

<sup>66</sup> Vgl. FM 1, S. 164

<sup>67</sup> Vgl. WM 29, S. 544



- Die Bereitstellung eines Brückenkredits i.H.v. 28 Mio. € durch das Land zu „marktüblichen Zinsen“. Es ist geplant, dieses in ein Darlehen nach Maßgabe der Bedingungen der genehmigten Beihilferegelung „Bundesrahmenregelung Niedrigverzinsliche Darlehen“ „überzuleiten“.
- Aval- und Bauzeitfinanzierungsrahmen, bereitgestellt durch NORD/LB und KfW IPEX. Der Finanzierungsrahmen wird „voraussichtlich durch Bürgschaften nach Maßgabe der auf der Grundlage des vorübergehenden Beihilferahmens genehmigten Beihilferegelung abgesichert werden“.

Die Stellungnahme der Bundes-/Landesregierung enthielt schon an dieser Stelle in wesentlichen Teilen bewusst gravierende Fehlinformationen. So war der Darlehensvertrag über 28 Mio. € zu diesem Zeitpunkt, nämlich am 16.10.2009, bereits geschlossen und i.H.v. 12 Mio. € valutiert. Ganz offensichtlich kann damit von rein „vorbereitenden Maßnahmen“, wie es die Bundes-/Landesregierung darstellt, nicht mehr gesprochen werden. Zudem aber bestehen berechtigte Zweifel, dass das Darlehen in die genehmigte Beihilferegelung „Bundesrahmenregelung Niedrigverzinsliche Darlehen“ überführt werden sollte. Der Zuwendungsbescheid vom 15.10.2009 stellt ausdrücklich klar, dass die Rechtsgrundlage für die Darlehensgewährung gerade nicht eine der von der Kommission genehmigte Beihilferegelung ist, sondern dass das Darlehen als beihilfefrei einzustufen sei. Diese bewusste beihilfefreie Einordnung des Landesdarlehens erfolgte aus dem Grund, weil die Landesregierung die Sorge hatte, dass die Kreditgewährung einer genaueren Prüfung der EU-Kommission unterzogen wird, und womöglich die Darlehensgewährung rückgängig zu machen sei.<sup>68</sup>

Weitere Einzelheiten zum Finanzierungsrahmen wollte die Bundesregierung der Kommission in Kürze mitteilen. Dies war allerdings unterblieben.

Vielmehr musste die Kommission mit Schreiben vom 11.12.2009 ebenfalls gerichtet an das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie erneut nach den Konditionen des Finanzierungsrahmens und nach der Rechtsgrundlage der Finanzierung fragen.

Hierauf entgegnete die Bundesregierung mit Schreiben vom 15.01.2010, dass seitens des Bankenkonsortiums eine grundsätzliche Finanzierungsbestätigung über einen Aval- und Bauzeitfinanzierungsrahmen erteilt wurde, eine Valutierung jedoch noch ausstehe. Die Mittelzuwendungen seien insbesondere von der Vorlage eines so wörtlich „Anpassungskonzepts“ abhängig gemacht worden. Hierbei wird offenbar ganz bewusst die Terminologie des „Sanierungsgutachtens“ nicht verwendet. Zwischenzeitlich liege ein tragfähiges Konzept nach dem Standard S 6 des Instituts der Wirtschaftsprüfer vor.

Der Aval- und Bauzeitfinanzierungsrahmen solle im März 2010 den Werften zur Verfügung gestellt werden. Der Gesamtrahmen werde den bereits genannten Betrag von 280 Mio. € überschreiten. Die Konditionen seien in einem Term Sheet der Banken vom 28.12.2009 festgelegt. Das Darlehen der Banken werde durch eine 90-prozentige Bürgschaft des Bundes und des Landes Mecklenburg-Vorpommern ausgereicht werden. Die Bürgschaftsübernahme solle auf der Grundlage von Regelungen erfolgen, die nach Maßgabe des vorübergehenden Gemeinschaftsrahmens genehmigt wurden.

Die Bundesregierung führte in ihrem Schreiben des Weiteren aus, dass durch das

---

<sup>68</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Wauschkuhn, S. 15

Erfordernis eines schlüssigen Konzepts es zu einer Verschiebung des Avalkreditrahmens komme, was eine anderweitige Finanzierung des Auftragsbestands und des Liquiditätsbedarfs erfordere. Bis Ende März 2010 sei ein Fremdfinanzierungsrahmen von ca. 100 Mio. € erforderlich. Dieser Rahmen werde durch einen Teilbetrag von 58 Mio. € (davon 53 Mio. € liquiditätswirksam) von den Banken gegen eine 90-prozentige Bundesbürgschaft bereitgestellt. Bezüglich der Rechtsgrundlage der Bürgschaftsübernahme teilt die Bundesregierung mit, dass diese auf der Grundlage der Kleinbeihilfenregelung erfolge.

Die restliche Finanzierung werde durch das Land Mecklenburg-Vorpommern getragen. Hierzu sei das ursprüngliche Landesdarlehen i.H.v. 28 Mio. € auf insgesamt 48 Mio. € aufgestockt worden. Die Bundesregierung führt aus, dass das Landesdarlehen auf der Rechtsgrundlage „Bundesrahmenregelung Niedrigverzinsliche Darlehen“ beruhe. Da der festgesetzte Zinssatz von 11,45 Prozent über den Marktverhältnissen liege, könne das Darlehen als marktüblich und damit beihilfefrei eingestuft werden.

Diese von der Bundes- und Landesregierung bewusst kurzgehaltene Unterrichtung der Europäischen Kommission über die Einzelheiten der Finanzierung veranlasste die Kommission schließlich dazu, das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie mit Schreiben vom 19.03.2010 mit einem umfangreichen Fragenkatalog zu konfrontieren. Die Kommission verlangte nunmehr eine dezidierte Unterrichtung zu folgenden Punkten:

*A. 90 Prozent Bürgschaft des Bundes und des Landes Mecklenburg-Vorpommern für einen Aval- und Bauzeitfinanzierungsrahmen i.H.v. 326 Mio. €*

- Details zur Bürgschaftsgewährung, insbesondere den Zeitpunkt der Gewährung durch den Bürgschaftsgeber. Ferner Erläuterung auf welcher Rechtsgrundlage die Bürgschaft gewährt wurde.
- Details zu den Bedingungen der Bürgschaft, insbesondere zur Höhe der Bürgschaftsprämie und dem Wert der Besicherung, ob niedrig/normal/hoch.
- Informationen zum Beihilfeempfänger, insbesondere welches Rating der Beihilfeempfänger zum Zeitpunkt der Gewährung der Bürgschaft hatte und wie hoch die Lohnsumme des Beihilfeempfängers im Jahre 2008 war.
- Erläuterung der Vereinbarung vom 23.12.2009 gemäß Punkt 7 des indikativen Term Sheet, insbesondere die Mitteilung, ob der Bund oder das Land Mecklenburg-Vorpommern durch die 10 Prozent Barhinterlegung das Ausfallrisiko tragen.

*B. 90 Prozent Bürgschaft des Bundes für das Bankdarlehen i.H.v. 58 Mio. €*

- Bestätigung, dass die vom Bund übernommene Bürgschaft auf der Kleinbeihilfenregelung beruht.
- Details zu den Bedingungen der Bürgschaft, insbesondere zur Höhe der Bürgschaftsprämie und zur Besicherung.
- Informationen zum Beihilfeempfänger, insbesondere welches Rating der Beihilfeempfänger zum Zeitpunkt der Gewährung der Bürgschaft hatte.
- Informationen über die Höhe des Beihilfeelements, insbesondere Art und Weise der Ermittlung der Bürgschaftsprämie ggf. nach der „Safe-Habour“-Prämie.

*C. Darlehen des Landes Mecklenburg-Vorpommern i.H.v. 48 Mio. €*

- Zeitpunkt der Gewährung des ursprünglichen Landesdarlehens über 28 Mio. €
- Rechtsgrundlage der Darlehensgewährung, insbesondere ob das Darlehen auf die Bundesrahmenregelung „Niedrigverzinsliche Darlehen“ ausgereicht wurde oder aber beihilfefrei.

*D. Bürgschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern i.H.v. 130 Mio. €*

- Bedingungen der Bürgschaft, Rechtsgrundlage für die Bürgschaftsgewährung, derzeitiger Sachstand.

Die Fragen der Kommission beantwortete die Bundesregierung am 30.05.2010 und damit einen Tag vor der Endunterzeichnung des Aval- und Barkreditvertrages am 31.05.2010 wie folgt:

*Zu A. Bürgschaft des Bundes und des Landes Mecklenburg-Vorpommern für den Aval- und Bauzeitfinanzierungsrahmen i.H.v. 326 Mio. €.*

Die Bürgschaften seien noch nicht gewährt, weil eine abschließende Entscheidung zur Bürgschaftsübernahme von den Bürgen noch nicht getroffen wurde. Die Bürgschaftsbewilligung erfolge voraussichtlich noch im Mai 2010 auf Grundlage der von der EU-Kommission genehmigten Bundesregelung Kleinbeihilfen.

Die Bundesrepublik Deutschland und das Land Mecklenburg-Vorpommern werden insgesamt 90 Prozent des nach Verwertung der Sicherheiten eintretenden Ausfalls der Bauzeitfinanzierungslinie i.H.v. 326 Mio. € übernehmen. Der Anteil des Bundes an der Verbürgung betrage 54 Prozent, der Anteil des Landes Mecklenburg-Vorpommern 36 Prozent des Ausfalls.

Die Bürgschaftsprämie sei auf der Grundlage der „Safe-Habour“-Prämien nach der Matrix des Temporary Framework ermittelt. Der Kreditgeber, die NORD/LB, stufe die Wertengruppe mit einer 1-Jahres probability of default (Ausfallwahrscheinlichkeit) von 6,67 Prozent ein, was dem S&P Rating „B“ entspreche. Zum Wert der Besicherung habe der Kreditgeber eine Sicherheitenbewertung nach banküblichen Grundsätzen vorgenommen und mitgeteilt, dass eine Besicherung des Kreditengagements i.H.v. mindestens 41 Prozent der jeweiligen Kreditvaluta gegeben sei, so dass im Sinne der Referenzzinsmitteilung eine „normale“ Kreditbesicherung vorliege. Die „Safe-Habour“-Prämie belaufe sich dementsprechend auf 3,8 Prozent p.a.

Die Lohnsumme, so die Bundesregierung weiter, belaufe sich für das Jahr 2008 auf insgesamt 117,7 Mio. €

Nicht hinnehmbar ist die Einlassung der Bundesregierung zu der Regelung der 10-prozentigen Barhinterlegung im Falle der Inanspruchnahme des Avalrahmens und damit der Frage des Ausfallrisikos der Banken. Hierzu führt die Bundesregierung aus: Die Regelung des Term Sheet besagt, dass Avale durch eine Barhinterlegung i.H.v. 10 Prozent besichert werden. Die Barhinterlegung dient nicht zur gesonderten Absicherung des 10-prozentigen Selbstbehalts der Banken. Der Kreditgeber trägt in jedem Fall 10 Prozent des Kreditausfalles im eigenen Obligo.

Mag diese Aussage im Bezug auf das indikative Term Sheet zutreffend sein, so ist schon zu diesem Zeitpunkt allen Beteiligten völlig klar, dass die entsprechende Regelung des

indikativen Term Sheet durch den am 31.05.2010 (und damit nur einen Tag nach der Antwort der Bundesregierung) endunterzeichneten Avalkreditvertrag längst überholt ist. Denn nunmehr wurde gem. Punkt 16.3 des Avalkreditvertrages vereinbart, dass zur Sicherung der Ansprüche der Banken aus dem Vertrag die Werften ein zugunsten der NORD/LB verpfändetes Bardepot einzurichten hatten. Hinterlegt werden musste ein Betrag i.H.v. 10 Prozent des jeweils in Anspruch genommenen Bürgschaftsrahmens. Wörtlich heißt es aber in Abweichung zur Vertragsregelung zum Indikativen Term Sheet: „Die Barhinterlegung führt nicht zu einer **vorrangigen** Absicherung des 10-prozentigen Selbstbehalts der Banken, sondern sichert im Falle der Kreditkündigung bzw. der Insolvenz den **möglichen** Weiterbau der finanzierten Schiffe“. Hieraus geht allerdings eindeutig hervor, dass im Sicherungsfalle sehr wohl das zugunsten der NORD/LB verpfändete Bardepot zur Minderung ihres Haftungsanteils von 10 Prozent führen kann. Es hängt maßgeblich vom Bautenstand des Schiffes ab, ob ein Schiff im Falle der Kündigung oder der Insolvenz weitergebaut und abgeliefert wird. Je nach Einzelfall kann diese modifizierte Regelung zur einer spürbaren Absenkung des ohnehin schon geringen Haftungsanteils der Banken führen. Vor diesem Hintergrund entbehrte die Aussage der Bundesregierung, die Banken tragen in jedem Fall 10 Prozent des Kreditausfalles, jedweder Grundlage.

*Zu B. 90 Prozent Bürgschaft des Bundes für ein Darlehen von 58 Mio. €*

Zu diesem Punkt teilt die Bundesregierung der Kommission mit, dass es sich bei den von den Banken gewährten Darlehen um eine Brückenfinanzierung handle, mit der die endgültige Bauzeitfinanzierung über 326 Mio. € überbrückt werden solle.<sup>69</sup> Die 90 Prozent Bürgschaftsübernahme des Bundes beruhe auf der Rechtsgrundlage „Befristete Regelung Bürgschaften“. Die Bürgschaftsprämie sei nach der Matrix des Temporary Framework ermittelt. Zum Zeitpunkt der Bürgschaftsübernahme des Bundes im Dezember 2009 lag weder ein Rating des Unternehmens vor, noch eine Bewertung der von den Werften bestellten Sicherheiten. Daher habe die Bundesregierung aus Vorsichtsgründen die unterste Ratingkategorie der „Safe-Harbour“-Matrix zugrunde gelegt. Ferner sei die Bundesregierung bezüglich der Sicherheitenbewertung von einer niedrigen Besicherung ausgegangen. Im Ergebnis sei eine „Safe-Harbour“-Bürgschaftsprämie von 9,8 Prozent der Bürgschaft zugrunde gelegt worden.

*Zu C. Darlehen des Landes Mecklenburg-Vorpommern i.H.v. 48 Mio. €*

Bemerkenswert sind die Ausführungen der Bundesregierung zum Landesdarlehen über 48 Mio. € Denn während es der Kommission erkennbar vornehmlich um den Zeitpunkt der Gewährung des Darlehens und damit der Kreditvalutierung ankommt, entgegnet die Bundesregierung lapidar: „Der Darlehensvertrag ist am 16. Oktober 2009 unterzeichnet worden“. Abermals ist sowohl die Bundes- als auch die Landesregierung nicht Willens, die Kommission über den wahren Hergang der Gewährung des Landesdarlehens in Kenntnis zu setzen.

*Zu D. Bürgschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern*

Die Bundesregierung teilt die Einzelheiten der an die Volkswerft Stralsund im Juli 2008 eingeräumten Avalkreditlinie mit. Die Bürgschaftsquote wird zutreffend mit 80 Prozent angegeben, die Bürgschaftsprämie betrug 0,8 Prozent. Die Bundesregierung teilt ferner mit, dass ein Antrag der NORD/LB auf Erhöhung der Bürgschaftsquote von 80 auf 90 Prozent

<sup>69</sup> Vgl. WM 89, S. 145 ff.

vorliege. Die Erhöhung der Bürgschaftsquote solle auf Grundlage der von der EU-Kommission genehmigten Bundesregelung Kleinbeihilfen erfolgen. Die Bewilligung werde parallel zur Bürgschaftsübernahme für den Aval- und Bauzeitfinanzierungsrahmen i.H.v. 326 Mio. € erfolgen. Das Bürgschaftsentgelt erhöhe sich von 0,8 auf 3,8 Prozent p.a.. Diese nachträgliche Anhebung der Bürgschaftsquote sei keine Beihilfe an den Kreditgeber (Bankenkonsortium). Hiervon sei auszugehen, wenn bei einem bereits gewährten Kredit im Nachhinein eine staatliche Garantie übernommen werde, ohne dass die Konditionen des Kredites entsprechend angepasst werde. Dies sei vorliegend nicht der Fall, da die NORD/LB erklärt habe, dass sie ohne Anhebung der Bürgschaftsquote die Avalprovision von 1,125 Prozent auf mindestens 6 Prozent anheben oder aber den Kredit kündigen werde. Im Ergebnis werde die Bürgschaftsquote so wörtlich „durch die zu gewährenden günstigeren Kreditkonditionen soweit kompensiert, dass kein beihilferechtlich relevanter Vorteil bei der NORD/LB verbleibt, und somit keine Beihilfe an den Kreditgeber vorliegt“.

Diese Einlassung der Bundesregierung ist vor dem Hintergrund der Vertragsverhandlungen und des abschließenden Vertragsinhalts des Aval- und Barkreditvertrages vom 31.05.2010 verblüffend, da hierdurch suggeriert wird, dass die Anhebung der Bürgschaftsquote mit der Verbesserung der Kreditkonditionen des Avalkreditvertrages entweder einhergeht oder aber mit der Absenkung der Kreditkonditionen in absehbarer Zukunft fest zu rechnen ist. Hiervon kann allerdings mitnichten ausgegangen werden. Denn bereits mit Schreiben der NORD/LB vom 30.03.2010 wurde unter Bezugnahme der Bemühungen des Landesmandatars PwC einen Meilenstein zur Absenkung der Finanzierungsbedingungen zu erarbeiten, eine klare Absage erteilt.<sup>70</sup> Nicht einmal eine vage Bereitschaft der Banken, unter welchen Bedingungen eine Verbesserung der Finanzierungsbedingungen herbeigeführt werden konnte, ist erkennbar. Mit dieser Haltung haben sich die Banken bei den Vertragsverhandlungen erfolgreich durchsetzen können. Unter Punkt 7.6. des Aval- und Barkreditvertrages vom 31.05.2010 wird hierzu wörtlich ausgeführt: „Soweit nach Auffassung der Banken die im Sanierungsgutachten vorgesehenen Maßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden sowie die wirtschaftlichen Aussichten der Auftraggeber sich nach Ansicht der Banken maßgeblich verbessert haben, erklären sich die Banken grundsätzlich bereit, eine Anpassung der vereinbarten Konditionen zu prüfen.“

Damit bleibt festzuhalten, dass eine Anpassung der Konditionen für die Dauer der Sanierung ausgeschlossen war, und im Falle einer erfolgreichen Sanierung dies im beliebigen Ermessen der Banken stand. Vor dem Hintergrund dieser vertraglichen Regelung müsste die Antwort der Bundesregierung an die Europäische Kommission lauten, dass mit der Absenkung der Finanzierungsbedingungen schon mittelfristig nicht zu rechnen ist und auch langfristig nur sehr schwer durchsetzbar wäre. Die fast schon gegenteilige Stellungnahme der Bundesregierung ist bemerkenswert. Auch Rechtsanwalt Schütte sah das Problem mit dem Verbleib des Vorteils allein bei den Banken und nicht beim Unternehmen.

Damit waren die Fragen der Europäischen Kommission noch nicht ausgeräumt. Mit Schreiben der Kommission vom 16.06.2010 wurde die Bundesregierung abermals aufgefordert, hinreichende Informationen bezüglich der Finanzierung mitzuteilen. So wollte die Kommission insbesondere detaillierte Angaben zur möglichen Höhe des Ausfalls des Bundes und des Landes bezüglich der Verbürgung des 326 Mio. € umfassenden Avalkreditvertrages haben. Die Kommission weist in dem genannten Schreiben auf einen offenen Widerspruch zum Bürgschaftsvotum von PwC hin. Hierin heißt es, dass die

---

<sup>70</sup> Vgl. FM 4, S. 1256, S. 1257

Inanspruchnahme des Bundes/Landes auf einen Maximalbetrag von 326 Mio. € (inklusive Zinsen und Kosten) beschränkt sei, obwohl sich der Bund bzw. das Land mit insgesamt nur 90 Prozent verbürgt hätten und somit nur eine Bürgschaft i.H.v. rund 294 Mio. € zur Verfügung gestellt haben.<sup>71</sup> Die Bundesregierung antwortete lapidar: „Die Bundesregierung bestätigt, dass die Bürgschaft nur 90 Prozent abdecken wird“ und entkräftet damit den von der Europäischen Kommission aufgezeigten Widerspruch nicht.<sup>72</sup>

Fraglich ist bei dieser Informationslage, warum die Europäische Kommission schließlich mit Schreiben vom 22.12.2010 keine Bedenken mehr hinsichtlich der staatlichen Rettungsbemühungen geäußert hat, obwohl es die Bundes- und die Landesregierung nach fast einem Jahr teils intensiven Schriftverkehrs nicht vermocht hat bzw. nicht Willens war, die Europäische Kommission hinreichend über die staatlichen Rettungsbemühungen in Kenntnis zu setzen.

### 2.3. KPMG Sanierungsgutachten

Laut Gutachten von KPMG wurde diese am 29.10.2009 mit der Erstellung des Sanierungskonzepts beauftragt, mit der Maßgabe, das Gutachten bis zum 15.12.2009 fertigzustellen und eine abschließende Aussage über die Sanierungsfähigkeit der Werften zu treffen.<sup>73</sup>

#### **Erste Eckpunkte bereits am 30.11.2009**

KPMG hat bereits am 30.11.2009 erste Eckpunkte für eine Restrukturierung vorgelegt. Basis des Gutachtens war ein von K&H Business Partner ausgearbeiteter Maßnahmenkatalog vom 11.11.2009. Kernaussagen des Eckpunktepapiers waren:

- Umwandlung der Werftengruppe in die Rechtsform einer Aktiengesellschaft
- Schaffung eines Aufsichtsrates
- Bestellung eines sanierungserfahrenen Aufsichtsratsvorsitzenden
- Umsetzung dieser Punkte bis Ende März 2010

Ferner sollte die Belegschaft durch Personalabbau um 480 Mitarbeiter reduziert werden.

#### **Zusätzlich mündliche Aussage zur Sanierungsfähigkeit**

Darüber hinaus gab es eine mündliche Unterhaltung im Finanzministerium zur Sanierungsfähigkeit der Werften. Teilnehmer dieser Gesprächsrunde waren aufseiten der KPMG Herr Axhausen sowie der Generalbevollmächtigte Herr Hammer.<sup>74</sup> Wann und unter welchen Umständen es zu der Gesprächsrunde kam, kann derzeit aufgrund der Aktenlage nicht hinreichend konkretisiert werden.

Nach den mündlichen und vorläufigen Äußerungen seitens KPMG bestand eine

---

<sup>71</sup> Vgl. FM 9, S. 3384 ff.

<sup>72</sup> Vgl. FM 9, S. 120 ff.

<sup>73</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Axhausen, 8. Sitzung, S. 7

<sup>74</sup> Vgl. ADRs. 6/2

Sanierungsfähigkeit der Werften unter folgenden Voraussetzungen:<sup>75</sup>

- Umwandlung der Werften in eine Aktiengesellschaft
- Schaffung eines AG-Aufsichtsrates, Besetzung mit einem sanierungserfahrenen Vorsitzenden
- Abbau von ca. 600 Arbeitsplätzen (davon 480 in der Produktion, 120 in der Verwaltung)
- Bestellung eines CRO zur Steuerung der operativen Sanierung
- Einrichtung eines Lenkungsausschusses
- Trennung von der Rolandwerft
- Maßnahmen zur Kosteneinsparung/Erschließung von Finanzierungsmitteln

Die für die Restrukturierungsmaßnahmen benötigte Liquidität wurde in der Spitze vorläufig mit bis zu 50 Mio. € beziffert.

### **KPMG stellt Sanierungskonzept am 14.12.2009 vor**

Am 14.12.2009 hat KPMG das Sanierungsgutachten zunächst in Form einer Handout Präsentation vor einem großen Teilnehmerkreis in Bremen vorgestellt.<sup>76</sup> Auf Seite 4 der Handout Präsentation legt KPMG den erteilten Auftrag und die Auftragsdurchführung dar. Hierbei wird ausgeführt, dass die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt wurde, für das von der Werftengruppe vorgelegte Unternehmenskonzept ein Sanierungskonzept zu erstellen.

Das Unternehmenskonzept, auf das die Auftragsbeschreibung der KPMG Bezug nimmt, lieferte die K&H Business Partner Beratungsgesellschaft des früheren Generalbevollmächtigten Martin Hammer.<sup>77</sup> Das Unternehmenskonzept gliederte sich in eine finanzwirtschaftliche Analyse einschließlich Planrechnungen (Finanzierung, Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Liquidität), zum anderen in eine gesellschafts- und steuerrechtliche Beurteilung. Auf Seite 7 des Unternehmenskonzepts (Auftragsgegenstand und -umfang) ist aufgeführt, dass die Berichterstattung kein Sanierungskonzept nach IDW S 6 darstellt, sondern die für ein vollständiges Sanierungsgutachten nach IDW S 6 weiteren Untersuchungsumfänge durch die KPMG abgedeckt werden.

Das eigentliche Sanierungsgutachten mit Stichtag zum 14.12.2009 hat KPMG am 01.02.2010 schriftlich fertiggestellt und an die Geschäftsführung der Werften sowie an die beteiligten Finanzierer (Bankenkonsortium, Land Mecklenburg-Vorpommern und Bund) versandt.

KPMG kam in seinem Sanierungsgutachten<sup>78</sup> in den „Schlussbemerkungen zur Sanierungsfähigkeit“ auf Seite 73 bis 79 zu dem Ergebnis, dass „unter der Voraussetzung der Beseitigung des objektiven Sanierungshindernisses der ab der 53. Kalenderwoche in 2009 drohenden Zahlungsunfähigkeit, das vorliegende Konzept schlüssig und nachvollziehbar“ sei. Unterzieht man die Sanierungsaussage der KPMG einer rein formalen Betrachtung, ist die zitierte Aussage zur Sanierungsfähigkeit der P+S Werften mindestens

<sup>75</sup> Vgl. WM 61, S. 320

<sup>76</sup> Vgl. LFI 25, S. 437 ff.

<sup>77</sup> Vgl. LFI 4, S. 1550 ff.

<sup>78</sup> Vgl. LFI 23, S. 924 ff.

verwirrend. Zum einen stellt sich ein verständiger Adressat die berechnete Frage, wer das Sanierungskonzept schlussendlich erstellt hat, zum anderen ist der Hinweis, dass das vorliegende Konzept „schlüssig und nachvollziehbar“ sei eine unzulässige subjektive Wertung, da KPMG unstrittig das Sanierungskonzept erarbeitet hat. Mit der von KPMG gewählten Formulierung wird dagegen suggeriert, dass KPMG selbst das Sanierungsgutachten einer schlichten Plausibilitätsbeurteilung unterzogen hat.

Für die Sanierungsfähigkeit der Hegemann-Werften muss laut KPMG auf Seite 78 des Gutachtens dabei unter anderem gewährleistet sein, dass

„die Annahmen zur wirtschaftlichen Entwicklung zutreffen, die der Umsatz- und Ertragsplanung zugrunde liegen. In der augenblicklichen wirtschaftlichen Lage sind hinreichende, sichere und genaue Voraussagen zu der Entwicklung der für die Unternehmen wesentlichen Märkte nicht möglich.“<sup>79</sup>

Auch diese Formulierung verschafft formal betrachtet wenig Klarheit in Hinsicht auf das Prüfungsergebnis. Nach den Grundsätzen der Wirtschaftsprüfer gemäß IDW S 6 hat die Berichterstattung eine eindeutige Aussage zur Fortführungsfähigkeit zu treffen. Die Sanierungsaussage zur Fortführungsfähigkeit muss entweder positiv oder negativ sein. Die von KPMG gewählte Formulierung knüpft dagegen die Fortführungsfähigkeit an einen umfangreichen Katalog kritischer Prämissen und überlässt es dem Urteil des Lesers, ob dieser die Aussage anhand der Prämissen für gerechtfertigt hält oder nicht und ob damit dem Ergebnis des Sanierungsgutachters zu folgen ist oder nicht. Die zitierte Formulierung genügt daher schon aus rein formalen Gründen nicht dem Standard nach IDW S 6.

Ferner stellt KPMG die Sanierungsfähigkeit weiter unter die Prämisse, dass die Sanierungsmaßnahmen umgesetzt werden. Im Rahmen der Begutachtung werden vertriebsseitige Schwächen der Unternehmensgruppe und ein schwieriges Marktumfeld aufgezeigt. Die von KPMG vorgeschlagenen Maßnahmen werden allerdings lediglich beispielhaft angerissen.

In materieller Hinsicht sind gravierende Fehler in der Umsatz- und Gesamtleistungsplanung zu verzeichnen. Das Management der Hegemann-Werften-Gruppe setzte vornehmlich in ihrer Umsatzplanung auf eine Markterholung und positive Effekte aus der strategischen Neuausrichtung zum Spezialschiffbau. Im Sanierungskonzept (Sensitivity Case) hat KPMG in der Gewinn- und Verlustrechnung die Plandaten für die Jahre 2010 bis 2012 aus dem Management Case ungeprüft übernommen. Der Umsatz betrug im Management Case für das Jahr 2010 393,4 Mio. € stieg im Jahr 2011 auf 479 Mio. € und im Jahr 2012 auf 646,9 Mio. € an.

Parallel dazu stieg die Prognose der Gesamtleistung im Management Case von 434,2 Mio. € im Jahr 2010 auf 439,8 Mio. € im Jahr 2011 und schließlich sodann signifikant auf 646,9 Mio. Euro im Jahr 2012

Hierzu führt das Gutachten von KPMG wörtlich aus: „Erlöse wurden bisher nicht sensitiviert. Für das Jahr 2010 sind zusätzliche Erlöse wegen der Auftragsdurchlaufzeiten kaum zu realisieren.“

Damit aber haben, wie KPMG in seinem Gutachten selbst ausführt, die Unsicherheiten in

---

<sup>79</sup> Vgl. LFI 23, S. 924 ff.



Bezug auf die Umsatzrealisierung und Steigerung der Gesamtleistung keine ausreichende Würdigung durch KPMG gefunden. Vielmehr äußert KPMG in den Ausführungen des Sanierungsgutachtens zum Teil erhebliche Widersprüche gerade was die zukünftigen Umsatzerwartungen im Spezialschiffbau anbelangt. Hierzu wird wörtlich im Sanierungsgutachten ausgeführt: „Die deutschen Werften sind stark abhängig von dem weltweiten Marktgeschehen. Es ist nicht davon auszugehen, dass fehlende Auftragsvolumen bei den Handelsschiffen durch Spezialschiffe substituiert werden kann.“ Überhaupt nicht erst erläutert wird die Umsatzbudgetierung für 2012 von 646,9 Mio. € Im Vergleich zum Jahr 2011 bedeutet dies eine Leistungssteigerung um 167,9 Mio. € und damit um 35 Prozent. Noch deutlicher fällt der Vergleich zum Jahr 2010 aus. Hier beträgt die Umsatzsteigerung bemerkenswerte 253,5 Mio. € und damit 64,4 Prozent. Ebenso verhält es sich mit der Gesamtleistung. Im völligen Gegensatz dazu führt KPMG noch auf Seite 27 des Sanierungsgutachtens wörtlich aus: „Der Schiffsmarkt wird sich nach den uns vorliegenden Studien unter anderem aufgrund des Angebotsüberhangs voraussichtlich bis 2011/2012 negativ entwickeln“.

Nach den vorstehenden Ausführungen ist die Übernahme der Umsatz- und Gesamtleistungssteigerung aus dem Management Case im Rahmen der strategischen Neuausrichtung auf Spezialschiffe widersprüchlich. Wenn KPMG selbst davon ausgeht, dass die unrentablen Auftragsvolumen aus dem Containerschiffbau nicht durch die Auftragsakquise von Spezialschiffbauten substituiert werden können, dann sind die Umsatz- und Gesamtleistungsplanungen der Jahre 2010 bis 2012 erkennbar utopisch, zumal die Volkswerft Stralsund zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig auf den Containerschiffbau ausgerichtet war und eine erfolgreiche mengenmäßige Akquise von Aufträgen aus dem Segment des Spezialschiffbaus im Konzept der KPMG keinerlei Erwähnung findet. Insbesondere bleibt völlig unberücksichtigt, dass sich die Hegemann-Werften-Gruppe zu diesem Zeitpunkt in einer schweren Krise befand und die Insolvenz nur durch das vom Land gewährte LFI-Darlehen abgewendet werden konnte.

Völlig unverständlich ist allerdings die sehr mangelhafte Berücksichtigung der Finanzierungskosten im Sanierungsgutachten, wie dies auch schon PwC bei der Schlüssigkeitsprüfung gerügt hat. Diese setzten sich zusammen aus den Zinsen und Auslagen der Banken, den Zinsen aus dem Landesdarlehen und der Kosten aus der Bürgschaftsübernahme. Im Management Case der Gewinn- und Verlustrechnung auf Seite 61 des Sanierungsgutachtens war einzig die Avalprovision i.H.v. insgesamt 4 Prozent des zur Verfügung gestellten Avalrahmens berücksichtigt, während ausdrücklich die Besicherungskosten hiervon nicht umfasst waren. Bei der von KPMG vorgenommenen Sensitivierung der Gewinn- und Verlustrechnung auf Seite 67 des Gutachtens wurden die Finanzierungskosten ungeprüft und damit identisch übernommen, obwohl ganz offensichtlich war, dass die Avalprovision nur einen geringen Teil der Finanzierungskosten allein der Banken ausmachte und das Gutachten somit die Bürgschaftskosten sowie die Zinsen aus dem Landesdarlehen völlig unberücksichtigt lies. Die Bürgschaftskosten i.H.v. 3,8 Prozent des Avalkreditbetrages blieben in der Berechnung von KPMG außen vor, weil KPMG diese als in der Avalprovision enthalten ansah. Diese Planung erscheint nicht nur im Nachhinein betrachtet dilettantisch, weil schon völlig klar sein musste, dass die Bürgschaftskosten dem Bürgen und nicht den Banken zustanden und auch an diesen von den kreditnehmenden Werften zu entrichten waren, wie dies auch im indikativen Term Sheet ausdrücklich vorgesehen war. Zudem aber haben die Werften wie oben dargelegt in ihren Planungen auf diesen Umstand ausdrücklich hingewiesen. Damit musste sich auch KPMG aufdrängen, dass die Avalprovision nicht auch nur annähernd die tatsächlichen

Kosten der Werftensanierung wiedergeben konnte. Insofern aufseiten von KPMG die Behauptung aufgestellt wird, man habe nicht vergessen, die Zinsen einzuberechnen<sup>80</sup>, ist dies durch die eindeutige Planungsaussage von KPMG selbst widerlegt.

Insgesamt fließen bei KPMG Finanzierungskosten von lediglich 29,1 Mio. € in die Planungen ein. Ausgehend von diesen Prämissen sieht KPMG für das Jahr 2009 und 2010 ein Verlust der Kernwerften von 43,4 Mio. € und 37,1 Mio. € während dann in den Jahren 2011 und 2012 ein Gewinn von 11,4 Mio. € und 15,8 Mio. € prognostiziert wurde. Diese Planungen sind ganz offensichtlich aufgrund der vorgenannten Tatsachen auf Sand gebaut. Damit ist auch die im Wege der Kapitalflussrechnung ermittelte mittelfristige Liquiditätsplanung auf Seite 69 des Gutachtens hinfällig. Denn hier hat KPMG für den Betrachtungszeitraum der Sanierung bis einschließlich 2012 den Werften eine freie Liquidität von 52,3 Mio. € attestiert.

Es bleibt damit festzuhalten, dass KPMG ihre Kernaussage der positiven Fortführungsfähigkeit der Kernwerften auf Grundannahmen gestützt hat, die schon einer ersten kritischen Überprüfung nicht standhielten. Die völlig unzureichende Berücksichtigung der Gesamtfinanzierungskosten war offenkundig. Bei dieser Sachlage war die These der Sanierungsfähigkeit der Werften nicht aussagekräftig. Allerdings war für KPMG der wesentliche Teil der Arbeit mit der Sanierungsaussage im Gutachten vom 14.12.2009 erledigt. Alle weiteren Entwicklungen, wie eben die Frage der Einbeziehung der Finanzierungskosten, hatte für diese Kernaussage keinerlei Bedeutung mehr.<sup>81</sup> Im Übrigen war dies von den Finanzierern auch nicht mehr gewünscht, da nach der Sanierungsaussage keine Abweichungen mehr vorgenommen werden sollten.<sup>82</sup>

Mit der eigentlichen Finanzierungsstruktur hat sich KPMG selbst erst zu Beginn des Jahres 2010 befasst, als diese von den Werften auch mit der Umsetzung des Sanierungskonzepts beauftragt wurden. Vorher konnte nach Aussage von Herrn Michael Axhausen hierüber keine weitergehende Aussage getätigt werden, da zum maßgeblichen Zeitpunkt die Finanzierungsbedingungen nicht feststünden.<sup>83</sup> Ob dies allerdings den wirklichen Tatsachen entspricht, darf vor der Aussage des Zeugen Dr. Klaus Stoltenberg von der NORD/LB mindestens bezweifelt werden. Auf die Frage, ob die kreditgebenden Banken zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Sanierungsgutachtens am 14.12.2009 tatsächlich keine hinreichende Aussage über die Finanzierungskosten aufstellen konnten, gibt dieser zu Protokoll, dass die NORD/LB schließlich langjähriger Finanzierer der Werften gewesen sei und eine bestehende Avalkreditlinie für die Volkswerft Stralsund i.H.v. 280 Mio. € unlängst bestand. Vor diesem Hintergrund habe die NORD/LB sicher nicht mit völlig neuen Finanzierungsbedingungen aufgewartet. Jedenfalls seien die Kosten nicht „aus dem Blauen gefallen“, dies müsse für eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wie die KPMG erkennbar gewesen sein.<sup>84</sup>

Völlig überrascht war man aufseiten der Landesregierung. Laut einem handschriftlichen Vermerk des damaligen Finanzstaatssekretärs, Herr Mediger, heißt es unter anderem hierzu wörtlich: „Ganz neues Problem: KPMG hat sich verrechnet. Es fehlen 100 Mio. € KPMG hat vergessen, die Zinsen und Gebühren einzurechnen (obwohl die das immer bestätigt

<sup>80</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Axhausen, 8. Sitzung, S. 34

<sup>81</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Axhausen, 8. Sitzung, S. 10

<sup>82</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Axhausen, 8. Sitzung, S. 72

<sup>83</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Axhausen, 8. Sitzung, S. 34

<sup>84</sup> Wortprotokoll der 9. Sitzung, S. 88,89

haben, dass das drin sei).“<sup>85</sup> Der frühere Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, Rüdiger Möller, soll regelrecht panisch gewesen sein, als er erfuhr, dass KPMG schlicht ignorierte, die Kosten der Finanzierung in ihre Überlegungen vollständig einzubeziehen.<sup>86</sup>

Diese entscheidende Lücke im Sanierungsgutachten vom 14.12.2009 wurde unmittelbar erkannt vom damaligen, in Sanierungsfragen sehr erfahrenen Generalbevollmächtigten der Werften, Martin Hammer. Bereits am 18.12.2009 verlangte dieser von KPMG eine schriftliche Stellungnahme, dass die Kernaussage der Sanierungsfähigkeit der Werften durch die Belastung aus dem Landesdarlehen und den Bankendarlehen keine Veränderung erfahre.<sup>87</sup> Bezeichnenderweise waren es die Banken selbst, die Anfang Januar 2010 von Herrn Axhausen persönlich die Bestätigung der Sanierungsfähigkeit unter Einschluss der Banken-, Bürgschafts- und Beraterkosten verlangten<sup>88</sup>. Erst nach dieser Aufforderung der Banken sagte Herr Axhausen zu, sich dieses Themas anzunehmen, was allerdings „keine ganz banale Arbeit“ sei.<sup>89</sup>

### **Sanierungskonzept sieht Stellenabbau von 520 Mitarbeitern vor**

Als einer der wesentlichen Schwerpunkte der Umstrukturierungsmaßnahmen war die kapazitive Anpassung der Stammebelegschaft auf den damaligen aktuellen Auslastungsstand und das zukünftig zu erwartende Umsatzpotential der Werft zurückzufahren. KPMG sah in seinem Sanierungsgutachten auf Seite 175 die Reduzierung der Mitarbeiter der Volkswerft und der Peene-Werft um 520 Mitarbeiter im gewerblichen Bereich vor. Diese sollten laut dem Sanierungsgutachten ab dem 01.04.2010 in eine Transfergesellschaft wechseln. KPMG sah die Umsetzung dieser Maßnahme als "zwingend erforderlich" an, damit die Werft die Schwelle der Profitabilität erreichen kann. Aus dem Personalabbau resultierende Kapazitätsspitzen sollten laut Sanierungsgutachten über Leiharbeitnehmer und Fremdarbeiten ausgeglichen werden. Zudem sah das Sanierungsgutachten den Verzicht auf Jahressonderzahlungen sowie Lohnsteigerungen vor.

Am 04.02.2010 vereinbarten die IG Metall Küste und die Geschäftsführungen der beiden Werften zusammen mit den Betriebsräten eher das Gegenteil von dem, was KPMG in seinem Sanierungsgutachten zum Personalabbau und damit als zwingend erforderlich für das Erreichen der Profitabilität ansah.<sup>90</sup> In der Vereinbarung waren sich die Beteiligten darin rechtsverbindlich einig, dass ein Personalabbau um maximal 129 Mitarbeiter erfolgen sollte. Von dieser Zahl waren noch die zeitlich befristeten Mitarbeiter auf der Werft abzuziehen. Darüber hinaus wurde eine Art Beschäftigungssicherung für die verbleibenden Mitarbeiter ausgehandelt, indem die Anzahl der Beschäftigten ab dem 01.11.2010 bis zum 31.12.2014 1500 Mitarbeiter nicht unterschritten werden durfte.

### **KPMG sieht keine Schaffung von zusätzlichen Konstruktionskapazitäten vor**

Während KPMG bei der Reduzierung der Belegschaft im Bereich der Fertigung zumindest eine klare (wenn auch nicht umgesetzte) Sanierungsmaßnahme vorgab, werden die Maßnahmen im Bereich der Konstruktion/Engineering allenfalls schemenhaft umrissen.

---

<sup>85</sup> FM 2, S. 439

<sup>86</sup> Vgl. Wortprotokoll, Kulenkampff, 10. Sitzung, S. 78

<sup>87</sup> Vgl. ADRs. 6/38

<sup>88</sup> Vgl. ADRs. 6/38

<sup>89</sup> ADRs. 6/38

<sup>90</sup> Vgl. WM 114, S. 273 ff.

Lediglich auf Seite 171 des Sanierungsgutachtens wird hierzu ausgeführt, dass „im Bereich Engineering Maßnahmen zur Produktivitätssteigerungen in der Konstruktion identifiziert wurden“. Dies sollte durch die Schaffung eines Objektmanagements geschehen. Die Einführung des Objektmanagements ist „wegen des Wechsels vom fast reinen Serienschiffbau auf Aufträge mit kleinen Stückzahlen zwingend erforderlich“. Weiter führt KPMG aus, dass die „erreichbaren Potentiale in der Konstruktion zu einer Reduktion der externen zugekauften Konstruktionsleistungen führt“. Weitere Ausführungen sind hierzu im Sanierungsgutachten nicht enthalten, obwohl der Konstruktion beim Umstieg in den Spezialschiffbau eine Schlüsselrolle zukam. Vor diesem Hintergrund verwundert es auch nicht, dass die P+S Werften nahezu in jeder Phase einen Mangel an Konstruktionsleistungen aufwies, was selbst durch die Beauftragung externer Ingenieure nicht aufgefangen werden konnte.<sup>91</sup> Der Insolvenzverwalter der P+S Werften, Berthold Brinkmann, hat die Notwendigkeit der zusätzlichen Schaffung von Konstruktionskapazitäten als „allgemeine Erkenntnis“ herausgestellt. Dieser formulierte es in seiner Anhörung plastisch wie folgt: „Ich habe insgesamt in den letzten 15 Jahren auf 10 Werften gearbeitet und die Umstellung vom Serienschiffbau zum Spezialschiffbau an verschiedenen Stellen miterlebt und eigentlich war überall das gleiche Problem, dass sich die Zahl der Werker im Verhältnis zu den Ingenieuren ganz stark veränderte mit den Spezialschiffen.“<sup>92</sup> Dieser maßgebliche Planungsfehler durch KPMG führte in der Folge dazu, dass Konstruktionsarbeiten ins Ausland vergeben werden mussten, die ausländischen Auftragnehmer wiederum Subunternehmer einsetzten, was wiederum dazu führte, dass Konstruktionsarbeiten erheblich nachgebessert werden mussten.<sup>93</sup>

### **PwC prüft KPMG Handout Konzept auf Schlüssigkeit**

Am 17.12.2009 hat die Landesregierung den Landesmandatar PwC beauftragt zu prüfen, ob das Sanierungsgutachten, welches KPMG mittels der Handout Präsentation am 14.12.2009 vorstellte, den üblichen Standards für Sanierungskonzepte entspricht.<sup>94</sup> PwC gelangte in seiner Stellungnahme am 23.12.2009 zu der sehr eindeutigen Aussage, dass die vorgelegte Präsentation in sich widerspruchsfrei und plausibel sei,<sup>95</sup> ohne dabei allerdings auf die von KPMG nicht sensitivierte Umsatz- und Ertragsplanung und die Realisierbarkeit dieser Planung einzugehen. Ebenso enthält die Stellungnahme von PwC keine Ausführungen, zu den widersprüchlichen Aussagen der KPMG, dass der Umstieg auf den Spezialschiffbau das fehlende Auftragsvolumen des Handelsschiffbaus nicht zu substituieren vermag. Trotz der eindeutigen Aussage von PwC, dass das Konzept den Anforderungen an Sanierungsgutachten genüge, zeigt PwC in der mittelfristigen Liquiditätsplanung trotzdem teils erhebliche Abweichungen auf. Aufgrund von geringeren Zahlungseingängen bei der Ablieferung des Schiffs mit der Baunummer 251 sowie der Verschiebung von Verbindlichkeiten von KW 51/2009 in KW 53/2009 sei entgegen der Prognose von KPMG bereits in der KW 52/2009 mit einer Liquiditätsunterdeckung von 4,9 Mio. € zu rechnen, während KPMG noch von einem Liquiditätsüberschuss von 6,7 Mio. € ausgegangen war.<sup>96</sup>

Zudem weist PwC ausdrücklich darauf hin, dass das Bankenkonsortium für ihre Kredite erhebliche Bearbeitungsgebühren sowie hohe Zinssätze verlangt, die KPMG nicht in ihren

<sup>91</sup> Vgl. Wortprotokoll, Reiners, 42. Sitzung, S. 13

<sup>92</sup> Wortprotokoll, Berthold Brinkmann, 55. Sitzung, S. 12

<sup>93</sup> Vgl. Wortprotokoll, Berthold Brinkmann, 55. Sitzung, S. 12

<sup>94</sup> Vgl. WM 34, S. 121

<sup>95</sup> Vgl. WM 34, S. 120

<sup>96</sup> Vgl. WM 34, S. 119

Überlegungen berücksichtigt hätten. Trotz Brückenfinanzierung geht PwC weiterhin von einer Liquiditätsunterdeckung auch noch ab der KW 13/2010 aus. Selbst diese Feststellungen von PwC hätten genügt, um von einer mangelhaften Planung von KPMG zu sprechen.

### **Nachtrag zum Sanierungsgutachten vom 01.02.2010**

KPMG hat mit einem Nachtrag vom 01.02.2010 nunmehr die vollständige Finanzierungsstruktur erstmals in ihre Planungsüberlegungen aufgenommen.<sup>97</sup> Der Nachtrag beinhaltet im Wesentlichen eine Szenariobetrachtung für die Bürgschaftskosten. Insgesamt wurden drei Szenarien aufgezeigt:

Szenario 1 berücksichtigt Bürgschaftskosten wie schon bei der Besicherung der Brückenfinanzierung des Avalkreditvertrages i.H.v. 58 Mio. € von 8,34 Prozent (Unternehmensrating D mit Risikonachlass von 15 Prozent).

Szenario 2 geht von Bürgschaftskosten i.H.v. 6,3 Prozent aus (Unternehmensrating B, Werthaltigkeit der Besicherung unter 40 Prozent).

Im Szenario 3 wurden schließlich Bürgschaftskosten von 3,8 Prozent zugrunde gelegt (Unternehmensrating B, Werthaltigkeit der Besicherung über 40 Prozent).

Je nach Betrachtung weist KPMG Gesamtkosten in Szenario 1 i.H.v. insgesamt 131,6 Mio. € im Szenario 2 i.H.v. 110,5 Mio. € und im günstigsten Szenario 3 von noch 84,7 Mio. € aus. Wie bereits oben dargelegt, sind im Sanierungsgutachten vom 14.12.2009 Finanzierungskosten i.H.v. 29,1 Mio. € berücksichtigt. Damit könnten im Worst Case-Szenario tatsächlich die Kosten der Finanzierung noch zusätzlich um 102,5 Mio. € ansteigen. Vor diesem Hintergrund ist der oben erwähnte Vermerk, KPMG habe sich um 100 Mio. € verrechnet, vermutlich zu verstehen.

Hiervon ausgehend prognostiziert KPMG unter Einschluss der Finanzierungsmehrkosten bis Ende 2012 den Werften lediglich nur noch eine freie Liquidität i.H.v. 5 Mio. €. Die Treuhandkosten i.H.v. jährlich 2 Mio. € waren freilich nicht berücksichtigt, da diese zunächst vom Altgesellschafter zu begleichen waren, die Werften dann allerdings mit dem Beitritt ab März 2010 zusätzlich um diesen Betrag belasteten. Die Auferlegung der Treuhandkosten auf die Werften war allerdings schon mit der Unterzeichnung des Treuhandvertrages am 01.04.2010 beschlossen<sup>98</sup> und hätte dementsprechend in den Planungen berücksichtigt werden können und müssen. Unabhängig hiervon allerdings ist schon sehr zweifelhaft, ob eine komplexe Werftensanierung hin zum Spezialschiffbau ausgestattet mit einer hauchdünnen Liquidität überhaupt gelingen kann. Bei nüchterner Betrachtung war und ist dies jedenfalls zu verneinen und hätte sich den Beteiligten Finanzierern schon bei einer oberflächlichen Betrachtung aufdrängen müssen.

KPMG selbst aber schränkt nun offenbar doch ihre eigene Sanierungsaussage der positiven Fortführungsfähigkeit der Kernwerften erheblich ein, indem darauf hingewiesen wird, dass nur in der günstigsten Szenariobetrachtung 3 (Bürgschaftskosten von 3,8 Prozent) eine Sanierung noch gelingen könne, obwohl doch die Aussage der Sanierung abschließend am 14.12.2009 zu erfolgen hatte.

<sup>97</sup> Vgl. FM 40, S. 255 ff.

<sup>98</sup> Vgl. Wortprotokoll, S. Kulenkampff, 10. Sitzung, S. 97

Unterstellt, KPMG hatte die Kosten der Bürgschaft tatsächlich nicht vergessen und wie geplant mit dem Nachtrag im Februar 2010 darstellen wollen, so erklärt sich nicht, warum diese Szenariobetrachtung nicht schon im Sanierungsgutachten vom 14.12.2009 aufgestellt wurde. Dies wäre KPMG unzweifelhaft möglich gewesen. Denn sicher war, dass die Bürgschaftsvergabe auf der Grundlage des Temporary Framework erfolgte. Die Bürgschaftskosten ließen sich auf der Grundlage der „Safe-Habour“-Prämie abhängig vom Unternehmensrating und der Werthaltigkeit der zur Verfügung gestellten Sicherheiten in jedem Fall ermitteln. Denn nichts anderes nimmt KPMG in dem genannten Nachtrag vor. Diese Szenariobetrachtung geht im ungünstigen Fall von einer niedrigen Ratingstufe der Werften und einem geringen Besicherungswert aus, was hohe Bürgschaftskosten zur Folge hat, wie umgekehrt eine gute Ratingeinstufung mit einer guten werthaltigen Besicherung geringere Bürgschaftskosten nach sich zieht. Über neue Informationen, über das Rating des Unternehmens oder über die Sicherheiten verfügte KPMG auch im Februar 2010 nicht. Hier zeigt sich abermals die gravierende Fehlplanung von KPMG.

Durch diese völlig neue Sachlage sah der damalige Chefsanierer der Werften, Martin Hammer, die Sanierungsbemühungen als gescheitert an. Aus seiner Sicht war mit den neuen Planprämissen, welche keine nennenswerten Risikopuffer mehr einräumte, eine erfolgreiche Restrukturierung nicht mehr möglich gewesen, zumal über einen längeren Zeitraum betrachtet gerade in der Restrukturierung stets mit Rückschlägen zu rechnen sei.<sup>99</sup> Dies war nach seinen Aussagen einer der Hauptgründe für seinen Rücktritt als Generalbevollmächtigter am 29.01.2010, was er angeblich auch der Landesregierung ausführlich mitteilte, hierauf allerdings keine Reaktion bekam.<sup>100</sup>

In der Gewinn- und Verlustrechnung (Sensitivity Case) 2010 wird nunmehr ein Periodenverlust von 67,1 Mio. € und ein Konzernverlust von 56,2 Mio. € ausgewiesen. Im Sanierungskonzept vom 14.12.2009 betragen diese Verlustwerte für 2010 42,5 Mio. € bzw. 37,1 Mio. €

Obwohl damit im Vergleich zum Sanierungskonzept signifikante Abweichungen vorliegen, hat KPMG keine vollständige Überarbeitung des Sanierungskonzepts vom 14.12.2009 vorgenommen, sondern es bei einem „Ergänzungsbericht“ belassen. Eine eingehende Begründung, warum selbst im Falle des Szenario 3 die Sanierungsfähigkeit der Werft gewährleistet sein soll, erfolgt nicht. In Anbetracht nicht zuletzt der dramatischen negativen Entwicklung des Eigenkapitals wäre eine eingehende Befassung und Begründung durch KPMG zwingend erforderlich gewesen.

### **Entwurfsnachtrag vom 25.01.2010**

Sowohl das Sanierungsgutachten vom 14.12.2009 als auch der offizielle Nachtrag vom 01.02.2010 gründeten auf der Annahme, dass zwei der von der Reederei Scandlines in Auftrag gegebenen Fähren nicht in den Planungen enthalten waren. Bereits in der Einleitung zum Nachtrag heißt es hierzu: „In dieser Szenariobetrachtung sind die sog. Scandlines-Fähren NB P506 und P507 (geplante Ablieferung Februar und Mai 2012; Planumsatzerlöse jeweils 84 Mio.) nicht enthalten.“ Dies hat auch Herr Dr. Axhausen in seiner Anhörung unmissverständlich bestätigt.<sup>101</sup>

<sup>99</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Hammer, 9. Sitzung, S. 119

<sup>100</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Hammer, 9. Sitzung, S. 135

<sup>101</sup> Wortprotokoll, Dr. Axhausen, 17. Sitzung, S. 10

Welche Dimension die planerische Berücksichtigung der beiden genannten Fähren entfaltete, belegt ein von KPMG erstelltes Entwurfsgutachten mit Datum vom 25.01.2010.<sup>102</sup> Vorab ist anzumerken, dass KPMG sich im Rahmen dieses Entwurfsnachtrags mit einer Worst Case-Betrachtung zu den Finanzierungsbedingungen auseinandersetzt (Bürgschaftskosten in diesem Fall 8,34 Prozent). Allerdings, und hierauf kommt es maßgeblich an, wird diese Finanzierungsüberprüfung erweitert um den wichtigen Aspekt der Auftragshereinnahme der Scandlines-Fähren. Dies ist schon in der Vorbemerkung des genannten Entwurfs auch explizit aufgeführt. Bemerkenswert ist die Liquiditätsplanung auf Seite 2 des Entwurfs. Danach war bereits durchgehend ab Dezember 2010 mit einer Liquiditätsunterdeckung zu rechnen, in der Spitze betrug die Unterdeckung gleich 142 Mio. € bereits in Oktober 2011, für den Fall, dass die Scandlines-Fähren in den Auftragsbestand der Werften aufgenommen würden. Zum Zeitpunkt der Vervollständigung des Sanierungsgutachtens mit dem offiziellen Nachtrag vom 01.02.2010 war die Projektierung der Scandlines-Fähren nicht etwa ein ungewisses Ereignis und daher in den Planungen nicht zu berücksichtigen, weil etwa der Konkretisierungsgrad zu vage gewesen ist, wie es Dr. Axhausen in seiner Anhörung vom 25.11.2014 vor dem Untersuchungsausschuss dargelegt hatte.<sup>103</sup> Eindrucksvoll und in der Sache sehr detailliert schilderte Herr Kulenkampff, dass bereits am 28.01.2010 eine Zustimmungsvorlage der Volkswerft an den Beirat der Treuhandgesellschaft HSW, also an Herrn Kraus als Vorsitzenden, Herrn Seagon, Herrn Dr. Winter, dem damaligen Staatssekretär Möller und an Herrn Kulenkampff persönlich ging. In „cc“ ging die Vorlage auch an Dr. Axhausen. Danach sollte der Beirat der Annahme des fertig verhandelten Auftrags der dänischen Reederei Scandlines zustimmen. Tatsächlich wurde der Vertrag, so schildert Kulenkampff minutiös und glaubhaft, von den zuständigen Gremien und den Banken kurze Zeit später bestätigt und damit verbindlich. KPMG wusste also am 01.02.2010, als Herr Dr. Axhausen den Nachtrag unterschrieb, dass die Prämissen der Ergänzung in einem wesentlichen Punkt überholt waren.<sup>104</sup>

Mit dem Entwurfsnachtrag vom 25.01.2010 stand allerdings fest, dass mit der Auftragshereinnahme der Scandlines-Fähren die Werft völlig unabhängig von den Kredit- und Finanzierungsbedingungen nicht überlebensfähig war. Selbst wenn die Bürgschaftskosten nicht wie von KPMG im Worst Case unterstellt 8,34 Prozent betragen, sondern im günstigsten Fall 3,8 Prozent des Bürgschaftshöchstbetrages, so wäre die prognostizierte Liquiditätslücke von 142 Mio. € nicht annähernd kompensiert.

Über den Inhalt des Entwurfsnachtrags war die Landesregierung laut Aussage von Dr. Axhausen stets im Bilde. Ob Entwurfsnachträge, Diskussionspapiere oder Gutachtenentwürfe, stets hat KPMG die Landesregierung über den Inhalt der Dokumente in Kenntnis gesetzt, so auch im Falle des Entwurfsnachtrags vom 25.01.2010.<sup>105</sup> Auch der Beirat war über sämtliche Vorgänge im Zusammenhang mit den Ausarbeitungen von KPMG vollständig informiert.<sup>106</sup> Scurril sind dagegen die Aussagen der beiden früheren Staatssekretäre zu diesem Punkt. Während Rüdiger Möller, zugleich Mitglied des Treuhandbeirats, sich nicht mehr daran erinnern konnte oder wollte und sich auf merkwürdige Erinnerungslücken berief,<sup>107</sup> will der frühere Staatssekretär im

---

<sup>102</sup> Vgl. ADRs. 6/43

<sup>103</sup> Vgl. Wortprotokoll, Dr. Axhausen 17. Sitzung, S. 7

<sup>104</sup> Vgl. Wortprotokoll, Kulenkampff, 10. Sitzung, S. 79

<sup>105</sup> Vgl. Wortprotokoll, Dr. Axhausen, 17. Sitzung, S. 28

<sup>106</sup> Vgl. Wortprotokoll, Dr. Axhausen, 17. Sitzung, S. 29

<sup>107</sup> Vgl. Wortprotokoll, R. Möller, 15. Sitzung, S. 110

Finanzministerium, Dr. Mediger, von der Existenz des von KPMG erarbeiteten Papiers erst im Nachhinein und dann auch viel später erfahren haben.<sup>108</sup> Vor dem Hintergrund der eindeutigen Aussage von Herrn Dr. Axhausen ist dies mehr als nur unwahrscheinlich und als reine Schutzbehauptungen zu werten.

### **Insolvenzverwalter sieht in der planerischen Nichtberücksichtigung der Scandlines-Fähren einen schwerwiegenden Fehler im KPMG Sanierungsgutachten**

Es ist genau dieser maßgebliche Umstand, dass die Scandlines-Fähren im offiziellen Sanierungsgutachten der KPMG keine Rolle gespielt haben, der den Insolvenzverwalter Berthold Brinkmann nach intensiver Prüfung dazu bewogen hat, nach Beschlussfassung des Gläubigerausschusses eine Klage gegen die KPMG Wirtschaftsprüfungs AG vorzubereiten und konkrete Schritte einzuleiten.<sup>109</sup> Dieser hat im Laufe des Insolvenzverfahrens diverse Gutachten in Auftrag gegeben, eines der Gutachten befasste sich eben mit der Frage der Nichtberücksichtigung der beiden Fähren. Das Ergebnis der Begutachtung zitierte der Insolvenzverwalter Brinkmann in seiner Anhörung am 15.06.2015 wörtlich: „Aufgrund der zum Zeitpunkt der Erstellung der Ergänzung vom 1. Februar 2010 bestehenden Tatsachenbasis hätte der Auftrag über den Neubau der zwei Fähren für die Reederei Scandlines in der Betrachtung durch KPMG Berücksichtigung finden müssen.“<sup>110</sup> Logische Konsequenz dieses schwerwiegenden Mangels im Sanierungsgutachten, so führte der Insolvenzverwalter Brinkmann weiter aus, sei, dass der zur Verfügung errechnete Finanzierungsbedarf bei Weitem nicht ausreichend bemessen sei, vielmehr habe die Begutachtung ergeben, dass ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von 87,4 Mio. € im Sensitivity Case erforderlich wäre.<sup>111</sup>

### **Nachtragsentwurf vom 30.01.2010**

Wie sehr sich die Ereignisse zu Jahresbeginn 2010 überschlugen, zeigt wiederum ein weiterer Nachtragsentwurf zu den Finanzierungsbedingungen von KPMG mit Datum vom 30.01.2010.<sup>112</sup> Nunmehr ist von den Scandlines-Fähren nicht mehr die Rede. Die Fähren werden demnach nicht in die Planungsprämissen einbezogen. Nach Abzug der nun eingepplanten Finanzierungsmehrkosten von ca. 59 Mio. € und erstmals auch der Treuhandkosten, welche nunmehr als von den Werften zu begleichen eingepplant wurden, sah die Planung für den Zeitraum bis zum 31.12.2012 lediglich eine freie Liquidität von nur noch 5 Mio. € vor. Nicht nur aus Sicht des Finanzministeriums ist diese Liquiditätsplanung für eine Werft dieser Größenordnung minimal, zumal erhebliche Risiken bei der Ablieferung diverser Schiffsprojekte schon zum damaligen Zeitpunkt sich sehr konkret abzeichneten. Das Finanzministerium merkt hierzu an, dass allein aus der Verzögerung der ohnehin verlustträchtigen Delphis-Schiffe von sieben Monaten, dies zu einer Liquiditätsunterdeckung von voraussichtlich 10 Mio. € schon im März 2011 führen werde.<sup>113</sup>

### **KPMG sieht Ende März 2010 keine tragfähige Unternehmensplanung**

<sup>108</sup> Vgl. Wortprotokoll, Dr. Mediger, 14. Sitzung, S.73

<sup>109</sup> Vgl. Wortprotokoll, Berthold Brinkmann, 64. Sitzung, S. 7, die entsprechende Klage ist am 17. Dezember 2015 am Landgericht Hamburg eingereicht worden (Az. 326 O 7/16)

<sup>110</sup> Wortprotokoll Berthold Brinkmann, 64. Sitzung S. 14

<sup>111</sup> Vgl. Wortprotokoll, Berthold Brinkmann, 64. Sitzung, S. 15

<sup>112</sup> Vgl. ADRs. 6/40

<sup>113</sup> Vgl. FM 3, S. 947



Die positive Sanierungsaussage von KPMG mit Finanzierungsnachtrag vom 01.02.2010 liegt gerade einmal wenige Wochen zurück, als KPMG der Geschäftsführung der P+S Werften mit einer E-Mail vom 25.03.2010 ausdrücklich mitteilte, dass „noch keine tragfähige Planung vorliegt“, weil für die P+S Werften schon ein unterjähriger Liquiditätsbedarf (negative freie Liquidität) i.H.v. 36 Mio. € ausgemacht wurde, welcher sich auf den Zeitraum August 2011 bis Januar 2012 sowie auf die Monate April, Juni, September und Dezember 2012 erstrecke.<sup>114</sup> KPMG forderte die Geschäftsführung in der E-Mail auf, schnellstmöglich Maßnahmen zu definieren, um zusätzliche liquide Mittelzuflüsse zu generieren. Die Ursache für den scheinbar plötzlich eingetretenen Liquiditätsbedarf ist in der E-Mail nicht benannt. Ebenso wenig ist ersichtlich, wie der Liquiditätsbedarf schließlich kompensiert wurde.

### **Weiterer Nachtrag vom 29.03.2010 "Bedarf Finanzierungsbedingungen"**

Die Sanierungsaussage sowohl vom 14.12.2009 als auch vom 01.02.2010 erfolgte unter expliziter, wenn auch fehlerhafter Ausblendung der Auftragshereinnahme der Scandlines-Fähren. Das Entwurfsgutachten von KPMG vom 25.01.2010 ist zu keinem Zeitpunkt zu offiziellen Dokumenten oder Gutachten geworden, sondern blieb zumindest nach außen hin bedeutungslos. Im Untersuchungsausschuss hat der frühere Staatssekretär im Finanzministerium, Herr Dr. Mediger, dagegen erklärt, dass durch das Arbeitspapier von KPMG vom 29.03.2010 die beiden Scandlines-Fähren nachträglich in die Planungen mit aufgenommen wurden<sup>115</sup>, indem etwa für sieben Schiffe (P1-P7) Platzhalter (auch sog. „Dummies“ genannt) in einer Größenordnung von jeweils 52 Mio. € aufgelöst wurden und durch den Festauftrag der Scandlines-Fähren eine Konkretisierung erfahren hätten<sup>116</sup>. Die Einlassung von Herrn Dr. Mediger ist jedoch wenig überzeugend wie schlüssig. Denn dies suggeriert, dass die Platzhalter eine Art Reservefunktion für noch einzuwerbende Schiffsprojekte darstellen auch und gerade im Hinblick auf Liquiditätserfordernisse. Herr Axhausen von der KPMG hat diesen Eindruck in seiner Anhörung ausdrücklich richtig gestellt. Durch die sog. „Dummies“ werde nicht etwa ein zusätzlicher Spielraum innerhalb der Planung geschaffen, wenn etwa voraussichtliche oder zu erwartende Einnahmen zu gering ausfallen. Bei den sog. „Dummies“ könne daher nicht von Reserven gesprochen werden.<sup>117</sup> Tatsache ist, dass die sog. „Dummies“ eine reine Umsatz- und Erlösplanung der Werft darstellen, die zudem von KPMG gerade nicht sensitiviert, sondern ungeprüft übernommen wurden. Diese Umsatz- und Erlösplanungen werden von der Werft in einer Größenordnung von ca. 350 Mio. € ab dem Jahr 2013 unterstellt. Die beiden genannten Scandlines-Fähren waren dagegen spätestens im ersten Quartal 2012 abzuliefern. Schon alleine aus dieser zeitlichen Betrachtung geht offenkundig hervor, dass die von Herrn Dr. Mediger angesprochenen Platzhalter in keinem sachlichen Zusammenhang mit den Scandlines-Fähren stehen können.

Die planerische Darstellung der „Dummies“ als Umsatzplanung ab dem Jahr 2013 musste aus dem Grunde erfolgen, weil gerade keine Liquidation der Werft angestrebt wurde, sondern vielmehr eine Unternehmensfortführung planerisch darzustellen war.<sup>118</sup> Das bedeutet, dass die Werften mit den „Dummies“ schlicht eine erfolgreiche Sanierung unterstellen. Jedenfalls enthalten „Dummies“ zu der wichtigen Frage des Liquiditätsbedarfs

---

<sup>114</sup> A Drs. 6/159

<sup>115</sup> Vgl. Wortprotokoll, Dr. J. Mediger, 14. Sitzung, S. 64

<sup>116</sup> Vgl. Wortprotokoll, Dr. J. Mediger, 14. Sitzung, S. 74

<sup>117</sup> Vgl. Wortprotokoll, Dr. Axhausen, 17. Sitzung, S. 8

<sup>118</sup> Vgl. Wortprotokoll, Dr. Axhausen, 17. Sitzung, S. 9

durch die Hereinnahme der Scandlines-Fähren keinen Aussagegehalt.

Das genannte Arbeitspapier von KPMG zeigt aber eine bemerkenswerte Einsicht von KPMG zu einem anderen Punkt. Offenbar wurde KPMG nun auch die Höhe der Finanzierungskosten und ihre Auswirkungen auf die Sanierung bewusst.

Nunmehr schlägt KPMG eine Anpassung der Finanzierungsbedingungen mit sofortiger Wirkung in drei Stufen vor, nachdem noch im Februar 2010 im Falle der Szenariobetrachtung 3 (Bürgschaftskosten von nicht mehr als 3,8 Prozent) die Sanierung als nicht gefährdet betrachtet wurde.

In einer ersten Stufe, die sofort in Kraft treten sollte, wurde vorgeschlagen, sämtliche Zins- und Gebührenkonditionen um gleich 60 Prozent abzusenken. Hierdurch sollten die Kosten von 34,8 Mio. € auf 15,6 Mio. € gesenkt werden.

In einem zweiten Schritt sollte, nach Umsetzung wesentlicher Teile des Sanierungskonzepts und mit Wirkung schon zum 01.07.2010 die Finanzkonditionen der Banken nochmals um weitere 40 Prozent abgesenkt werden.

In Stufe drei wurde schließlich vorgesehen, ab dem 01.01.2011 die Verbürgungsquote von 90 Prozent auf 80 Prozent abzusenken, wenn die Werften über eine hinreichende Auslastung verfügten. Neben einer nochmaligen Absenkung der Zinssätze der Banken wäre hiermit die merkliche Reduzierung der Bürgschaftskosten auf dann nur noch 0,8 Prozent verbunden. Insgesamt würde durch diese Planungen die Werften um mehr als 17 Mio. € entlastet.

Vor dem Hintergrund der vehement ablehnenden Haltung der Banken zur Senkung ihrer Finanzkonditionen und ausdrücklicher Erklärung, nicht einmal über eine Meilenstein-Planung hierüber verhandeln zu wollen, waren die Vorschläge der KPMG erkennbar utopisch.

#### 2.4. Verschmelzung der Werft mit Verschmelzungsgutachten vom 27.04.2010

Gemäß dem Indikativen Term Sheet vom 28.12.2009 war die Hegemann-Werften-Gruppe als Kreditnehmer verpflichtet, zu einem Werftenunternehmen zu verschmelzen und ein Mindesteigenkapital ab der Kreditgewährung bis zum Ende des Jahres 2010 i.H.v. 30 Mio. € vorzuhalten. Mit der Bearbeitung und Abwicklung der Verschmelzung wurde wiederum die KPMG beauftragt, die am 27.04.2010 das Gutachten mit dem Titel „Verschmelzung der Werften zum 1. November 2009, Aktualisierung der Unternehmensplanung und Überleitung der Planungsstände“ veröffentlichte.<sup>119</sup> Durch die Verschmelzung der Volkswerft Stralsund GmbH auf die Peene-Werft GmbH sollten durch Aufdeckung stiller Reserven die kreditvertraglichen Grundlagen geschaffen werden. Auf Seite 3 bis 5 legt KPMG die Schlussbilanz der Volkswerft vor der Verschmelzung (zum 31.10.2009) dar, danach folgt die Schlussbilanz ebenfalls zum 31.10.2009 nach Aufdeckung stiller Reserven i.H.v. 118 Mio. €. Die Hebung der stillen Reserven erfolgte in voller Höhe im Sachanlagevermögen (Seite 4 des Gutachtens) und verteilte sich laut KPMG auf Seite 8 des Gutachtens wie folgt: 18 Mio. € entfielen auf Grund und Boden, 90 Mio. € auf Gebäude sowie 10 Mio. € auf Werftanlagen. Ausweislich der Bilanz auf Seite 5 des Gutachtens,

---

<sup>119</sup> Vgl. FM 6, S. 2086 ff.

verfügte die Volkswerft bis zum 31.12.2009 noch über ein negatives Eigenkapital von 12,1 Mio. € nach der Verschmelzung betrug das Eigenkapital 104,6 Mio. Euro.

Erhebliche Zweifel an der Neubewertung der stillen Reserven im Sachanlagevermögen der Volkswerft äußerte der Insolvenzverwalter der nach der Verschmelzung unbenannten P+S Werften, Herr Berthold Brinkmann. Dieser gab zu bedenken, dass wenige Monate vor der Neubewertung, nämlich Ende des Jahres 2009, zwei in der Insolvenz befindliche Werftenstandorte in Wismar und Warnemünde zum Verkauf standen. Die Verkaufserlöse, die der Presse öffentlich zu entnehmen waren, betragen je Werft gerade einmal 20 Mio. €<sup>120</sup> Selbst wenn man berücksichtige, so führte Berthold Brinkmann weiter aus, dass die Volkswerft zum damaligen Zeitpunkt im Gegensatz zu den beiden Werften in Wismar und Warnemünde sich nicht in der Insolvenz befand, seien die Werte, die KPMG für die Volkswerft veranschlagt habe, bei Weitem zu hoch angesetzt.<sup>121</sup> Daraus schlussfolgert der Insolvenzverwalter Brinkmann weiter, dass das Unternehmen womöglich sehr viel früher überschuldet gewesen sei und sich die Frage der Fortführungsprognose für das Unternehmen stellte.<sup>122</sup>

Neben den schwerwiegenden Fehlern im Sanierungsgutachten durch die vollständige Ausblendung der Scandlines-Fähren und der ungenügenden Berücksichtigung der Finanzierungskosten, sieht der Insolvenzverwalter Brinkmann in der völlig übertriebenen Neubewertung des Sachanlagevermögens durch KPMG einen weiteren schwerwiegenden Pflichtenverstoß, der für ihn als erfahrenen Insolvenzverwalter einfach nicht zu erklären sei.<sup>123</sup>

Auf Seite 17 des genannten Gutachtens legt KPMG die dem Unternehmen zur Verfügung stehende Liquidität dar. Diese beträgt für das Jahr 2011 71.000 € und für das Jahr 2012 495.000 € KPMG merkt im Fließtext wörtlich an: „Die Planung berücksichtigt die Regelungen des Avalkreditvertrages für die Gewährung von Bauzeitfinanzierung. Trotzdem ist die freie Liquidität der Werftengruppe bis März 2012 positiv.“ Selbst wenn die Ermittlung der freien Liquidität rechnerisch richtig ermittelt wäre, bedeutet dies doch aber erkennbar, dass schon geringste Mehraufwendungen oder Erlösminderungen die Zahlungsfähigkeit der Werft infrage stellen.

## 2.5. Unterzeichnung des Bar- und Avalkreditvertrages am 31.05.2010/Bürgschaftsübernahme

Am 31.05.2010 wurde der 326 Mio. € umfassende Bar- und Avalkreditvertrag zwischen der P+S Werften GmbH und dem Bankenconsortium geschlossen.<sup>124</sup> In der Anlage des Kreditvertrages wurden die abgeschlossenen Schiffbauaufträge aufgeführt.<sup>125</sup> Aufgelistet wurden auch die beiden Scandlines-Fähren mit der Baunummer 502 und 503. Die Auflistung hatte jedoch nur rein formalen Charakter und führte keineswegs zu einer planerischen Berücksichtigung der Schiffsneubauten. Denn der Festauftrag der beiden Scandlines-Fähren hat den Aval- und Barkreditvertrag in seinem Volumen mehr als gesprengt. Erforderlich gewesen wäre, wie der Insolvenzverwalter der P+S Werften GmbH

<sup>120</sup> Vgl. Wortprotokoll, Berthold Brinkmann, 55. Sitzung, S. 31

<sup>121</sup> Vgl. Wortprotokoll, Berthold Brinkmann, 64. Sitzung, S. 31

<sup>122</sup> Vgl. Wortprotokoll, Berthold Brinkmann, 55. Sitzung, S. 31

<sup>123</sup> Vgl. Wortprotokoll, Berthold Brinkmann, 64. Sitzung, S. 18

<sup>124</sup> Vgl. FM 8, S. 3017 ff.

<sup>125</sup> Vgl. FM 8, S. 3066

Herr Berthold Brinkmann in seiner Anhörung ausgeführt hat, ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von 87,4 Mio. €<sup>126</sup>

Der am 31.05.2010 unterzeichnete 326 Mio.-Aval- und Kreditvertrag löste den seinerzeit mit der Volkswerft Stralsund bestehenden 285 Mio. € umfassenden Bar- und Avalkredit vom Juli 2008 mit einer Laufzeit bis Juli 2010 ab und erweiterte diesen. Dieser Kredit war damals noch mit einer 80-prozentigen Landesbürgschaft abgesichert. Der nunmehr neu geschlossene Vertrag wurde dagegen zu 90 Prozent durch den Bund und das Land verbürgt. Hierdurch entstanden zwangsläufig höhere Bürgschaftskosten. Der Landesmandatar PwC hat in einer E-Mail<sup>127</sup> vom 31.03.2010 erhebliche beihilferechtliche Bedenken gegenüber dem Bankenkonsortium erhoben, da der Vorteil der Anhebung der Verbürgungsquote nicht wie vorgesehen bei den Werften, sondern ausschließlich bei den Banken verbleibt. Die Anhebung der Verbürgung von 80 auf 90 Prozent sollte jedoch den Werften zugutekommen, stattdessen hatten diese noch höhere Bürgschaftsentgelte zu zahlen, während die Banken ein geringeres Risiko zu tragen hatten. PwC forderte daher eindringlich, dass das Bankenkonsortium die Zinsbelastung um die Mehrkosten der Bürgschaftskosten i.H.v. 2,9 Mio. € absenkt. Zu dieser Absenkung kam es mit der Unterzeichnung des Bar- und Avalkreditvertrages am 31.05.2010 nicht.

### **Treuhandlösung/Beauftragung der Cornelius Treuhand GmbH/Rechtsanwaltskanzlei Wellensiek**

Die Hintergründe, die zur Beauftragung der Cornelius Treuhand GmbH (CTG) als Treuhänder für die Kernwerften führten, waren nebulös. Offenbar wurde diese Gesellschaft durch die Banken ins Spiel gebracht. Zuvor bestanden bereits Geschäftsbeziehungen zwischen der NORD/LB und der CTG. Dies war Anlass für den damaligen Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, Rüdiger Möller, noch Anfang Dezember 2009 mit der Rechtsanwaltskanzlei Wellensiek in Person von Rechtsanwalt Christopher Seagon als geschäftsführenden Gesellschafter der CTG Kontakt aufzunehmen, der vorab eine Präsentation über das Modell einer doppelnützigen Treuhand übersandte.<sup>128</sup> Die Rechtsanwaltskanzlei Wellensiek hat sich bis dahin eher als Insolvenzverwalter, denn als erfahrene Sanierer hervorgetan. Namentlich war die Rechtsanwaltskanzlei Wellensiek Insolvenzverwalter des Bremer Vulkan, zu der seinerzeit auch die Volkswerft Stralsund gehörte.

Das übliche Verfahren in Restrukturierungsfällen, wonach dem Altgesellschafter ein Wahlrecht für den zu beauftragenden Treuhänder eingeräumt wird und damit dem Charakter der Doppelnützigkeit Rechnung getragen wird<sup>129</sup>, wurde von Anfang an nicht wirklich in Betracht gezogen. Vielmehr wurde der Altgesellschafter mit der Involvierung der Rechtsanwaltskanzlei Wellensiek, sprichwörtlich überrumpelt. Am 12.12.2009 fanden in Hamburg Gespräche zwischen Vertretern des Bankenkonsortiums, des Landes Mecklenburg-Vorpommern und der Hegemann-Unternehmensgruppe, namentlich Herr Rechtsanwalt Kulenkampff, statt, in der weitere Einzelheiten über die Treuhand besprochen werden sollten. Bei diesem Gespräch war bereits Rechtsanwalt Christopher Seagon anwesend, um seine Erfahrungen einzubringen. Die Anwesenheit von Rechtsanwalt Seagon wurde wissentlich der Hegemann-Unternehmensgruppe verschwiegen, da man

<sup>126</sup> Vgl. Wortprotokoll, Berthold Brinkmann, 64. Sitzung, S. 15

<sup>127</sup> FM 4, S. 1249

<sup>128</sup> Vgl. WM 127

<sup>129</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Hammer, 9. Sitzung, S. 123

offenbar die Vorbehalte des Altgeschafters gerade in Bezug auf die Insolvenz des Bremer Vulkans ahnte.<sup>130</sup> Bei dem Treffen in Hamburg verständigte man sich darauf, dass eine Beauftragung der Rechtsanwaltskanzlei Wellensiek mit Rücksicht auf den Zeitdruck ausschließlich zur Ausarbeitung des Treuhandvertrages erfolgen sollte und ohne jede Präjudiz für eine spätere Treuhandschaft. Im Übrigen sollte der Treuhänder im Einvernehmen mit allen Beteiligten bestimmt werden.<sup>131</sup> Diese Vereinbarung über das Verfahren der Auswahl des Treuhänders war sehr bald hinfällig.

Die Suche nach einem geeigneten Treuhänder erwies sich in der Folge als ein Possenspiel, da die Banken ihre Entscheidung zugunsten der CTG in der Folge immer weiter konkretisierten und schließlich nicht mehr bereit waren, eine Alternativlösung zu akzeptieren.<sup>132</sup> Selbst auf konkrete Vorschläge des Generalbevollmächtigten Martin Hammer, namhafte und aus seiner Sicht geeignetere Treuhänder mit der Aufgabe zu betrauen, wurden von den Banken ohne Begründung strikt abgelehnt.<sup>133</sup> Die Festlegung gerade auf diesen Treuhänder ließ sich auch nicht mit der vorherrschenden Zeitnot allein begründen. Der Generalbevollmächtigte Martin Hammer hat noch Ende Dezember 2009 den Kontakt zu aus seiner Sicht wesentlich renommierten Anwaltskanzleien als der CTG hergestellt, die auch unmittelbar bereit waren, die Treuhandschaft für die Werften zu übernehmen. Er scheiterte allerdings mit seinen Bemühungen, da aufseiten der Banken eine andere Lösung schlicht nicht gewünscht war.<sup>134</sup> Die Beauftragung der CTG als Treuhänder war für die Banken von so erheblicher Bedeutung, dass auch die Politik bemüht wurde. So fragte Herr Idler von der NORD/LB eigens beim Bundeskanzleramt nach, ob man von dort aus auf die Treuhänder-Auswahl Einfluss nehmen könne.<sup>135</sup> Die Festlegung der Banken auf die CTG erfolgte trotz der immer wieder vonseiten des Altgeschafters Hegemann vorgebrachten erheblichen Bedenken. So intervenierte der Rechtsbevollmächtigte der Werften, Stephan Kulenkampff, noch am 28.12.2009 bei den Banken gegen die Erzwingung der Beauftragung der CTG, indem er nicht zuletzt aufgrund der Insolvenzverwaltung der Rechtsanwaltskanzlei Wellensiek über das Vermögen des Bremer Vulkan, dem zu beauftragenden Treuhänder die Neutralität abspricht.<sup>136</sup> Das Diktum der Banken auf die Auswahl des Treuhänders CTG war schließlich ein weiterer wesentlicher Grund für den Rücktritt des Sanierungsbeauftragten Martin Hammer, der ausdrücklich darlegte, dass ein Sanierungsprozess von vornherein zum Scheitern verurteilt sei, wenn der Treuhänder nachweislich kein Vertrauen des Geschafters genieße.<sup>137</sup>

All diese alarmierenden Bedenken blieben allerdings fruchtlos. Der Altgeschafter Detlef Hegemann hatte in der Folge keine andere Wahl, als sich dem Diktat der Banken bezüglich der Beauftragung der CTG zu beugen. Der Treuhandvertrag wurde schließlich am 04.01.2010 notariell beurkundet. Das die Beauftragung einer bis dahin auf Insolvenzfälle spezialisierten Gesellschaft sich für den Sanierungserfolg als kontraproduktiv erweisen könnte, etwa weil hierdurch in der Außenwirkung auf Besteller und Reeder eher die Verwaltung als denn die Sanierung im Vordergrund stehen könnte und hiermit Probleme bei der Auftragsbeschaffung und dem Verkauf von Schiffen verbunden sein könnten, wie auch

---

<sup>130</sup> Vgl. WM 127

<sup>131</sup> Vgl. Wortprotokoll, S. Kulenkampff, 10. Sitzung, S. 72

<sup>132</sup> Vgl. WM 127

<sup>133</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Hammer, 9. Sitzung, S. 123

<sup>134</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Hammer, 9. Sitzung, S. 127

<sup>135</sup> Vgl. WM 127, S. 1275

<sup>136</sup> Vgl. FM 36, S. 2696

<sup>137</sup> Vgl. WM 10, S. 445, S. 446

in der Anwerbung hochqualifizierter Mitarbeiter<sup>138</sup>, spielten in den Überlegungen der Banken offenbar keine Rolle.

## 2.6. Zwischenergebnis

Die Bemühungen zur Rettung der Hegemann-Werften waren von Beginn an aufseiten der Finanzierer von unterschiedlichen Interessen geprägt. Für das Land Mecklenburg-Vorpommern stand mit der sich abzeichnenden Insolvenz der P+S Werften einer der größten Arbeitgeber im Bundesland zur Disposition, dies sicher noch unter dem Eindruck der Insolvenz der Wadan Werften in Wismar und Warnemünde. Die Insolvenz nun auch der Hegemann-Werften hätte zwangsläufig auch existentielle Auswirkungen auf wesentliche Teile der Zulieferindustrie. Mit dem Fortbestand der Hegemann-Werften war die Hoffnung der Landesregierung verknüpft, diesen Teil des Industriestandorts Mecklenburg-Vorpommern vor dem wirtschaftlichen Untergang zu bewahren, mit all den gesellschaftlichen und sozialen Auswirkungen im Falle eines Scheiterns. Für das Bankenkonsortium standen diese Motive freilich weniger im Vordergrund. Ihr Bemühen war von vornherein in der Minderung bis hin zur Marginalisierung ihres Risikoanteils bedacht. In der Sache hatte das Bankenkonsortium damit auch großen Erfolg. Sukzessive ist es ihnen gelungen, sich in den Verhandlungen zur finanziellen Rettung der Werften mit ihren Forderungen in Gänze durchzusetzen. Dies begann schon mit der Frage der Treuhandlösung. Der anfänglich strikt ablehnenden Haltung der Landesregierung zu diesem Modell folgte schließlich eine bedingungslose Befürwortung, dies allerdings mehr aus Gefolgschaft zu den Banken, denn aus einer inneren Überzeugung. Die vehementen Einwände des Altgesellschafter Hegemann gegen den von den Banken aufgezwungenen Treuhänder CTG/Wellensiek stießen bei der Landesregierung auf taube Ohren. Allerdings wäre eine Auswahl des Treuhänders, mit der sich der Altgesellschafter arrangiert hätte, auch für die Landesregierung von Vorteil, da eine vertrauliche Zusammenarbeit der Beteiligten für den Sanierungserfolg unerlässlich ist. Dass dieser Erfolg bei dem immer wieder vonseiten des Altgesellschafter vorgetragenen Zweifel an der Neutralität des Treuhänders Schaden nehmen könnte, hat aufseiten der Landesregierung keine Zweifel erregt.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat sich in keiner Phase der Rettungsbemühungen als gleichberechtigter Finanzierer zum Bankenkonsortium gesehen. Die stetige Stundung der Tilgung des Landesdarlehens, zunächst auf Dezember 2011, später dann auf Dezember 2012 bis zum planmäßigen Tilgungsende im Jahr 2017, wodurch der Avalkredit der Banken zwangsläufig eine Besserstellung erfuhr, mag hierfür nur ein Indiz sein. Aber auch bei der Frage der Mitbesicherung der Zinsen, die schließlich zur Anhebung des Avalkreditbetrages von 285 Mio. € auf dann 326 Mio. € führte, hatte das Land nichts entgegenzusetzen. Auch diese Kernforderung der Banken musste das Land mittragen, schlicht aus dem Grund, weil das Bankenkonsortium, wie es der Zeuge Hanns-Christoph Saur bei seiner Befragung im Untersuchungsausschuss eindrucksvoll schilderte, „am längeren Hebel“ saß.<sup>139</sup>

Fragt man nach den Gründen, die zur Insolvenz der Hegemann-Werften im August 2012 führten, wird man die Hauptursache schon in den Anfängen der Rettungsbemühungen finden. Das „Wohl und Wehe“ der Werften hing von der Sanierungsaussage des Wirtschaftsprüfungsunternehmens KPMG ab. Überstürzt wurde binnen weniger Tage die Kernaussage der Sanierungsfähigkeit der Kernwerften getroffen, obwohl belastbares

<sup>138</sup> Vgl. Wortprotokoll, S. Kulenkampff, 10. Sitzung, S. 87

<sup>139</sup> Wortprotokoll H. Saur, 8. Sitzung, S. 168

Zahlenmaterial erst Ende November 2009 dem Unternehmen vorlag. Die Sanierungsaussage wurde damit gerade einmal zwei Wochen später, am 14.12.2009, und dann auch noch abschließend, getroffen. Diese Umstände sollten sich im schlechten, weil grob fehlerhaften Inhalt des KPMG- Sanierungsgutachtens rächen. Denn dass das Gutachten mit heißer Nadel gestrickt wurde, verdeutlichen schon die formellen und materiellen Widersprüche im Sanierungsgutachten selbst. KPMG attestiert zum einen den P+S Werften den Umstieg in den Spezialschiffbau, weil die serienmäßige Herstellung von Containerschiffen im weltweiten Wettbewerb keine erträglichen Margen für Deutsche Werften abwirft. Auf der anderen Seite aber ist auch KPMG bewusst, dass der Spezialschiffbau den Wegfall des Containerschiffbaus nicht substituieren kann. Der Leser des Sanierungsgutachtens stellt sich dann aber die berechnete Frage, wie die Sanierung der P+S Werften schließlich gelingen soll.

Die Sanierungsaussage wurde zum einen ohne die Schlüsselprojekte der Scandlines-Fähren getätigt, obwohl zu diesem Zeitpunkt längst feststand, dass die beiden Fähren zum festen Auftragsbestand der Werften gehörten oder zumindest hiermit fest zu rechnen war. Allein dieser Umstand machte eine Erweiterung des Bauzeitfinanzierungsrahmens von bis zu 87 Mio. € erforderlich. Geld, das den Werften bei der Abarbeitung der komplizierten Spezialschiffbauaufträge von vornherein fehlte.

Hinzu kommt, dass die Finanzierungskosten der Sanierung im Gutachten vom 14. Dezember 2009 nicht auch nur annähernd eine angemessene Berücksichtigung gefunden haben. Dies lässt sich nicht dadurch erklären, dass die Finanzierungsbedingungen zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht feststanden. Das Bankenkonsortium als langjähriger Finanzierer der Werften konnte auch schon vor der Präsentation des Gutachtens die Höhe ihrer Zinsen, Gebühren und sonstigen Kosten mindestens dem Inhalt nach konkretisieren. Und auch die Höhe der Bürgschaftskosten hätte ohne jeden großen Aufwand auch in das Sanierungsgutachten vom 14.12.2009 einfließen können, weil die Varianten der Bürgschaftskosten nicht unübersehbar viele Szenarien zuließen, sondern genau die Szenarien, die KPMG im Nachtrag zum Sanierungsgutachten Anfang Februar 2010 aufgestellt hat.

So allerdings war die Aussage der Sanierungsfähigkeit der Werften von vornherein nur von geringem Aussagegehalt. Erst durch den Hinweis des damaligen Chefsanierers der Werften Martin Hammer und pikanterweise durch die Aufforderung des Bankenkonsortiums hat KPMG mit dem Nachtrag vom 01.02.2010 die Finanzierungskosten in Gänze in die Sanierungsüberlegungen überführt. Das Ergebnis war beeindruckend und erstaunlich zugleich. Denn KPMG hielt eine komplexe Werftensanierung, die Anfang 2010 ihre Bewährungsprobe über die nächsten Jahre erst noch zu bestehen hat, mit einer hauchdünnen freien Liquidität von gerade einmal 5 Mio. € für den Betrachtungszeitraum bis Ende 2012 für realistisch. In einem weiteren Nachtrag schmolz dieser Spielraum auf wenige Tausend Euro ab. Wie dies in der Praxis einer schwierigen Sanierung gelingen kann, in der Rückschläge wie etwa Verzögerungen bei der Auslieferung von Schiffen, Insolvenzen von etwaigen Bestellern, Kaufpreisstundungen etc. gelingen kann, diese Antwort bleibt KPMG schuldig. Für den Sanierungsbeauftragten der Werften war die Antwort spätestens im Januar 2010 völlig klar: Mit dieser Liquiditätsausstattung war die Sanierung zum Scheitern verurteilt. Es bedarf nicht einer langjährigen Tätigkeit als Sanierer, um diesen Befund inhaltlich zu teilen. Die eigentlich berechnete Frage ist, warum die Landesregierung (und auch die Bundesregierung) sich dieser konsequenten und sehr plausiblen Einschätzung nicht gestellt hat. Denn zum damaligen Zeitpunkt musste die Landesregierung konsequenterweise

entweder dafür Sorge tragen, dass die Werften mit einem nennenswerten Liquiditätspuffer ausgestattet werden, oder aber sie bricht die Sanierungsbemühungen ab, mit dem Ergebnis der Insolvenz der Werften. Dass nämlich die Tatsache der zu hohen Finanzierungskosten nicht nur eine Frage des Liquiditätsverzehr war, sondern wie es der Mandatar für das Land und den Bund eindrücklich schilderte, die Wettbewerbsfähigkeit der Werften schon mittelfristig beeinträchtigt, hätte für sich betrachtet schon Warnung genug sein müssen. Diese erheblichen Risiken wurden zwar spät, so aber in ihrer Tragweite richtig eingeschätzt, etwa durch die Bemerkung der Bundesregierung, dass der „Turnaround“ mit den zu hohen Finanzierungskosten nicht gelingen könne. Allein hat sowohl die Landesregierung und auch die Bundesregierung dieser richtigen Einschätzung keine Taten folgen lassen. Vielmehr wurde die Bürgerschaft durch Bund und Land uneingeschränkt gewährt. Bei diesem Hergang liegt es auf der Hand, dass dies nicht aus ökonomischen Erwägungen heraus erfolgte.

Die massiven Kardinalfehler von KPMG finden ihren vorläufigen Höhepunkt im Verschmelzungsgutachten vom 27.04.2010. Was KPMG zu jener Zeit an stillen Reserven, insbesondere der Bewertung von Grundstücken und Gebäuden, „gehoben“ haben will, lässt nicht nur den Insolvenzverwalter Berthold Brinkmann auch Jahre nach der Insolvenz vor rätselhaften Fragen zurück.

Ob die grob pflichtwidrige Nichteinplanung der Scandlines-Fähren, die Außerachtlassung der Finanzierungskonditionen oder die maßlose Überbewertung der stillen Reserven im Sachanlagevermögen, jeder dieser schwerwiegenden Fehler im Sanierungsgutachter hätte für sich genommen schon genügt, um eine Generalüberholung der Sanierungsplanungen von der KPMG einzufordern.

Dem nüchternen, objektiven Betrachter stellt sich die Lage der P+S Werften bis zur Unterzeichnung des Bar- und Avalkreditvertrages am 31.05.2010 wie folgt dar:

Der Wirtschaftsprüfer Ernst & Young bescheinigt im August 2009 den Werften einen immensen Verlust von bis zu 96 Mio. € Parallel sieht das Gutachten von Hans Samelin im damals vorhandenen Orderbook keine oder nur geringe gewinnbringende Margen. Wie diese Verluste aufgefangen werden sollen, bleibt ergebnislos.

KPMG präsentiert am 14.12.2009 ein schon bei näherer Befassung in sich widersprüchliches Sanierungsgutachten. Außer Betracht bleiben der Großteil der Finanzierungskosten ebenso wie die in technischer wie in finanzieller Hinsicht sehr bedeutenden Scandlines-Fähren. Zumindest die Finanzierungskosten werden mit Nachtrag vom 01.02.2010 dargestellt, ohne das aber die horrenden zusätzlichen Mehrkosten von ca. 60 Mio. € anderweitig kompensiert werden. Ein zwingend erforderliches neues Sanierungsgutachten gibt es nicht. Schließlich die gravierenden Fehler im Verschmelzungsvertrag vom 27.04.2010, um das sehr hohe negative Eigenkapital der Werften zumindest buchhalterisch besser aussehen zu lassen.

Bei dieser Sachlage stellt sich ein verständiger Betrachter der Situation die Frage, wie es zu dieser Aneinanderreihung von Kardinalfehlern durch ein renommiertes Wirtschaftsprüfungsunternehmen wie der KPMG kommen konnte. Bei lebensnaher Betrachtung wird man kaum davon ausgehen können, dass dies lediglich unglückliche Umstände waren, die zu einer Häufung der Fehler in dieser Größenordnung geführt haben. Hier drängt sich der hartnäckige Verdacht auf, dass KPMG sehr ergebnisorientiert die jeweiligen Gutachten erstellt hat. Bei einer ebenso lebensnahen Betrachtung wird man kaum davon ausgehen können, dass sich KPMG selbst zu solch einem Vorgehen entschieden hat,



sondern dies zumindest unter Billigung der Risikoträger, also der Landesregierung und Bundesregierung, getan hat.

Denn dass die Bundes- und Landesregierung über alle wesentlichen Erkenntnisse zu jeder Zeit im Bilde war, hat die Beweisaufnahme eindrucksvoll ergeben. Wie sonst ist der Vermerk des damaligen Staatssekretärs im Finanzministerium Dr. Mediger zu verstehen, dass KPMG sich um 100 Mio. verrechnet hat, weil die Finanzierungskosten in Gestalt der Zinsen und Gebühren nicht von KPMG eingerechnet wurden. Einen klareren Hinweis auf die sehr mangelhafte Berücksichtigung der Finanzierungskosten kann es nicht geben.

Darüber hinaus war die Landesregierung auch darüber informiert, dass die Scandlines-Fähren von KPMG bewusst aus dem Sanierungsgutachten ausgeblendet wurden. Dies belegt schon die Existenz des Gutachtens vom 25.01.2010, die im Falle der Auftragshereinnahme der Fähren eine Finanzierungsunterdeckung in der Spitze von 142 Mio. € vorsah. Dass auch die Landesregierung schon damals Kenntnis von diesem Gutachten hatte, sollte nach der Aussage von Herrn Dr. Axhausen im Untersuchungsausschuss auf keine nennenswerten Bedenken mehr stoßen.

Trotz all dieser von vornherein ersichtlichen und evidenten schwerwiegenden Fehler durch KPMG, verbürgt sich die öffentliche Hand zu 90 Prozent an dem 326 Mio. € umfassenden Bar- und Avalkreditrahmen, wovon das Land Mecklenburg-Vorpommern einen ca. 40-prozentigen Haftungsanteil innehatte. Dies, obwohl selbst im Mai 2010 alle Tatsachen auf dem Tisch lagen, die ein klägliches Scheitern dieser Sanierungsbemühungen nahezu unabdingbar erscheinen ließen.

Das Sanierungspaket war mit der Unterzeichnung des Bar- und Avalkreditvertrages am 31.05.2010 beschlossen, das Landesdarlehen i.H.v. 48 Mio. € im wesentlichen an die Werft ausgekehrt. Mit der HSW Treuhandgesellschaft hatten die Werften, kontrolliert durch den Beirat einen neuen Gesellschafter. Das Grundproblem blieb allerdings unangetastet:

Mit der Auftragshereinnahme der beiden Scandlines-Fähren, die vom 326 Mio. € Kreditrahmen nicht abgedeckt waren, sondern eine zusätzliche finanzielle Belastung i.H.v. ca. 87 Mio. € ausmachten,<sup>140</sup> sollten die Werften mit einer nicht zu stemmenden schweren Hypothek den Weg der Sanierung beschreiten.

Dass aber durch die Scandlines-Fähren zumindest noch eine erhebliche Finanzierungslücke klaffte, darüber war die Landesregierung schon zu Beginn der Sanierungsbemühungen rechtzeitig informiert. In einer E-Mail des damaligen CFO der P+S Werften, Herrn Dehlke, gerichtet an den damaligen Staatssekretär im Wirtschaftsministerium Möller, vom 17.12.2010 wird mitgeteilt, dass durch die Scandlines-Fähren noch ein ungedeckter Finanzierungsbedarf im Dezember 2011 i.H.v. 48,3 Mio. € auszumachen war.<sup>141</sup>

Der 326 Mio. € umfassende Kreditrahmen war streng an die Finanzierung der Schiffsbauprojekte gekoppelt. Das Landesdarlehen sollte zur Umsetzung an die von KPMG vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen verwendet werden.<sup>142</sup> Mit dem neuen Eigentümer HSW Treuhandgesellschaft stand den Werften allerdings kein finanzkräftiger Eigentümer vor, der die Werften in eine Lage versetzen konnte, Rückschläge, wie sie sich nicht nur bei

<sup>140</sup> Vgl. Wortprotokoll, Berthold Brinkmann, 64. Sitzung, S. 14 f.

<sup>141</sup> Vgl. WM 130, S. 682

<sup>142</sup> Vgl. FM 14, S. 1015

sanierungsbedürftigen Unternehmen ergeben, auszugleichen. Zumal im Spezialschiffbau die Auftragsvolumen in der Regel 100 Mio. € und mehr je Projekt betragen, werden selbst geringste Verzögerungen im Projektablauf die Liquiditätssituation der Werften vor unlösbare Hindernisse stellen. Mit dem geschaffenen Finanzierungsrahmen waren die Werften auch aus Sicht des Mandatars PwC von Anfang an falsch finanziert<sup>143</sup>, weil hiermit allenfalls die kurzfristige Finanzierung sichergestellt werden sollte. Wie allerdings schon aufgezeigt, lag eines der Kernprobleme der Werften darin, dass die Belastung der Altschulden nicht in Angriff genommen wurde. Holger Jandke, zuständiger Vertreter des Landesmandatars PwC hat zu diesem Punkt vor dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuss erstaunlich klare Aussagen gemacht. Die vergangenheitsbezogenen Lasten der Werft der vergangenen zehn Jahre veranschlagte er mit einem Betrag von 200 Mio. €<sup>144</sup>. Das heißt, dieser Betrag hätte den Werften zur Verfügung gestellt werden müssen, damit diese überhaupt finanztechnisch in der Lage waren, Schiffe profitabel bauen zu können. Die Schiffsbaufinanzierung ist hiervon freilich noch nicht umfasst. Dass dieser erforderliche Bedarf von 200 Mio. € nicht schon zu Beginn der Sanierung erkannt wurde, ist absolut lebensfremd.

## 2.7. Werft wirbt neue Schiffsbauaufträge ein – dreijährige Unternehmensplanung durch KPMG

Die Sanierung der Werft sollte durch die Einwerbung neuer Schiffbauaufträge, weg vom serienmäßig produzierenden Containerserienschiffbau, hin zum einzelfertigen Spezialschiffbau, glücken. Bis Ende 2010 konnten die Werften 43 Schiffbauaufträge überwiegend aus dem Spezialschiffbau generieren, wovon 30 Schiffe bis 2013 auszuliefern waren.<sup>145</sup> Zuvor haben die Werften in Folge des Bar- und Avalkreditvertrages vom 31.05.2010 eine Drei-Jahres-Unternehmensplanung erarbeitet, die von KPMG auf Plausibilität geprüft wurde. KPMG bestätigte in ihrem Gutachten vom 18.11.2010 die Kernaussage der Sanierungsfähigkeit der P+S Werften unter der wesentlichen Bedingung, dass den Werften zusätzlich zum bestehenden Avalkreditvertrag des Bankenkonsortiums eine weitere Finanzierungslinie i.H.v. 110 Mio. € zur Verfügung gestellt wird, um die neu angeworbenen Schiffbauprojekte zu finanzieren.<sup>146</sup> Diese Aussage verwundert vor dem Hintergrund, dass gerade mit dem Bar- und Avalkreditvertrag vom 31.05.2010 den Werften eine (wenn auch marktunüblich teure) Finanzierungslinie zur Verfügung stand, die auch neue Schiffbauaufträge abdecken sollte, weswegen die Laufzeit des Vertrages bis zum 30.06.2014 andauern sollte.<sup>147</sup> Das nunmehr die Finanzierung des Auftragsbestandes einen zusätzlichen Finanzierungsmehrbedarf hervorrufen sollte, davon war bei der Begründung des Sanierungspakets nicht die Rede und es war aufgrund des Zustandekommens des Bar- und Avalkreditvertrages auch nicht erforderlich, weil Neuaufträge bereits im Avalkreditvertrag unterstellt waren, denn keineswegs hatten die Werften mit Unterzeichnung des Vertrages ein Orderbuch, dass eine Avalkreditlinie von 326 Mio. € erforderlich gemacht hätte.

Wesentlicher Erfolgstreiber der Werften sollte vornehmlich der Bereich Offshore sein.<sup>148</sup>

<sup>143</sup> Vgl. Wortprotokoll, Holger Jandke, 28. Sitzung, S. 96

<sup>144</sup> Vgl. Wortprotokoll, Holger Jandke, 28. Sitzung, S. 89

<sup>145</sup> Vgl. WM 20, S. 96

<sup>146</sup> Vgl. WM 20, S. 98 ff.

<sup>147</sup> Vgl. LFI 5, 2337, S. 2330

<sup>148</sup> Vgl. WM 20, S. 82

Dabei setzten die Werften und KPMG auf Aufträge im Zuge der Errichtung des Offshore-Windparks Baltic II.<sup>149</sup> Bereits in Planung waren zum Zeitpunkt der Plausibilisierung zunächst zwei Aufträge. Das erste Projekt sollte von Juni 2011 bis Dezember 2012 realisiert werden und betraf den Bau von Transformatoren-Plattformen (Auftraggeber: Areva). Das zweite Projekt beinhaltete den Bau von 41 Windjackets für Baltic II von August 2011 bis Juni 2012 für den Auftraggeber Hochtief. Profitieren von diesem Auftrag sollte insbesondere der Standort Wolgast. Geplant war die Vollausslastung dieses Standortes durch die Gewinnung des Auftrags. Über die in Planung befindlichen zwei Projekte erhoffte sich KPMG allerdings wesentliche zusätzliche und vor allem lukrative Folgeaufträge von Baltic II für die Werften, wobei dies aus Sicht von KPMG nicht nur eine unrealistische Hoffnung bildete, sondern KPMG eine „hohe Auftragswahrscheinlichkeit“ für die Realisierung der Aufträge durch Baltic II sah.<sup>150</sup> Was es mit dieser von KPMG unterstellten „hohen Auftragswahrscheinlichkeit“ auf sich hatte, belegt ein Blick in die Beiratsprotokolle des Jahres 2011. In der elften Beiratssitzung vom 25.01.2011 stellte der Beirat nach Bericht der Geschäftsführung fest, dass sich die Angebotsfrist für das Projekt Windpark Baltic II überraschend auf den 31.03.2011 verlängert habe.<sup>151</sup> Hatte man sich bis dahin noch als aussichtsreicher Bewerber für den Zuschlag des Projekts gewöhnt, stellte der Beirat in seiner 12. Sitzung fest, dass die P+S Werften nunmehr fünf bis sechs Konkurrenten für die Gewinnung des Auftrags neben sich hätten. Der Beirat stellte ferner fest, dass, sollte das Projekt Baltic II für die P+S Werften ausfallen, dies eine Ergebnisverschlechterung von 10 Mio. € bedeuten würde.<sup>152</sup> In der 13. Beiratssitzung vom 19.05.2011 werden erneut von der Geschäftsführung der Werft Verzögerungen bei der Auftragsvergabe genannt. Grund hierfür seien neue Vorgaben des Bundesamts für Materialforschung.<sup>153</sup> Offiziell ad acta gelegt wurde das Referenzprojekt Baltic II in der 16. Beiratssitzung am 24.10.2011. Hier ist wörtlich vom „Wegfall“ des Auftrags Baltic II die Rede, was wesentlich zum negativen Ergebnis des Jahres 2011 von ca. 22 Mio. € beitrug.<sup>154</sup>

Die Unternehmensplanung sollte der Werft eine tragfähige Perspektive für 3 Jahre geben. Nach nur wenigen Monaten waren wesentliche Grundannahmen überholt.

Grundsätzliche Bedenken an dem „Erfolgstreiber Offshore“ hatte offenbar die NORD/LB. Nicht nur, dass sie in Blohm & Voss den grundsätzlich besser aufgestellten Konkurrenten sah, bemängelte die NORD/LB vornehmlich, dass die P+S Werften bis dahin noch keinerlei Erfahrungen im Bereich Offshore aufweisen konnten. Zudem bilde der Bereich Offshore nach Planungen von KPMG nur 6 Prozent der Umsatzerlöse der Werft ab und könne daher nicht das Zukunftskonzept der Werft sein.<sup>155</sup> Die NORD/LB verlangte nach einem „Plan B“ für den Fall, dass sich die Annahmen aus dem Bereich Offshore nicht bewahrheiten sollten. Dies allerdings ist unterblieben. Es gab keinen „Plan B“.

### **Finanzierungskosten für Neubaufträge wiederum durch KPMG nicht berücksichtigt**

Wie schon bei der Erstellung des Sanierungsgutachtens am 14.12.2009 werden die Finanzierungskosten für die Neubaufträge auch in der Unternehmensplanung wiederum

---

<sup>149</sup> Vgl. WM 20, S. 72

<sup>150</sup> Vgl. WM 20, S. 83

<sup>151</sup> Vgl. FM 12, S. 289

<sup>152</sup> Vgl. WM 131, S. 872

<sup>153</sup> Vgl. WM 69, S. 610

<sup>154</sup> Vgl. WM 123, S. 73

<sup>155</sup> Vgl. LFI 5, S. 2337

nicht berücksichtigt. KPMG weist auf diesen Umstand, anders als noch im Sanierungsgutachten, ausdrücklich darauf hin. Hierzu heisst es wörtlich: „Die dargestellten Ergebnisse beinhalteten keine Verzinsung von sich ergebenden Finanzierungslücken. Der Effekt würde eine zusätzliche Belastung i.H.v. 5,5 Mio. € darstellen“.<sup>156</sup> Von welchen auch nur ungefähren Finanzierungsbedingungen KPMG dabei ausgeht, findet keine Erwähnung und bleibt völlig offen. Gerade dieser Punkt führte zur verwunderten Nachfrage durch die NORD/LB: „Im Planungszeitraum wurde keine Anpassung des Kreditvolumens unterstellt, allerdings wurde ein zusätzlicher Bedarf dargestellt. Dieser Mehrbedarf muss entsprechend bepreist und die zusätzlichen Finanzierungskosten entsprechend eingeplant werden, nachdem ein zusätzlicher Finanzierungspartner gewonnen werden konnte. 5,5 Mio € im Fließtext erläutert, aber nicht in die Übersichten eingegangen“.<sup>157</sup>

### **Schlüssigkeitsprüfung der Unternehmensplanung durch PwC**

Mit Arbeitspapier vom 12.01.2011 hat der Landesmandatar PwC die von KPMG sensitivierte Unternehmensplanung auf Schlüssigkeit überprüft. Dies allerdings mit auffällig anderen Ergebnissen. So beziffert PwC den zusätzlichen Finanzierungsbedarf der bis dahin in der Pipeline befindlichen 43 Neubauprojekte auf insgesamt 161 Mio. €<sup>158</sup> Die Differenz zur Prognose von KPMG beträgt damit stattliche 50 Mio. € Interessant sind allerdings die Aussagen von PwC zu den Chancen der Werften zur Einwerbung der zusätzlichen Kredite. Da das Bankenkonsortium eine weitere Aufstockung des 326 Mio. € umfassenden Kreditrahmens kategorisch ausgeschlossen hat, müsse eine separate Bauzeitfinanzierung von „risikoaversen“ Kreditgebern erfolgen. Dies hätte laut PwC den nachteiligen Effekt, dass sich die einzelnen Bauzeitfinanzierungen parallel gegenüberstünden, jedoch gleichzeitig nicht vollständig ausgenutzt würden, was im Ergebnis die ohnehin schon teuren Finanzierungskosten der P+S Werften verschärft.<sup>159</sup>

Dass natürlich der aufgezeigte zusätzliche Finanzierungsbedarf auch entsprechend in die Liquiditätsplanungen einzuarbeiten war, berücksichtigt PwC wie folgt: „Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Liquiditätsausstattung der P+S Werften unter der Annahme einer Ausweitung der Bauzeitfinanzierung um 161 Mio. € planerisch bis Anfang 2013 durchgehend eine freie Liquidität von über 8 Mio. € zeigt. Die Finanzierungskosten für die 161 Mio. sind hierin nicht berücksichtigt“.<sup>160</sup>

Bei dieser Betrachtung allerdings wäre die Liquidität der Werften mindestens aufgebraucht. Denn selbst, wenn es den P+S Werften gelungen wäre, entgegen jeder Erwartung besonders günstige Konditionen bei den Kreditgebern herauszuschlagen, würden alleine die Bürgschaftskosten im Falle des Pure Cover-Bürgschaftsprogramms 0,8 Prozent betragen. Bei einer zu verbürgenden Summe von 161 Mio. € würde demnach allein das Bürgschaftsentgelt ca. 1,3 Mio. Euro betragen. Hinzu kommen Zinsen, Provisionen und Auslagen des/der jeweiligen Kreditgeber. Warum zwei renommierte Wirtschaftsprüfungsunternehmen die Finanzierungskosten in ihre Betrachtungen entweder gar nicht oder aber sprichwörtlich nur am Rande einbeziehen, ist und bleibt selbst bei einer laienhaften Betrachtung rätselhaft. Warum das Land Mecklenburg-Vorpommern bei diesen Planungsprämissen erneut durch eine Bürgschaftsübernahme ins Obligo geht, bleibt

<sup>156</sup> WM 20, S. 59

<sup>157</sup> LFI 5, S. 2337, S. 2339

<sup>158</sup> Vgl. FM 12, S. 62

<sup>159</sup> Vgl. FM 12, S. 65

<sup>160</sup> FM 12, S. 68

mindestens genauso fraglich.

### **Überarbeitete Unternehmensplanung sieht einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf von 300 Mio. € vor**

Die P+S Werften haben im Rahmen einer überarbeiteten Planung weitere Finanzierungsmehrbedarfe gegenüber der Drei-Jahres-Planung 2011 bis 2013 identifiziert. Eine kursorische Durchsicht der Planung durch den Landesmandatar PwC hat ergeben, dass der von den P+S Werften über den bestehenden 326 Mio.-Rahmen hinaus benötigte Avalbedarf eine Größenordnung von 300 Mio. € einnehmen wird.<sup>161</sup> Damit ist völlig klar, dass die bisherige Sanierungsplanung Makulatur ist sowie der bisherige Finanzierungsrahmen i.H.v. 326 Mio. € völlig unzureichend ist.

### **Kautionsversicherer stellen neuen Avalkreditrahmen i.H.v. 115 Mio. € um die Finanzierungslücke der Scandlines-Fähren zu schließen**

Am 07.06.2011 und 14.06.2011, und damit gerade ein Jahr nach Unterzeichnung des Bar- und Avalkreditvertrages des Bankenkonsortiums, ist es den Werften gelungen, durch zwei Kautionsversicherer weitere Finanzierer für den Schiffsbau zu gewinnen. Die VHV Versicherungen stellten den Werften einen Avalrahmen von 50 Mio. € zur Verfügung<sup>162</sup>, die QBE Insurance (Europe) Limited stellte weitere 65 Mio. € zur Verfügung.

Offiziell sollte durch den von den Kautionsversicherern zur Verfügung gestellten Avalrahmen drei von der Reederei Harren & Partner bestellte Schiffe finanziert werden.<sup>163</sup> Tatsächlich aber wurde mit dieser zusätzlichen Avallinie das Loch durch die Auftragsereinnahme der Scandlines-Fähren geschlossen. Dies geht aus der eindeutigen Aussage des früheren Beiratsmitglieds Herr Tim Reiners hervor.<sup>164</sup> Diese Aussage deckt sich mit der Aussage des Leiters der Restrukturierungsabteilung der KfW IPEX, Herrn Norbert Vay, der ebenfalls zu Protokoll gab, dass die Finanzierungszusage des 326 Mio. € umfassenden Bar- und Avalkreditvertrages ohne die Scandlines-Fähren getätigt wurde.<sup>165</sup>

Für die Neubaufträge war folglich mit den Kautionsversicherern keine Finanzierungslösung gefunden.

Die Avallinien waren nutzbar für Ausführungs-, Gewährleistungs- sowie Vertragserfüllungsbürgschaften (VHV) bzw. für Vorauszahlungs-, Mängelgewährleistungs- und Vertragserfüllungsavale (QBE).<sup>166</sup> Eine Barziehungsmöglichkeit wie im 326 Mio. € Bar- und Avalkreditvertrag war nicht vorgesehen. Liquiditätsseitig waren die Werften demnach durch die Gewinnung der Kautionsversicherer nicht wesentlich besser gestellt. Während die marktunüblich horrenden Finanzierungsbedingungen im 326 Mio. € umfassenden Kreditvertrag aufseiten des Bankenkonsortiums noch damit begründet wurde, dass zusätzliche Finanzierer nicht zur Verfügung stünden und das Risiko eines Scheiterns der Rettungsbemühungen keine anderen Finanzierungsbedingungen zuließen, belegt die Tatsache, der erfolgreichen Gewinnung der Kautionsversicherer als Finanzierer das

---

<sup>161</sup> Vgl. StK 3, S. 436

<sup>162</sup> Vgl. FM 16, S. 1631

<sup>163</sup> Vgl. WM 31, S. 307

<sup>164</sup> Vgl. Wortprotokoll, Tim Reiners 42. Sitzung, S. 36

<sup>165</sup> Vgl. Wortprotokoll, Norbert Vay, 13. Sitzung, S. 96

<sup>166</sup> Vgl. FM 17, S. 2291

Gegenteil. Die Finanzierungskonditionen der Kautionsversicherer sind nicht nur übersichtlich, sondern in ihrer Höhe weit unter dem, was gerade einmal ein Jahr zuvor das Bankenkonsortium gefordert und erfolgreich durchgesetzt hat: Die Bereitstellungsgebühr der Kautionsversicherer betrug 0,6 Prozent p.a., der Prämiensatz belief sich auf 2,2 Prozent p.a.<sup>167</sup> Zudem aber waren die Kautionsversicherer bereit, die Avallinien lediglich mit einer Verbürgungsquote durch das Land von 80 Prozent zu gewähren, ganz im Gegensatz zum Kreditvertrag des Bankenkonsortiums. Die Bürgschaftskosten beliefen sich auf lediglich 1,45 Prozent<sup>168</sup> und damit weit weniger als die Hälfte der Bürgschaftskosten, die noch bei dem 326 Mio. € verbürgten Kreditrahmen anfielen. Auch an diesem Punkt wird deutlich, dass für die P+S Werften weitaus günstigere Finanzierungskonditionen sehr wohl auch schon mit dem Bankenkonsortium verhandelbar gewesen wären. Selbst diese im Verhältnis zum 326 Mio. € Kreditvertrag veranschlagten Konditionen der Kautionsversicherer waren immer noch überteuert. Denn bevor die Kautionsversicherer ihr Engagement rechtsverbindlich zusagten, hatten diese vermutlich Einsicht in die Kreditkonditionen des Bankenkonsortiums, wonach auch die Kautionsversicherer ihre Konditionen ausrichteten, berichtete der CFO der P+S Werften, Dieter Dehlke, gegenüber dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuss.<sup>169</sup>

## 2.8. Grundloses Ausbleiben von Bestellerzahlungen Ende 2011

In den Planungen der Werftensanierung waren sich alle Beteiligten, also sowohl KPMG, das Bankenkonsortium und die Bürgschaftsgeber Bund und Land darin einig, dass die Planungsprämissen zwar knapp kalkuliert waren, dennoch aber machbar seien.<sup>170</sup> Allenthalben hat es geheißen, die Planungen ließen keinen Spielraum für negative Planabweichungen zu.

Was diese Planungsprämissen für praktische Konsequenzen hatten, zeigte sich an den Harren-Schiffen (Schiffbauverträge 2105 und 2106) sowie den Coastline-Schiffen des Bestellers Terry Highland (NB 504). Die vertraglich vereinbarten Zahlungsraten i.H.v. 20,4 Mio. € für das Schiff Nr. 2105 fällig am 21.11.2011 und 30,6 Mio. € für das Schiff 2106 fällig am 21.12.2011 ignorierte der Besteller schlichtweg, mit der fadenscheinigen Begründung, es lägen keine Festaufträge vor. Dies, obwohl beide Verträge am 29.08.2011 effektiv gezeichnet wurden.

Über den Vertragsstatus der beiden genannten Schiffe hat sich die Geschäftsführung der P+S Werften ein externes Rechtsgutachten eingeholt, welches zu dem Ergebnis kam, dass die beiden genannten Schiffbauverträge zweifelsohne Festaufträge seien und die Werften aus diesem Grunde „eine starke rechtliche Stellung“ innehatten. Das Problem allerdings war, dass die Werften trotz dieser eindeutigen Rechtslage und damit besten Erfolgsaussichten im Falle einer gerichtlichen Auseinandersetzung nicht in der Lage waren, solch völlig rechtsgrundlos ausgebliebenen Zahlungen zeitlich und liquiditätsseitig zu überbrücken. Denn dass die Sanierungsplanungen knapp bemessen waren, war mit Sicherheit auch nicht den Bestellern der Schiffe entgangen. Jedenfalls war sich wohl auch der Bremer Besteller Harren der Annahme sicher, dass die P+S Werften eine gerichtliche Auseinandersetzung scheuen werden. Warum sonst sollte sich ein Besteller von Verträgen en

<sup>167</sup> Vgl. FM 16, S. 1631

<sup>168</sup> Vgl. FM 15, S. 1491

<sup>169</sup> Vgl. Wortprotokoll, Dieter Dehlke, 24. Sitzung, S. 83

<sup>170</sup> Vgl. Wortprotokoll, Michael Axhausen, 8. Sitzung, S. 10

passant lossagen, wodurch doch gerade eine gerichtliche Auseinandersetzung provoziert wird. Das Kalkül von Harren sollte aber am Ende aufgehen. Das Ergebnis Ende März 2012 nach mehrmonatigen intensiven Vertragsverhandlungen war, dass der Schiffbauauftrag mit der Nummer 2106 in den Optionsstatus mit einem gestaffelten Preismodell zurückversetzt wurde.<sup>171</sup>

Hintergrund des Zahlungsverzugs des Bestellers Terry Highland in einer Größenordnung von 33 Mio. € war, dass der Besteller die erforderlichen liquiden Mittel in einem anderen Projekt gebunden hatte.<sup>172</sup>

## 2.9. Werft schon im August 2011 vor der Insolvenz

Angeblich aufgrund der Havarie des ersten Coast Guard Vessel (Bau-Nr. 564) bei der Erprobungsfahrt ergab sich für die Werft ein unmittelbarer Liquiditätsbedarf in Höhe der Schlussrate von 8 Mio. € sowie ein unvorhergesehener Reparaturaufwand von 3 Mio. €<sup>173</sup> Aus diesem offiziellen Grund stellten die Werften am 23.08.2011 einen Antrag auf Verpfändungsfreigabe des Bardepots, zunächst zeitlich befristet bis zum 31.03.2012.<sup>174</sup> Was sich zunächst unverfänglich liest, ist nicht mehr und nicht weniger als der Offenbarungseid der Werften. Wie in solchen Fällen üblich, wird der Landesmandatar PwC mit der Prüfung befasst. Die Werften unterstanden aufgrund der kreditvertraglichen Bestimmungen einem strengen monatlichen Berichtswesen an die Banken. Das letzte monatliche Bankenreporting erfolgte Ende Mai 2011 durch KPMG. Im Zusammenhang mit der Übernahme der 80-prozentigen Landesbürgschaft zugunsten der Kautionsversicherer erfolgte eine Prüfung durch PwC am 17.06.2011<sup>175</sup> und damit gerade einmal zwei Monate vor dem jetzt zu prüfenden Antrag der Werften auf Pfändungsfreigabe des Bardepots. In dem PwC-Gutachten vom 23.08.2011 aber offenbart sich eine erhebliche Abweichung der Annahmen der Werften zu den Liquiditätszuflüssen, die in keinem sachlichen Zusammenhang zu der Havarie und zu den Zahlungsverzögerungen stehen.

Es handelte sich dabei um folgende Positionen<sup>176</sup>:

- Planung von Erlösen aus dem Verkauf von Reederdarlehen i.H.v. 15 Mio. € im Oktober 2011. Die Reederdarlehen dienten ferner dem Landesförderinstitut als Sicherheit für das gewährte 48 Mio. € Darlehen.<sup>177</sup>
- Planungen eines früheren Liquiditätszuflusses aus dem Vorziehen eines Teils der Kaufpreiszahlungen der Scandlines-Fähren im Oktober 2011 i.H.v. 12 Mio. €
- Planungen erster Einzahlungen aus Offshore-Wind Aufträgen. Hierbei handelte es sich um den Bau von Jackets für Offshore Windkraftanlagen in 2011 i.H.v. 7 Mio. €

Bei all diesen Positionen merkte PwC nüchtern an, dass im Gegensatz zu dem Bericht vom 17.06.2011 diese Positionen nunmehr von den Werften nicht mehr in ihren Planungen Berücksichtigung fanden. Wie es allerdings dazu kommen konnte, dass innerhalb von

---

<sup>171</sup> Vgl. Wortprotokoll, Dr. Markus Stadler, 28. Sitzung, S. 12

<sup>172</sup> Vgl. ADRs. 6/31, S. 28

<sup>173</sup> Vgl. FM 15, S. 1319

<sup>174</sup> Vgl. FM 15, S. 1315 ff.

<sup>175</sup> Vgl. FM 14, S. 1006 ff.

<sup>176</sup> Vgl. FM 15, S. 1320

<sup>177</sup> Vgl. FM 14, S. 203

gerade einmal zwei Monaten Geldzuflüsse von immerhin 34 Mio. @ en passant wegfallen, wird auch von PwC nicht weiter hinterfragt. Mit einer auch nur halbwegs seriösen Finanzplanung hat dies jedenfalls nichts mehr zu tun. Ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt fehlt es an einer Plausibilisierung durch KPMG<sup>178</sup>, obwohl diese vertraglich dazu verpflichtet waren. Gründe hierfür sind nicht bekannt.

Der Bericht von PwC vom 23.08.2011 ist damit aber bei Weitem noch nicht abgeschlossen. Denn nunmehr rückt in den Fokus, dass die Werften auch mit großzügigen Zahlungseingängen von Schiffbauprojekten gerechnet haben, die sich zum Zeitpunkt der Antragsstellung am 23.08.2011 entweder in der Vertragskategorie zwei oder drei, also unter Finanzierungsvorbehalt standen oder in der Angebotsphase und damit rechtlich noch nicht verbindlich verhandelt waren. Demnach sollten laut Planungen der Werften Zahlungseingänge bis Dezember 2011 i.H.v. 25,4 Mio. € eingehen. Bis Januar 2012 kumulierten sich die erhofften Zahlungseingänge auf dann schon 47,9 Mio. €<sup>179</sup> Hierzu merkt PwC in ihrem Bericht ausdrücklich an: „Diese Planungsansätze halten wir zumindest auf der angenommenen Zeitschiene nicht mehr in jedem Fall für plausibel.“<sup>180</sup>

Das Ergebnis der Prüfung durch PwC lautete wie folgt:

„Ohne Freigabe der verpfändeten Anzahlungen wäre die Zahlungsfähigkeit der P+S Werften kurzfristig nicht mehr sichergestellt. Mit Freigabe der Sicherheit wäre die Zahlungsfähigkeit der P+S Werften für die nächsten Monate dargestellt.“<sup>181</sup>

Mit dieser Erklärung des Landesmandatars ist die Insolvenzreife der Werften offenkundig schon im August 2011 eingetreten. Ungünstiger hätte die Insolvenz der P+S Werften in politischer Hinsicht nicht eintreten können. Denn am 04.09.2011 fanden die Landtagswahlen in Mecklenburg-Vorpommern statt. Die Insolvenz der Werften hätte nicht nur den Ministerpräsidenten des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Erwin Sellering, in erhebliche Erklärungsnot gebracht, sondern die ganze Landesregierung gleich mit sich. Denn noch zuvor hat die Landesregierung sich nicht nur allgemein ob ihrer erfolgreichen Wirtschaftspolitik gerühmt, sondern der Öffentlichkeit auch die erfolgreiche Beschreitung der P+S-Werftensanierung versprochen. Die Insolvenz der P+S Werften hätte dies alles ad absurdum geführt. Vor diesem Hintergrund ist es daher auch nicht weiter verwunderlich, dass die Insolvenzreife der P+S Werften weder dem Wirtschafts- noch dem Finanzausschuss des Landtags mitgeteilt wurde. Auch die Öffentlichkeit und die Belegschaft der P+S Werften wurde durch die Landesregierung somit in der Unkenntnis belassen.

Wie prekär, gar existenzbedrohend die wirtschaftliche Situation der Werften war, war auch an der Eile des Antrags auf Freigabe des Bardepots abzulesen. Eine Entscheidung musste in nur zwei Tagen, spätestens also bis zum 25.08.2011 getroffen werden. Die Entscheidung über die Freigabe des Bardepots ist aufseiten der Landesregierung im Bürgerschaftsausschuss erfolgt.<sup>182</sup>

---

<sup>178</sup> Vgl. FM 15, S. 1321

<sup>179</sup> Vgl. FM 15, S. 1325

<sup>180</sup> FM 15, S. 1325

<sup>181</sup> FM 15, S. 1327

<sup>182</sup> Wortprotokoll Hanns-Christoph Saur, 40. Sitzung, S. 8



Wer aufseiten der Landesregierung konkret der Freigabe des Bardepots zugestimmt hat, konnte selbst nach intensiver Zeugenbefragung nicht vollständig ermittelt werden. Angeblich soll ein Referatsleiter im Wirtschaftsministerium der Freigabe des Bargelddepots für die Landesregierung zugestimmt haben. Demnach soll ein Referatsleiter über die zweistellige Millionensumme entschieden haben.

Ohnehin fällt auf, das in Anbetracht der Bedeutung der Freigabe des Bardepots nur eine rudimentäre Verschriftlichung des Vorgangs in den Aktenbeständen zu finden ist. Derartige Entscheidungen stehen überdies normalerweise unter einem Leitungsvorbehalt. Dies war ausgerechnet bei der Entscheidung der Freigabe des Bardepots nicht der Fall.<sup>183</sup> Dies könnte mindestens eine Dienstpflichtverletzung darstellen.

Da auch die Zustimmung des Bundes in der Angelegenheit erforderlich war, wurde eiligst am 25.08.2011 eine Telefonkonferenz einberufen, wo über die Freigabe beraten wurde. Mit welchen konkreten Erörterungen und aus welchen Gründen die Entscheidung für die Freigabe des Bardepots erfolgte, ist nicht bekannt.

Diese schon als „Geheimniskrämerei“ anmutende Vorgehensweise erklärt sich durchaus vor der am 4.September 2011 stattfindenden Landtagswahl in Mecklenburg-Vorpommern. Zweifelsohne wäre die öffentliche Berichterstattung über die Insolvenzreife der Werften im August 2011 ein großer Dämpfer für den Wahlkampf der Regierungskoalition aus SPD und CDU. So gesehen würde das Kleinhalten des Themas aus Sicht der Regierungskoalition durchaus Sinn ergeben. Zurück aber bleibt der Eindruck, dass durch die schon fast heimliche Freigabe des Bardepots die Landesregierung Zeit zur unbelasteten Überbrückung des Wahlkampfes schlicht erkaufte hat.

### **Eigenkapitalproblem wird auf 100 Mio. € veranschlagt und Einleitung eines Investorenprozesses**

Zu der dargestellten dramatischen Liquiditätsunterdeckung durch die mindestens zu optimistische Kalkulation der Zahlungseingänge hatte die Werft allerdings auch ein Problem mit der Eigenkapitalausstattung.<sup>184</sup> In der 16. Beiratssitzung am 20.09.2011 wird vom Vorsitzenden des Beirats, Herr Kraus, eine Kapitalunterdeckung von 100 Mio. € ausgemacht<sup>185</sup>, ohne hierbei auf eine konkrete Beiratvorlage Bezug zu nehmen, noch sonst die Unterdeckung genauer zu verifizieren. Dies verwundert insbesondere vor dem Hintergrund, weil gerade die gute Eigenkapitalausstattung der Werften durch KPMG und Ernst & Young nach der Verschmelzung besonders lobend hervorgehoben wurde. Jetzt aber zeigt sich, dass die durch die Verschmelzung neubewerteten Grundstücke (Hebung stiller Reserven) lediglich einen buchhalterischen Effekt hatte.

Der einzige Ausweg aus dieser Problematik: Die Gewinnung eines finanzkräftigen Investors. Diesbezüglich wurde die Beratungsgesellschaft Roland Berger mit einer „Machbarkeitsstudie Kapitalerhöhung“ beauftragt. Wie allerdings schon aus der Beauftragung hervorgeht, sollte mit einem privaten Investor die Eigenkapitalunterdeckung gelöst werden. Das Liquiditätsproblem war demnach nicht der Anlass.

---

<sup>183</sup> Wortprotokoll, Hanns-Christoph Saur, 40. Sitzung, S. 72

<sup>184</sup> Vgl. Protokoll der 10. Sitzung des Finanzausschusses, S. 22

<sup>185</sup> Vgl. WM 46, S. 114

Roland Berger stellte das Ergebnis der Studie am 13.12.2011 in der Staatskanzlei vor.<sup>186</sup> Ziel war es, innerhalb von 12 Monaten den Transaktionsprozess zu starten und nach weiteren vier bis fünf Monaten erfolgreich zu vollenden. Denn wenn der Transaktionsprozess in einem ersten Anlauf scheitern sollte, konnte ein erneuter Anlauf erst in 18 bis 24 Monaten erneut versucht werden. Dafür mussten interne wie externe Voraussetzungen geschaffen werden:

Die unternehmensinterne Organisationsstruktur der Werften musste zunächst auf eine Transaktionsfähigkeit ausgerichtet sein. Roland Berger nennt hier die Schaffung ausreichender Kapazitäten sowie die Vermeidung von negativen Beeinträchtigungen des Tagesgeschäfts.<sup>187</sup> Was im Einzelnen hiermit gemeint ist, geht aus der Studie nicht hervor. Jedenfalls hat offenbar die Landesregierung schon zu Beginn keine Hoffnungen, ob der Standort Wolgast diese Voraussetzungen mitbringt. In einem Jour Fix „Werften“ am 22.08.2011 heißt es: „Insgesamt seien die Marktchancen für Wolgast eher schlecht, die Qualitätssicherung dort funktioniere nicht, die Belegschaft sei zerstritten, das Leistungsniveau fragwürdig“.<sup>188</sup> Dies belegt aber, wie sehr die Landesregierung fernab jeglicher Realität war. Denn im Insolvenzverfahren stellte sich heraus, dass der Werftenstandort Wolgast der leistungsstärkere Teil der beiden P+S-Werftenstandorte war.

Zu den äußeren Voraussetzungen gehörte der Studie von Roland Berger zufolge, dass der Werft ein erfolgreicher Einstieg in das Offshore-Geschäft gelingt. Referenzprojekt sollte (wie auch schon in der Unternehmensplanung von KPMG) das Windparkprojekt Baltic II sein, da man sich mit diesem Projekt weitere lukrative Folgeaufträge erhoffte.<sup>189</sup> Widersprüchlich hieran ist, dass offenbar die Geschäftsführung der Werft (Brammertz) als auch der Beirat an einer Realisierung des Projekts nicht mehr glaubten. Nachdem sich die Auftragsvergabe quer durch alle Beiratsprotokolle immer wieder hinzog, wurde das Projekt in der Beiratssitzung vom 24.10.2011 ad acta gelegt.<sup>190</sup>

Ferner war eine der Prämissen der Studie, dass die Werften über eine ausreichende Projektfinanzierung verfügen mussten. Hierzu sollte schon zu Anfang 2012 ein zusätzlicher Avalrahmen von 250 Mio. € generiert werden. Den Werften gelang auch durch die Hinzuziehung zweier Kautionsversicherer einen zusätzlichen Finanzierer zu generieren, allerdings waren hiermit lediglich 115 Mio. € abgedeckt. Bezüglich der verbleibenden 135 Mio. € stand die Geschäftsführung der Werften in Verhandlung u. a. mit der BayernLB. Ein Engagement allerdings war nicht erfolgreich.

Den Nachweis der Profitabilität sollten die Werften schließlich durch die pünktliche Ablieferung der Neubauprojekte bringen. Schon zu diesem Zeitpunkt ist die Werft allerdings durch die teils erheblich verspätete Ablieferung der Schiffe Rohde Nielsen (Verlust 10 Mio. €), EGV und Swedish Cost Guard auch schon bei der NORD/LB in Verruf geraten, Spezialschiffe nicht profitabel herstellen zu können.<sup>191</sup> Weitere Projektverschiebungen, wie z. B. die Scandlines-Fähren, sollten zudem die Außenwirkung der Werften weiterhin erheblich verschlechtern, wie auch der Beirat im April 2012

---

<sup>186</sup> Vgl. FM 18, S. 2477 ff.

<sup>187</sup> Vgl. FM 18, S. 2487

<sup>188</sup> StK 2, S. 875

<sup>189</sup> Vgl. FM 18, S. 2487

<sup>190</sup> Vgl. WM 123, 68, S. 73

<sup>191</sup> Vgl. FM 15, S. 1482

feststellen musste.<sup>192</sup>

Welche Schwierigkeiten die Werften bei der ordnungsgemäßen Auftragsabwicklung ab 2011 tatsächlich hatten, verdeutlicht folgende Übersicht:<sup>193</sup>

#### Auslieferungen 2011

Schiff	Bau Nr.	Werft	Kaufpreis in Mio. Euro	Vertrag	Liefertermin	
Fluss-Kreuzfahrtschiff II Permicom	487	VWS	20,00	2009	31.03.2011	Termingerecht
Fluss-Kreuzfahrtschiff III Permicom	488	VWS	20,00	2009	13.04.2011	Termingerecht
Delphi /später Arkas Shipping Transport	484	VWS	24,00	2007	18.04.2011	Termingerecht
EGV	296	PWW	40,00	2008	19.05.2011	Termingerecht
Split Hopper Barge 1	568	PWW	16,40	2009	24.08.2011	Verspätet
Split Hopper Barge 2	569	PWW	16,40	2009	14.10.2011	Verspätet
<b>Gesamt 6 Schiffe</b>			<b>136,80</b>			

#### Auslieferungen 2012

Schiff	Bau Nr.	Werft	Kaufpreis in Mio. Euro	Vertrag	Liefertermin	
Schiffbauteile Fregatte F-125	280	PWW	5,50		05.03.2012	Verspätet
Coast Guard Vessel/KBV 032	565	PWW	21,60	2009	Mai 2012	Verspätet
Coast Guard Vessel/KBV 031	564	PWW	23,00	2009	Juni 2012	Verspätet
<b>Gesamt 3 Schiffe</b>			<b>50,10</b>			

Anzumerken ist, dass die drei im Jahre 2012 zur Auslieferung gelangten Schiffe sämtlichst hätten schon im Jahre 2011 zur Auslieferung gelangen müssen. Diese wurden mit zeitlich erheblicher Verspätung an die jeweiligen Besteller übergeben. Immer wieder wurde das angeblich reichhaltige Orderbook der Werften von allen Beteiligten lobend hervorgehoben. Von den in der Unternehmensplanung unterstellten 43 Schiffsbauneuaufträgen sind bis zur Insolvenz der Werft gerade einmal 17 Schiffe zur Auslieferung gelangt und dies mit teils erheblicher Verspätung. Im Jahre 2012 bis zur Insolvenz der Werft im August 2012 wurden keine Aufträge akquiriert. Die Volkswerft Stralsund hat - im Gegensatz zur Peene Werft -

<sup>192</sup> Vgl. WM 46, S. 441, S. 438

<sup>193</sup> Vgl. ADRs. 6/75

seit April 2011 kein einziges Schiff zur Auslieferung gebracht.<sup>194</sup>

## 2.10. Scandlines-Fähren

Von herausragender Bedeutung für das von KPMG erstellte Sanierungskonzept waren die beiden Scandlines-Fähren (Bau Nr. 502 und 503). Nicht nur, weil es sich bei diesen Aufträgen um ein technisch sehr anspruchsvolles Projekt handelte, dass den Werften gleichsam als Vorzeigeprojekt dienen sollte, komplexe Schiffbauprojekte erfolgreich abwickeln zu können und Neubaufträge am Markt zu generieren. Ebenso entscheidend war aber auch die vertragsgerechte Ablieferung der Fähren, die im Januar und Februar 2012 vorgesehen waren und die zuvor ausgehandelten Vertragsmodalitäten. 80 Prozent der Kaufpreiszahlungen waren erst bei mangelfreier Ablieferung der Schiffe zu zahlen.<sup>195</sup> Bei einer ursprünglichen Kaufpreissumme von je 83 Mio. € pro Schiff rechneten die Werften also mit festen Zahlungen von insgesamt ca. 133 Mio. € mit der Ablieferung der Schiffe. Jede Verzögerung bei der vertragsgerechten Ablieferung bringt die Werft daher in nicht mehr kompensierbare Liquiditätskrisen.<sup>196</sup>

Umso erstaunlicher ist die mangelhafte Planung und Ausführung der genannten Fähren durch die Werft selbst und die fehlende kritische Begleitung des Beirats, und zwar von Anfang an. Noch bevor mit dem eigentlichen Bau begonnen wurde, hat der Schiffsbausachverständige bereits im September 2010 festgestellt, dass die von der Werft veranschlagten Fertigungs- und Konstruktionsstunden als zu gering veranschlagt wurden, um ein derartiges Projekt auf die Beine zu stellen.<sup>197</sup>

Nicht zu erklären ist allerdings, warum bei einem derartigen Schlüsselprojekt für den Schiffbau unerlässliche Maßnahmen wie das Gewichtsmanagement außer Acht gelassen wurde. Der Schiffsbausachverständige, Herr Axel Mühlhausen, führt hierzu in seiner Anhörung vor dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuss wörtlich aus: „Normalerweise wird bei solchen Projekten, und das ist bei allen Werften dieser Welt so, bei Großprojekten wird jedes Teil, das an Bord installiert wird, gewogen auf einer Waage. Das ist da nicht geschehen. Das haben wir auch mehrfach bemängelt, dass das nicht geschehen ist. Und es stellte sich auch dar, dass das Schiff immer schwerer wurde, aber wir waren immer noch in der vertraglich zugesicherten Grace, ohne dass dort Pönalen zu zahlen waren. Und ich glaube im April 2010 hatten wir eine erste Überschreitung und das haben wir auch jeweils in unseren Berichten dargelegt, dass das so langsam aber sicher alle Grenzen überschreitet“.<sup>198</sup> Die Gewichtsüberschreitung sollte mit zunehmenden Bautenstand nicht etwa abnehmen, sondern steigerte sich sukzessive. Am Ende waren die beiden Scandlines-Fähren einfach zu schwer und das in einem Ausmaß, dass die beiden Fähren für den Besteller Scandlines für den geplanten Fährbetrieb schlicht unbrauchbar waren.<sup>199</sup> Bei Niedrigwasser hätten die Fähren den Hafen auf dänischer Seite in Gedser nicht mehr anlaufen können.

Schon personell war die Werft zum Bau der Fähren nicht in der Lage. In einer Beiratssitzung am 04.04.2012 berichtete der Geschäftsführer der Werft, Herr Brammert, z.

<sup>194</sup> Vgl. Wortprotokoll, Rüdiger Fuchs, 48. Sitzung, S. 12

<sup>195</sup> Vgl. WM 23, S. 113

<sup>196</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Werner, 30. Sitzung, S. 19

<sup>197</sup> Vgl. Wortprotokoll, A. Mühlhausen, 30. Sitzung, S. 106

<sup>198</sup> Wortprotokoll, A. Mühlhausen, 30. Sitzung, S. 107

<sup>199</sup> Vgl. Wortprotokoll, M. Werner, 30. Sitzung, S. 17

dass der für den Bau und die Überwachung federführende Geschäftsführer Torsten Moschell der Geschäftsführung mitgeteilt habe, mit dem Bau der Fähren schlicht überfordert zu sein. Der Arbeitsrückstand allein bei den Scandlines-Fähren betrug zu diesem Zeitpunkt 160.000 Arbeitsstunden.<sup>200</sup>

Bei dieser Sachlage war es nur konsequent, dass die Ablieferungstermine sukzessive immer wieder verschoben werden mussten. Dies führte schließlich dazu, dass die Reederei Scandferries Chartering am 20.06.2012 die Kündigung der Verträge zum 25.06.2012 androhte.<sup>201</sup> Hierdurch aufgeschreckt ist der Minister für Wirtschaft, Bau und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Herr Harry Glawe, mit einem skurril anmutenden Versuch zur „Gegenoffensive“ geschritten, indem er in einem Schreiben am 21.06.2012 der Reederei Schadenersatzforderungen in einer Größenordnung von deutlich über 300 Mio. € androhte, wenn die Kündigung der Verträge durch den Besteller Scandlines tatsächlich erfolgen sollte.<sup>202</sup> Woher eine solche Schadenersatzklage seine juristische Rechtfertigung nehmen sollte, wenn etwa der Besteller Scandlines von seinem vertraglich begründeten Recht auf Kündigung der Verträge in Anspruch nimmt, geht aus dem Schreiben freilich nicht hervor. Das Ergebnis der in der Folge mit Scandlines und dem Minister Glawe geführten Verhandlung am 25.06.2012 war jedenfalls gegenteiliger Natur: Als Entschädigung für die wirtschaftlichen Schäden, die Scandlines infolge des Verzugs erlitten hat, erhielt der Besteller pauschal je Schiff 5 Mio. €, mithin insgesamt 10 Mio. €. Letztmalig ließ sich Scandlines auf einen neuen Ablieferungstermin der beiden Fähren ein und zwar für den 30.09.2012 (Neubau Nr. 502) und den 12.11.2012 (Neubau Nr. 503). Für den Fall, dass die P+S Werften vor diesen Ablieferungsterminen insolvent gingen, erhielt Scandlines eine „Performance Garantie“ direkt vom Land Mecklenburg-Vorpommern i.H.v. 14,8 Mio. €<sup>203</sup> Damit war das Fiasko des Themas Scandlines sowohl für die Werft als auch für das Land Mecklenburg-Vorpommern auch vertraglich dokumentiert.

## 2.11. Erosion der Deckungsbeiträge

Die Krise der Werft Ende 2011 reduzierte sich allerdings keineswegs auf die finanzwirtschaftliche Seite und die nicht vertragsgerechte Ablieferung der Scandlines-Fähren alleine. Diese Tatbestände würden für sich genommen schon ausreichen, um von einer gescheiterten Sanierung der P+S Werften zu sprechen. Dass den Werften der Übergang zum profitablen Spezialschiffbau gelingen sollte, darüber hatte die KPMG in ihren monatlichen Reportings zu wachen und dem Bankenkonsortium lückenlos zu berichten. Mitte des Jahres 2012 allerdings wurde wiederum auf Betreiben des Bankenkonsortiums die KPMG durch die Beratungsgesellschaft Roland Berger ausgetauscht. Bis zum Monat März 2012 wurden die monatlichen Reportings durch KPMG erstellt. Ab Mai 2012 folgten dann die Berichte von Roland Berger. Erstmals erstellt wurde der Monatsbericht Mai 2012 von Roland Berger am 03.07.2012.<sup>204</sup> Ein Vergleich der Berichte über die jeweiligen Monate belegt eine bemerkenswerte Erosion der Deckungsbeiträge und zwar ab dem Zeitpunkt, als das Berichtswesen von Roland Berger übernommen wurde. Folgende Übersicht des Verlaufs der Deckungsbeiträge der einzelnen Schiffsbauprojekte, entnommen aus den jeweiligen Gutachten, verdeutlicht dies

---

<sup>200</sup> Vgl. WM 46, S. 437

<sup>201</sup> Vgl. FM 25, S. 2189

<sup>202</sup> Vgl. LFI 36, S. 437

<sup>203</sup> FM 25, S. 2220

<sup>204</sup> Vgl. FM 25, S. 2366 ff.

anschaulich:

DB 1 (Quelle: Bankenreporting, P+S, KPMG und RB)														DB 3 **	
Schiffe/Datum	DB 1 Plan	DB 1 Plan	August	November	Dezember	Januar	Februar	März	Mai	Juni	Mai	Juni	DB 3 **	DB 3 **	
	28.12.2010	20.10.2011	27.09.2011	23.12.2011	01.02.2012	28.02.2012	26.03.2012	04.05.2012	20.06.2012	02.08.2012	20.06.2012	02.08.2012	ausgeliefert	ausgeliefert	
Fregatte 280	2,50	2,90	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,10					ausgeliefert	ausgeliefert	
EGV 296 *	22,00	17,90	22,30	21,90	21,90	21,90	22,00	22,00					raus	raus	
DFDS 500	9,50	10,00	9,20	8,90	8,90	8,90	8,60	6,40	2,50	-0,10	-13,80	-14,10			
DFDS 501	10,70	14,30	12,80	13,40	13,50	13,50	13,10	11,50	7,60	6,20	-5,50	-5,60			
Scandlines 502	12,50	11,70	12,10	11,10	10,20	9,70	9,70	8,10	0,70	-9,30	-25,40	-33,70			
Scandlines 503	13,80	16,90	16,50	16,20	15,40	15,40	15,20	13,60	8,00	-0,60	-13,40	-22,00			
OCV 504	19,20	21,90	22,50	22,40	22,30	22,30	22,50	22,50	22,40	20,90	3,00	3,00			
Coast Guard 564 ***	1,50	0,90	1,10	0,60	0,60	0,60	0,60	0,50	-0,70	-2,50	-6,50	-8,80			
Coast Guard 565	3,00	0,90	3,90	4,30	4,10	3,90	3,70	3,60	3,80	4,00	-1,00	-0,40			
Coast Guard 566	3,00	0,90	3,10	2,90	2,50	2,40	2,40	2,00	1,70	1,50	-2,80	-3,10			
Coast Guard 567	3,00	0,90	4,20	4,60	4,40	4,40	4,40	3,90	3,60	3,20	0,00	-0,50			
Royal Arctic Line ACV 2100	6,70	5,50	6,30	6,30	6,30	6,00	5,90	5,80	2,90	1,50	-4,40	-5,50			
Royal Arctic Line ACV 2101	1,80	1,20	1,70	1,70	1,70	1,80	1,60	1,50	0,10	-0,90	-3,50	-4,00			
Royal Arctic Line ACV 2102	2,60	2,90	2,90	2,90	2,90	3,00	2,90	3,00	1,80	1,70	-1,00	-1,10			
Royal Arctic Line ACV 2103	1,40	0,90	1,30	1,30	1,30	1,40	1,20	1,20	0,60	0,60	-1,60	-2,10			
Royal Arctic Line ACV 2104	2,40	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10	2,20	1,50	1,20	-0,20	-0,60			
Harren & Partner OIV 2105	15,80	19,20	17,10	18,00	19,7*	19,70	19,70	19,90	28,00	26,60	14,10	14,10			
Harren & Partner OIV 2106 ****	0,00	20,80	20,60	21,50	21,60	21,60	21,60	21,60	raus	raus	raus	raus			
<b>GESAMT ohne sonstige</b>	<b>131,40</b>	<b>151,80</b>	<b>162,70</b>	<b>163,10</b>	<b>142,70</b>	<b>161,60</b>	<b>160,20</b>	<b>152,40</b>	<b>84,50</b>	<b>53,30</b>	<b>-62,00</b>	<b>-84,40</b>			
<b>Gesamt ohne 280, 296 + 2106</b>	<b>106,90</b>	<b>110,20</b>	<b>116,80</b>	<b>116,70</b>	<b>96,20</b>	<b>115,10</b>	<b>113,60</b>	<b>105,70</b>	<b>84,50</b>	<b>53,30</b>	<b>-62,00</b>	<b>-84,40</b>			
*	EGV kann erst in 2013 fakturiert werden, hätte ganze Zeit raus gemusst														
**	inklusive anteiliger Gemeinkosten, vor Finanzierung														
***	Übergeben Ende Juni (WM 52, S. 325 pdf)														
****	seit März 2012 bekannt (WM 51, S. 111 pdf), dass OIG in eine Option umgewandelt wird, deshalb Mai und Juni nicht in Planung enthalten und Fehler im März 2012														

In den Planungen noch bis einschließlich März 2011 unter Verantwortung der KPMG ist festzustellen, dass der Deckungsbeitrag I, also der Differenzbetrag nach Abzug des netto Umsatzerlöses von den variablen Herstellkosten, jedenfalls bei den bedeutenden Schiffbauprojekten wie den Scandlines-Fähren (Baunummer 502 und 503), den DFDS-Fähren (Baunummer 500 und 501) mit zunehmenden Bautenstand teils signifikant sinkt. Eine regelrechte Erosion des Deckungsbeitrags I ist zu verzeichnen, seitdem Roland Berger das Monatsreporting für das Bankenkonsortium übernommen hat. Sämtliche sich bis dahin im Portfolio befindlichen Schiffbauprojekte schließen auf einmal fast ausnahmslos mit einem nicht zu erklärenden negativen Deckungsbeitrag ab und das in einer unglaublichen Gesamtgrößenordnung von 53,3 Mio. € Dies obwohl KPMG nur wenige Wochen vor Roland Berger ein völlig anderes Bild der Entwicklung der Deckungsbeiträge gezeichnet hat. Der Prozess der Erosion der Deckungsbeiträge kann sich jedoch nicht gleichsam „über Nacht“ abgespielt haben. Dies widerspricht jeder Logik. Bis zum Austausch der KPMG durch Roland Berger standen vielmehr alle negativen Einflüsse wie die Verschiebung der Ablieferung der Scandlines-Fähren und der Verzögerungen der Reederzahlungen von Terry Highlands und Harren fest. Welche negativen Folgen dies auf den Projektablauf hatte, war KPMG genauso bekannt. Trotzdem spiegelt sich dies in den Betrachtungen von KPMG nicht wieder. Erst mit Roland Berger werden die Folgen deutlich sichtbar.

Damit aber ist die Betrachtung der Entwicklung der Deckungsbeiträge noch nicht abgeschlossen. Im Gegensatz zu KPMG nimmt Roland Berger erstmals den Deckungsbeitrag III in ihre Überlegungen auf. Nunmehr wird die vormalige Arbeit und der praktische Nutzen für den Sanierungserfolg gänzlich ad absurdum geführt. Nahezu alle der in der Tabelle aufgeführten Schiffbauprojekte schließen mit einem negativen Deckungsbeitrag III ab. Der Gesamtverlust beläuft sich auf unglaubliche 84,4 Mio. € Alleine die beiden Scandlines-Fähren tragen mit einem Verlust i.H.v. ca. 55 Mio. € zu diesem verheerenden Ergebnis bei.

Welche Sorgfalt KPMG bei der Erstellung des letzten Monatsreportings für den Monat März 2012 hat walten lassen, belegt sich am Schiff mit der Baunummer 2106 des Bestellers Harren. Wie bereits oben dargelegt, wurde das genannte Schiff Ende März 2012 nach langwierigen Verhandlungen vom Festauftrag in den Optionsstatus zurückversetzt. In den Planungen des Monatsreports März 2012 mit Kenntnisstand 04.05.2012 geht KPMG allerdings nach wie vor vom Festauftrag des genannten Schiffes aus und rechnet überdies mit einem satten Deckungsbeitrag I i.H.v. 20,8 Mio. €<sup>205</sup>

Die Annahme, dieser Erosionsprozess der Deckungsbeiträge könnte sich innerhalb weniger Wochen entwickelt haben, ist absolut lebensfremd und entbehrt jeder Grundlage. Die Arbeit von KPMG muss in jeder Hinsicht kritisch betrachtet werden. Denn wie ist es sonst zu erklären, dass fundamentale Annahmen allein durch den Austausch des Wirtschaftsprüfers gleichsam „über Nacht“ keine Grundlage mehr haben?

Ebenso unerklärlich ist das rein passive Verhalten des Bankenkonsortiums. Unstreitig waren diese Adressat des monatlichen Berichtswesens. Wer meint, der Inhalt der durch Roland Berger ermittelten Prüfergebnisse würde das Bankenkonsortium dazu veranlassen, die Bürgen als Vertragspartner zumindest auch nur dem Grunde nach zu warnen, wird sich jäh getäuscht sehen. Eine Information der Banken an das Land und den Bund unterblieb schlicht, diese Informationspolitik wirft haftungsrechtliche Fragen auf. Die Landesregierung

---

<sup>205</sup> LFI 35, S. 470



hat in dieser Hinsicht aus unerklärlichen Gründen bisher keine konkreten Schritte eingeleitet.

Aber auch der Landesmandatar PwC besticht in dieser Thematik durch eine bemerkenswerte Unkenntnis. Konkret wurde der Vertreter der PwC, Herr Holger Jandke, in seiner Anhörung vor dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuss am 06.10.2014 danach befragt, ob und wie PwC die von Roland Berger begutachteten Prüfergebnisse der Entwicklung der Deckungsbeiträge an die Landesregierung weitergeben hat. Herr Jandke wusste auf diese Frage schlicht keine Antwort. Er konnte nicht einmal sagen, woher die Zahlen von Roland Berger herkommen und was es damit auf sich hat.<sup>206</sup> Wohl gemerkt: PwC wusste von der Entwicklung der Deckungsbeiträge seinerzeit im Juli 2012 nichts und selbst Jahre später war dieses Thema für die PwC völlig fremd. Diese Unkenntnis wirkte sich folgerichtig fatal auf die Bildung der Rettungsbeihilfe der Landesregierung aus, denn damit war PwC maßgeblich befasst.

Dass bei dieser verheerenden Bilanz der P+S Werften an eine erfolgreiche Investorensuche nicht zu denken war, erklärte sich von selbst. Vielmehr musste die öffentliche Hand wiederum eingreifen und mit einer staatlichen Rettungsbeihilfe das Werftenunternehmen vor einer akuten Insolvenz vermeintlich bewahren.

## 2.12. Bemessung und Gewährung einer Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe im Jahr 2012

In das Thema der Rettungsbeihilfe für die P+S Werften hat sich laut Aktenlage erstmals der Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Herr Erwin Sellering, Ende des Jahres 2011 eingeschaltet. In einer Gesprächsrunde zusammen mit dem Innenminister, der Finanzministerin und dem Chef der Staatskanzlei am 19.12.2011 wurde den P+S Werften zunächst der erfolgreiche Umstieg vom Serienschiffbau in den Spezialschiffbau bescheinigt, da diese im Vergleich zu den übrigen Werften über eine sehr gute Auftragslage verfüge.<sup>207</sup> Da die Werften allerdings wegen der verzögerten Reederzahlungen des Bestellers Harren Ende des Jahres 2011 in Liquiditätsschwierigkeiten geraten seien, sei die Bildung eines sogenannten „Headrooms“ erforderlich, der eine Größenordnung von 50 Mio. € aufweisen sollte.<sup>208</sup> Da allerdings keine privaten Investoren zur Verfügung stünden, die als Kapitalgeber fungieren könnten, könne nach Lage der Dinge nur das Land Mecklenburg-Vorpommern die Eigenkapitalstruktur der Werften stärken. In der Gesprächsrunde wurden drei mögliche Szenarien hierzu diskutiert:<sup>209</sup>

- Direkte oder indirekte Übernahme von Gesellschaftsanteilen an den P+S Werften und Erhöhung ihres Barkapitals um mindestens 50 Mio. € sowie anschließende Umwandlung des 48 Mio. € Darlehens in ein Gesellschafterdarlehen.
- Aufstockung des Landesdarlehens um mindestens 50 Mio. € auf insgesamt 100 Mio. € bei gleichzeitiger Umwandlung in ein nachrangiges eigenkapitalähnliches Darlehen.
- Notifizierung einer Rettungsbeihilfe i.H.v. mindestens 50 Mio. € bei der EU-Kommission und Beantragung einer Umstrukturierungsbeihilfe in entsprechender

<sup>206</sup> Vgl. Wortprotokoll, Holger Jandke, 38. Sitzung, S. 52

<sup>207</sup> Vgl. WM 50, S. 81

<sup>208</sup> Vgl. WM 50, S. 79

<sup>209</sup> Vgl. WM 50, S. 78

## Höhe

Den Weg der Notifizierung wollte die Landesregierung als „endgültig letzten Weg“ beschreiten, da die EU-Voraussetzungen für die Genehmigung der Umstrukturierungsbeihilfe von der Landesregierung selbst als kaum erfüllbar betrachtet wurden.<sup>210</sup>

### **PwC: P+S Werften sind „gesundes Unternehmen“**

Um den P+S Werften aufgrund der ausgebliebenen Reederzahlungen des Bestellers Harren zumindest kurzzeitig einen beihilfefreien Überbrückungskredit zur Verfügung stellen zu können, wurde der Landesmandatar vom Wirtschaftsministerium mit der Prüfung beauftragt, ob die P+S Werften als ein Unternehmen in Schwierigkeiten einzustufen waren.<sup>211</sup> Nur wenn die Werften ein „gesundes Unternehmen“ sind, hätte die Landesregierung mit einem Überbrückungskredit helfen dürfen. Das Ergebnis von PwC am 22.03.2012 war dann auch sehr eindeutig. PwC hielt es für in jeder Hinsicht vertretbar, die P+S Werften als so wörtlich „gesundes Unternehmen“ einzustufen.<sup>212</sup> Weder die sogenannten harten Ausschlusskriterien nach den R&U Leitlinien noch die Generalklausel seien erfüllt.<sup>213</sup> Maßgeblich für die Annahmen von PwC war dabei, dass nach wie vor gute Eigenkapital der P+S Werften, welches sich laut PwC im Dezember 2011 auf insgesamt 46,6 Mio. € belief. Zwar verkannte PwC nicht, dass das Eigenkapital im Vorjahresmonat Dezember 2010 noch 101,2 Mio. € betrug, und die Abweichung im Dezember 2011 somit 54 Prozent ausmachte. Dennoch sei das Eigenkapital der P+S Werften nicht angegriffen, weil die im Jahre 2011 entstandenen Verluste nur zum Teil aus der operativen Tätigkeit der Werft entstanden und im Wesentlichen auf Abschreibungen der Verschmelzungsgewinne zurückzuführen seien.<sup>214</sup>

### **PwC: P+S Werften sind „Unternehmen in Schwierigkeiten“**

Das Ergebnis von PwC vom 22.03.2012, wonach die Werften ein „gesundes Unternehmen“ seien, hatte nicht einmal zwei Monate Bestand. Zwischenzeitlich hat sich die Landesregierung dazu entschieden, den Weg der Rettungsbeihilfe in Form einer Darlehensgewährung an die P+S Werften zu beschreiten und PwC mit der Prüfung beauftragt, ob die EU-rechtlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen.<sup>215</sup> Nur an „Unternehmen in Schwierigkeiten“ dürfen Rettungsbeihilfen gewährt werden. Nunmehr stellt PwC den eigenen Bericht vom 22.03.2012 gänzlich auf den Kopf. Am 01.06.2012 stuft PwC die P+S Werften als ein „Unternehmen in Schwierigkeiten“ im Sinne der R&U Leitlinien ein, weil die harten Kriterien des Eigenkapitalverzehr vorlägen.<sup>216</sup> Ausweislich des Berichts von PwC sinkt das bilanzielle Eigenkapital unterjährig im Mai 2012 auf 23 Mio. € und verringert sich im August 2012 auf minus 5 Mio. €<sup>217</sup> Darüber hinaus stellte PwC fest, dass auch der Insolvenzgrund der drohenden Zahlungsunfähigkeit nach § 18 InsO vorliege, weil die P+S Werften nicht mehr in der Lage seien, ihren laufenden

---

<sup>210</sup> WM 50, S. 78

<sup>211</sup> Vgl. FM 22, S. 884

<sup>212</sup> Vgl. FM 22, S. 885

<sup>213</sup> Vgl. FM 22, S. 893

<sup>214</sup> Vgl. FM 22, S. 888

<sup>215</sup> Vgl. LFI 36, S. 257

<sup>216</sup> Vgl. LFI 36, S. 255

<sup>217</sup> Vgl. LFI 36, S. 255

---

**Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.<sup>218</sup>**

Es mutet schon sehr seltsam an, wenn ein renommiertes Beratungsunternehmen wie die PwC innerhalb weniger Wochen zu fundamental gegensätzliche Prüfungsergebnissen kommt, indem PwC die P+S Werften zunächst nach dem eigenen Sprachgebrauch als „gesundes Unternehmen“ und dann schließlich doch als „Unternehmen in Schwierigkeiten“ mit drohender Zahlungsunfähigkeit einstuft. Mag dies verstehen wer will, mit einer seriösen Wirtschaftsprüfung hat dies jedenfalls wenig zu tun. Es versteht sich von selbst, dass die Landesregierung in der Folge PwC auch mit der Prüfung beauftragte, die Höhe der Rettungsbeihilfe zu definieren.

**PwC bemisst die Rettungsbeihilfe im Mai 2012 auf 152 Mio. € in der Spitze**

Im Vorfeld der Bemessung der Rettungsbeihilfe gab PwC eine erste Einschätzung des Finanzierungsbedarfs der P+S Werften mit Arbeitspapier vom 04.05.2012 ab.<sup>219</sup> Erstmals wagte sich von den involvierten renommierten Wirtschaftsprüfungsunternehmen PwC zu einer tiefer gehenden Analyse des Finanzierungsbedarfs der P+S Werften und förderte dabei vermeintlich Erstaunliches zutage. Der Landesmandatar ermittelte, dass die P+S Werften schon aus der Vergangenheit mit liquiditätswirksamen Belastungen vornehmlich aus der Zeit von 1998 bis 2011 behaftet waren, die eine Größenordnung von 150 Mio. € ausmachten.<sup>220</sup> In der Zeit von 1998 bis 2008 stauten sich Liquiditätsbelastungen durch Verluste allein der Rolandwerft i.H.v. 43 Mio. € an, für die die Peene-Werft eine Mithaftung übernommen hatte. Für denselben Zeitraum kamen Verluste der Peene-Werft i.H.v. weiteren 50 Mio. € hinzu, die seinerzeit mit dem Kauf der Volkswerft von dem Verkäufer der Gruppe A.P. Möller Maersk resultierten. Schließlich ermittelte PwC für den Zeitraum 2009 bis 2011 Restrukturierungskosten i.H.v. 45 Mio. € die durch die Finanzierungskosten inkl. des Bürgschaftsentgelts und durch die Beraterkosten entstanden waren.

Die eigentliche Ausarbeitung zur Ausgestaltung der Rettungsbeihilfe lieferte PwC mit Arbeitspapier vom 21.05.2012 mit dem Titel „Restrukturierung und Rettungsbeihilfe für die P+S Werften“.<sup>221</sup> Detaillierter ging PwC hierbei auf die am 04.05.2012 aufgelisteten Befunde näher ein. Ihre Analyse habe ergeben, dass letztlich über Bauzeitmittel seit Jahren rollierend auch „alte Lasten“ finanziert wurden. Diese alten Lasten resultierten aus nicht gegenfinanzierten Sach-Investitionen und dem Erwerb der Volkswerft im Jahre 2007 durch die Vorgängerwerften.

PwC geht im Rahmen der Analyse auf die drei einzelnen Werftenstandorte Volkswerft Stralsund, Peene-Werft in Wolgast sowie die Rolandwerft in Berne näher ein:<sup>222</sup>

Die Volkswerft Stralsund wurde von 1998 bis 2007 vom dänischen Reeder A.P. Moeller Maersk betrieben, ohne über eigene Betriebs- und Finanzierungsstrukturen zu verfügen. Zum Zeitpunkt des Verkaufs der Volkswerft an die Peene-Werft im Jahre 2007 verfügte die Volkswerft über nahezu kein Eigenkapital. Zwar brachte die Volkswerft durch den Kauf keine Finanzierungslasten aus der Vergangenheit in die Peene-Werft ein, allerdings

---

<sup>218</sup> Vgl. LFI 36, S. 253

<sup>219</sup> Vgl. WM 23, S. 138 ff.

<sup>220</sup> WM 23, S. 139

<sup>221</sup> WM 35, S. 516 ff.

<sup>222</sup> WM 35, S. 515

entstanden im Jahre 2009 bei der Volkswerft durch die Stornierung von 5 Containerschiffsneuaufträgen der Delphis-Gruppe Verluste, die bilanztechnisch bei der Peene-Werft zu verbuchen waren.

Die Peene-Werft in Wolgast selbst konnte seinerzeit den Kaufpreis für die Volkswerft i.H.v. 30 Mio. € selbst nicht aus eigenen Mitteln aufbringen. Daher finanzierte die Peene-Werft den Kaufpreis offenbar sukzessive aus Bauzeitmitteln. Mit Beginn der Schifffahrtskrise im Herbst 2008 kam es bei Kunden der Peene-Werft zu Zahlungsstockungen, sodass die Werft in der Folge gezwungen war, zum einen ihren Bestellern selbst Darlehen zu gewähren und zum anderen Kaufpreisstundungen i.H.v. 12 Mio. € zu gewähren. Zusammen mit der Aufbringung des Kaufpreises für die Volkswerft entstanden Liquiditätsbelastungen bei der Peene-Werft i.H.v. 50 Mio. € die seither die Schiffbauprojekte der Zukunft auszugleichen hatten.

Die Rolandwerft in Berne, die im Zuge der Sanierung im Jahre 2010 an die Lürssen Werft verkauft wurde, hatte noch zu Zeiten in denen sie zur Werftengruppe zugehörig war, Investitionen in einer Größenordnung von 21 Mio. € vorgenommen, ohne diese aus dem eigenen Cash Flow finanzieren zu können. Dieser Betrag, wie auch Werftdarlehen an Besteller von Schiffen i.H.v. 16 Mio. € und weitere Kreditverpflichtungen der Rolandwerft summierten sich letztlich zu Liquiditätsbelastungen i.H.v. 43 Mio. € Für diese Verbindlichkeiten bestand eine Mithaftung der Peene-Werft, die auch mit der Veräußerung an die Lürssen Werft weiterhin erhalten blieb.

In der Summe bezifferte PwC die vergangenheitsbezogenen Lasten der Vorgängerwerften der P+S Werften bis 2008 auf 75 Mio. € Hinzu kamen die Lasten der Schifffahrtskrise. Für den Zeitraum 2009 bis 2010 waren Kaufpreisstundungen von 38 Mio. € zu verkraften. Daneben wurden auch Festbestellungen der Delphis-Gruppe aus dem Orderbuch der Volkswerft storniert und nachverhandelt, was zu Verlusten von 40 Mio. € führte.<sup>223</sup>

Mit dieser vergangenheitsbezogenen Analyse deckte PwC allerdings keine neuen Tatsachen auf. Vielmehr waren diese Verluste allen Beteiligten längst bekannt. Denn das Wirtschaftsprüfungsunternehmen Ernst & Young hat diesen, von PwC erst Mitte des Jahres 2012 erkannten Verlust von 75 Mio. € schon im August 2009 ausgemacht.<sup>224</sup> Schließlich hat der damalige Schiffsbausachverständige Hans Samelin ebenfalls im August 2009 das verlustreiche Geschäft der Volkswerft im Zusammenhang mit den Delphis-Schiffen transparent offen gelegt.<sup>225</sup> Es waren genau diese aus Sicht der P+S Werften verheerenden Zahlen, warum die NORD/LB mit Schreiben vom 03.09.2009 der damaligen Geschäftsführung der P+S Werften mitteilte, dass eine „Beordnung einer neuen Gesamtkreditlinie genauso wie die diskutierte Finanzierung der aufgelaufenen Verluste aus Bankensicht kaum darstellbar“ erschienen ließe.<sup>226</sup>

Auch die Landesregierung war über die immensen Verluste der P+S Werften zeitnah im Bilde. In einer E-Mail des Finanzministeriums gerichtet an den Staatssekretär des Finanzministeriums, Herr Dr. Mediger, und an den Staatssekretär des Wirtschaftsministeriums, Herr Möller, vom 04.09.2009 wird explizit auf das Schreiben der NORD/LB vom 03.09.2009 Bezug genommen. Das Schreiben der NORD/LB, so heißt es in

<sup>223</sup> Vgl. WM 35, S. 513

<sup>224</sup> Siehe oben Seite 6, Fußnote 8

<sup>225</sup> Vgl. WM 7, S. 274 ff.

<sup>226</sup> Vgl. FM 31, S. 438

der betreffenden E-Mail, sei von erfreulicher Deutlichkeit, enthalte allerdings auch unerfreuliche Neuigkeiten, u. a. seien Verluste im Gesamtwerftenbereich zwischen 74 bzw. 96 Mio. € auszumachen, zudem werfe der Auftragsbestand keinen oder nur einen geringen positiven Ergebnisbeitrag aus.<sup>227</sup>

Völlig unglaubwürdig ist deswegen die vorgegebene Ahnungslosigkeit der Landesregierung zu dem Thema der von PwC ermittelten Altlasten der P+S Werften. In der 19. Kabinettsitzung am 29.05.2012 fasst die Landesregierung den von PwC ermittelten Finanzierungsbedarf zusammen:<sup>228</sup> Im Protokoll der Kabinettsitzung heißt es, dass die Werft Altlasten im Zeitraum 1998 bis 2008 i.H.v. ca. 75 Mio. € durch Verluste der vormaligen Rolandwerft und Liquiditätsabflüsse der Peene-Werft zu verzeichnen hatte. Ebenso seien im Zeitraum 2009 bis 2011 nicht erwirtschaftete Kosten der Umstrukturierung i.H.v. 55 Mio. € entstanden. Schließlich kämen für das Jahr 2012 Verluste aus nicht kostendeckenden Altaufträgen i.H.v. 54 Mio. € hinzu. Diese Verluste, so die Feststellung im genannten Kabinettsprotokoll, seien „bislang so nicht bekannt“ und gefährden die weitere Existenz der Werft.

Hierdurch aber wird die bewusst unrichtige Wiedergabe der Kenntniserlangung der Problematik der Altlasten der P+S Werften durch die Landesregierung offenkundig. Die Landesregierung war nachweislich über alle relevanten Tatsachen insbesondere zu der Altlastenproblematik schon Anfang September 2009 auf Grundlage des Ernst & Young-Gutachtens vollständig im Bilde.

Die rollierende Finanzierung der Altlasten und der Zahlungsverzug bzw. Zahlungsausfall der Besteller Harren und Terry Highlands im Verlauf des Jahres 2011 hätten, so führt PwC weiter aus, zu einem Dominoeffekt geführt, d. h. die P+S Werften konnten ihrerseits Subunternehmer nicht entsprechend der vertraglichen Regelungen bezahlen, sodass diese ihre Arbeiten an parallel in Bau befindlichen Schiffen unterbrochen hatten.<sup>229</sup> Diese Unterbrechungen wirkten sich wiederum stark auf den Projektablauf der P+S Werften aus. Es kam zu deutlichen Verzögerungen im Bauablauf, woraufhin wiederum Anzahlungen von den Bestellern ausblieben.

Schwere Vorwürfe erhob PwC in seinem Bericht vom 21.05.2012 in Richtung des Sanierungsgutachters KPMG. Wörtlich heißt es in dem Bericht: „Wären die Lasten der Vergangenheit im Rahmen des Sanierungskonzepts Ende 2009 oder spätestens im Rahmen des Verkaufs der Rolandwerft gelöst worden, wäre es Ende 2011/Anfang 2012 wohl nicht zu dem beschriebenen Dominoeffekt gekommen“.<sup>230</sup>

Den Finanzierungsbedarf für die Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe bemisst PwC nicht nur unterschiedlich, sondern in sich widersprüchlich. Offenbar ist sich PwC über das Schicksal des im Jahre 2009 gewährten LFI-Darlehens i.H.v. 48 Mio. € unschlüssig, welches planmäßig inklusive der jährlichen Zinsen von ca. 5 Mio. € im Dezember 2012 zurückzuzahlen war. PwC plant das Landesdarlehen in eine „geringverzinsliche Finanzierung“ umzuwandeln. Was hiermit im Einzelnen gemeint ist, bleibt unbekannt. Jedenfalls ist damit aber klar, dass das LFI-Darlehen in den Planungen selbst nach wie vor als Fremdkapital der Werften auch von PwC behandelt wurde. Dann aber erklärt sich nicht,

---

<sup>227</sup> Vgl. FM 31, S. 435

<sup>228</sup> Vgl. FM 24, S. 1666

<sup>229</sup> Vgl. WM 35, S. 510

<sup>230</sup> WM 35, S. 509

warum PwC in ein und demselben Arbeitspapier gleichen Datums auf ganz unterschiedliche Beträge der Umstrukturierungsbeihilfe kommt. In der ersten Variante bezifferte PwC die Höhe der Umstrukturierungsbeihilfe insgesamt auf eine Größenordnung von 204 Mio. bis 265 Mio. €. Der Mittelwert beträgt nach Berechnungen von PwC 239 Mio. €<sup>231</sup>

Das 48 Mio. €LFI-Darlehen ist hierbei in den Planungen enthalten. Für den Zeitraum 1998-2011 beträgt der Anteil der Altlasten insgesamt 132 Mio. €. Diese Variante entspricht formal betrachtet den tatsächlichen Gegebenheiten der Werft.

Zu einer völlig anderen Bewertung gelangt PwC dagegen in demselben Arbeitspapier vom 21.05.2012 und mit identischem Titel „Restrukturierung und Rettungsbeihilfe für die P+S Werften“, offensichtlich aber eine andere Version.<sup>232</sup> Nunmehr wird das 48 Mio. €LFI-Darlehen schlicht aus der Betrachtung herausgenommen. Für den Umfang der Umstrukturierungsbeihilfe sieht PwC nun eine Größenordnung zwischen 156 Mio. bis 210 Mio. € vor.

Wieso PwC hier scheinbar im Handstreich das LFI-Darlehen in seinen Planungen nicht mehr berücksichtigt, ist fraglich. In den Überlegungen der Landesregierung selbst war und blieb das Landesdarlehen weiter Fremdkapital der Werften. Es sollte auch nicht etwa durch die Rettungsbeihilfe selbst abgelöst werden, sondern gleichsam neben der Rettungsbeihilfe bestehen bleiben.<sup>233</sup>

Für das Jahr 2012 sieht PwC dann wieder in beiden Varianten einen Finanzierungsbedarf von ca. 137 Mio. €. Der größte Teil dieses Bedarfs mit 54 Mio. € machten Verluste aus unrentablen Schiffbauaufträgen aus. Mit dem aktuellen Schiffbaubestand, lässt sich der Verlust von 54 Mio. € demnach nicht erklären. Eingepreist für den Finanzierungsbedarf des Jahres 2012 waren zudem etwaige Verluste der Scandlines-Fähre in einer Größenordnung von 20 Mio. €. Die Kosten der Umstrukturierung wurden mit 45 Mio. € beziffert.

Für die Phase der sechsmonatigen Rettungsbeihilfe sollten die Werften laut den Berechnungen von PwC mit einem Gesamtbetrag von 152 Mio. € auskommen, welches als Darlehen zur Verfügung gestellt werden sollte. Im Rahmen des EU-Beihilferechts wäre eine Nachbesserung der Rettungsbeihilfe selbst nicht möglich. Nach den Planungen sollte die Rettungsbeihilfe später Teil der Umstrukturierungsbeihilfe werden, eine Kumulierung von Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe sollte nicht erfolgen.<sup>234</sup>

Die Landesregierung verfügte ab dem 21.05.2012 damit über zwei voneinander erheblich abweichenden Varianten zum Umfang der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe. Dem zuständigen Fachminister für Wirtschaft, Bau und Tourismus, Harry Glawe, dagegen waren unterschiedliche Varianten von PwC zur Bemessung der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe dagegen gar nicht erst bekannt.<sup>235</sup>

Das Ergebnis der Untersuchungen von PwC wurde im Mai 2012 bei einem Treffen in Berlin vorgestellt, zu dem auch das frühere Beiratsmitglied Herr Tim Reiners geladen war. Auf diesem Treffen wurde gar von einem Gesamtfinanzierungsvolumen von 280 bis 300 Mio. €

---

<sup>231</sup> Vgl. WM 23, S. 119

<sup>232</sup> Vgl. WM 23, S. 107 ff.

<sup>233</sup> Vgl. Wortprotokoll, Heike Polzin, 59. Sitzung, S. 173

<sup>234</sup> Vgl. WM 35, S. 501

<sup>235</sup> Vgl. Wortprotokoll, Harry Glawe, 59. Sitzung, S. 80 f.

gesprächen, was sich laut Aussage von Herrn Reiners sowohl der Treuhänder als auch die Geschäftsführung so nicht erklären konnten.<sup>236</sup>

Damit aber ist der Gesamtfinanzierungsbedarf der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe schon zu diesem Zeitpunkt völlig unklar. Mit dieser diffusen und schon in sich widersprüchlichen Konzeption hat die Bundesregierung nach Absprache mit der Landesregierung nach ersten Vorgesprächen mit der Europäischen Kommission schließlich am 01.06.2012 die Rettungsbeihilfe mit einem Volumen von 152 Mio. € offiziell beantragt.<sup>237</sup>

Begründet wurde der Antrag mit den ausgefallenen bzw. in Verzögerung geratenen Reederzahlungen von Terry Highland und Harren & Partner, diese hätten über den Jahreswechsel 2011/2012 die Finanzierungsmöglichkeiten der Werften kumuliert überfordert. In der Folge, so führt die Mitteilung der Bundesregierung weiter aus, hätten die P+S Werften ihrerseits Subunternehmer nicht mehr zahlen können, was zu Bauverzögerungen an parallel in Bau befindlichen Schiffen geführt hätte.<sup>238</sup> Mit keinem Wort erwähnt die Bundesregierung, dass der Rettungsbeihilfebetrug die bestehenden Altbelastungen der P+S Werften zu bereinigen hatte.<sup>239</sup>

In der Mitteilung an die Europäische Kommission wurde die von PwC sensitivierte sechsmonatige Liquiditätsplanung bis Dezember 2012 präsentiert. Die Sensitivierung erfolgte unter drei Aspekten:

#### *1. Fahren für die Reederei Scandlines (Bau-Nr. 502, 503)*

Hinsichtlich der von den P+S Werften immer wieder hinausgezögerten Ablieferungsterminen der beiden Scandlines-Fähren war eine Sensitivierung durch PwC nicht mehr möglich. Letztmalig haben die P+S Werften mit dem Besteller Scandlines die Ablieferung der Schiffe für den 30.09.2012 (Bau Nr. 502) und den 12.11.2012 bestimmt.<sup>240</sup> Eine nochmalige Verschiebung der Ablieferungstermine war folglich, schon aufgrund der mit dem Besteller Scandlines getroffenen Abrede, nicht mehr möglich. Die Schlusszahlungen für beide Schiffe i.H.v. 133 Mio. € mussten demnach auch nach den Planungen von PwC zwingend erfolgen. Lediglich bei der Zahlung des Kaufpreises nimmt PwC sicherheitshalber Nachlässe von 20 Mio. € je Schiff vor.<sup>241</sup>

#### *2. Zahlungseingänge durch Neubaufträge*

Neben den Schlusszahlungen der Scandlines-Fähren haben die P+S Werften Zahlungseingänge i.H.v. insgesamt 112,9 Mio. € aus vertraglich noch nicht gesicherten Neubaufträgen der Baunummern 2107, 511, 512 und 538 einkalkuliert. Bei dem Auftrag mit der Baunummer 2107 handelte es sich um einen Folgeauftrag des Bestellers Harren, der bislang als äußerst unzuverlässiger Vertragspartner der P+S Werften in Erscheinung trat und dessen Zahlungsverzögerungen die knappe Liquidität der Werften erheblich belastet hat. PwC hat diese Zahlungseingänge dem Grunde nach nicht beanstandet, verlegte den

<sup>236</sup> Vgl. Wortprotokoll, Tim Reiners, 42. Sitzung, S. 15

<sup>237</sup> Vgl. WM 31, S. 492

<sup>238</sup> Vgl. WM 31, S. 492

<sup>239</sup> Vgl. WM 31, S. 492, siehe auch WM 43, S. 427

<sup>240</sup> Vgl. FM 25, S. 2220

<sup>241</sup> Vgl. WM 31, S. 499

Zeitpunkt dagegen um ca. drei Monate nach hinten, sodass die Zuflüsse aus den Neubaaufträgen ab Oktober 2012 fest einzugehen hatten.<sup>242</sup>

### *3. Weitere Sensitivierung durch Vorauszahlungen an Lieferanten*

Schließlich wurden durch PwC pauschal 10 Mio. Euro an Aufwendungen der Werft eingeplant, für den Fall, dass einige Lieferanten aufgrund der Krisensituation der Werft Vorkasse verlangen sollten.<sup>243</sup>

Nach alledem waren die P+S Werften für einen Zeitraum von 6 Monaten auf Zahlungseingänge von insgesamt ca. 398 Mio. € angewiesen (152 Mio. € Rettungsbeihilfe, 133 Mio. € Schlusszahlungen Scandlines sowie ca. 113 Mio. € Zahlungsraten der Neubaaufträge). Verzögerungen bei den avisierten und durch PwC sensitivierten Zahlungseingängen würden unweigerlich zum Scheitern auch der Rettungsbeihilfe führen.

Damit ist aber ein Mindestmaß an Vertrauen und Zuverlässigkeit in die Geschäftsführung der P+S Werften, allen voran in die Fähigkeiten des Geschäftsführers der P+S Werften, Herr Dr. Brammertz, vorausgesetzt. Denn schließlich hat die Geschäftsführung die Landesregierung und PwC über die wöchentliche Liquiditätsentwicklung die zur tranchenweise Auszahlung der Rettungsbeihilfe führen in Kenntnis zu setzen und vor allen Dingen über die erfolgreiche Abarbeitung der Scandlines-Aufträge zu unterrichten. Das Vertrauen der Landesregierung in die Geschäftsführung war gelinde gesprochen nicht mehr vorhanden. In einem Jour fixe „Werften“ am 18.04.2012 schätzten die Anwesenden (Teilnehmer waren unter anderem der frühere Chef der Staatskanzlei, Reinhard Meyer sowie der damalige Staatssekretär im Finanzministerium, Dr. Mediger) ein, dass die Geschäftsführung insbesondere im Hinblick auf die Abarbeitung der Scandlines-Aufträge so wörtlich „überfordert“ sei.<sup>244</sup> Schließlich wird der Geschäftsführung um Herrn Dr. Brammertz in einer weiteren Sitzung des Jour fixe am 14.05.2012 gänzlich jede Fähigkeit abgesprochen: Die Geschäftsführung, so die einhellige Auffassung im Jour fixe, „könne es augenscheinlich nicht“.<sup>245</sup>

Dieses eigentlich verheerende Meinungsbild der Landesregierung über die Geschäftsführung hielt diese allerdings nicht davon ab, Gelder aus der Rettungsbeihilfe noch vor der Genehmigung durch die Europäische Kommission an die P+S Werften auszuzahlen. Am 04.06., 26.06. und 28.06.2012 wurden drei Tranchen in einer Gesamtgrößenordnung von 44 Mio. € an die P+S Werften ausgezahlt.<sup>246</sup>

### **Europäische Kommission genehmigt die Rettungsbeihilfe am 11.07.2012**

Am 11.07.2012 hat die Europäische Kommission die Rettungsbeihilfe mit einem Höchstbetrag von 152,4 Mio. € allerdings unter ausdrücklicher Missbilligung der bereits im Juni ausgezahlten Raten, genehmigt.<sup>247</sup> Das Darlehen war nach Ausführungen des Bescheids der Europäischen Kommission spätestens am 03.12.2012 zurückzuzahlen.<sup>248</sup>

---

<sup>242</sup> WM 31, S. 499

<sup>243</sup> WM 31, S. 499

<sup>244</sup> StK 3, S. 279

<sup>245</sup> StK 3, S. 263

<sup>246</sup> LFI 38, S. 121

<sup>247</sup> WM 72, S. 33 ff.

<sup>248</sup> WM 72, S. 28



Gleichzeitig hat die Kommission die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, innerhalb von sechs Monaten nach Auszahlung der ersten Rate der Rettungsbeihilfe einen Umstrukturierungsplan oder einen Liquidationsplan vorzulegen. Für den Fall, dass der Betrieb der P+S Werften fortgeführt werden sollte, hat die Kommission den Nachweis über die vollständige Rückzahlung der Rettungsbeihilfe gefordert.<sup>249</sup> Das Land Mecklenburg-Vorpommern selbst hat mit einer Rückzahlung der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe weder gerechnet, noch hat dies sonst in den Überlegungen eine Rolle gespielt. Vielmehr war sich die Landesregierung von Anfang an sicher, dass die eingesetzten Mittel von den Werften entweder gar nicht oder höchstens teilweise zurückgezahlt werden, weil die Landesregierung den Werften von Beginn an eine derartige Leistungskraft aus noch zu erwirtschaftenden Erträgen schlicht nicht zugetraut hat. Wörtlich heißt es in einer Tischvorlage für den Koalitionsausschuss am 8. Mai 2012 zur Rettungsbeihilfe: "Das Land muss sich darüber im Klaren sein, dass die für die Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe eingesetzten öffentlichen Mittel aus künftigen Erträgen der Werft nicht oder allenfalls teilweise zurückgeführt werden kann."<sup>250</sup>

Die Genehmigung der Rettungsbeihilfe durch die Europäische Kommission am 11.07.2012 erfolgte zu einem Zeitpunkt, als der neue Wirtschaftsprüfer der P+S Werften, Roland Berger Strategy Consulting GmbH, seinen ersten Monatsbericht für den Monat Mai 2012 am 03.07.2012 und damit eine Woche vor der Genehmigung der Rettungsbeihilfe durch die Europäische Kommission veröffentlicht.<sup>251</sup> In diesem Bericht wies Roland Berger einen Verlust im Deckungsbeitrag III der damals im Bau befindlichen Schiffbauaufträge i.H.v. 54 Mio. € aus.<sup>252</sup> Im Monatsbericht Juni 2012, veröffentlicht am 02.08.2012 belief sich der Verlust des Deckungsbeitrags III auf 77 Mio. €<sup>253</sup>

Mit den beiden Monatsberichten von Roland Berger stand schon zu Anfang der Rettungsbeihilfe fest, dass der Rahmen von 152,4 Mio. € bei Weitem nicht ausreichen konnte, um die Werft liquiditätsseitig bis Dezember 2012 am Leben zu erhalten. Die Verluste, die PwC bei der Bemessung der Rettungsbeihilfe für das gesamte Jahr 2012 i.H.v. 54 Mio. € prognostiziert hatte, waren schon im ersten Monatsbericht von Roland Berger für den Monat Mai 2012 gänzlich ausgeschöpft und mit dem Monatsbericht Juni 2012 um 23 Mio. € schließlich überschritten. Die Zahlen von Roland Berger hätten der Landesregierung schon zu Beginn der Rettungsbemühungen Anlass sein müssen, den am 01.06.2012 gestellten Antrag auf Genehmigung der Rettungsbeihilfe zumindest um einen hohen zweistelligen Millionenbetrag aufzustocken. Dies wäre der Landesregierung auch durchaus rechtlich möglich gewesen, wie der Berater der Landesregierung in EU-rechtlichen Angelegenheiten, Herr Rechtsanwalt Schütte, in seiner Anhörung explizit bestätigt hat. Vor der Genehmigung der Rettungsbeihilfe bestehe die grundsätzliche Möglichkeit, etwas „nachzulegen“ bis hin zur Möglichkeit, den Notifizierungsantrag gänzlich zurückzuziehen und aufgrund einer neuen Informationslage neu zu stellen.<sup>254</sup> Diese Gelegenheit allerdings hat die Landesregierung grundlos verstreichen lassen, weil nach Aussage des zuständigen Wirtschaftsministers die Monatsreportings von Roland Berger „etwas zu spät kamen“.<sup>255</sup> Dies allerdings ist nach dem geschilderten Hergang der

<sup>249</sup> WM 72, S. 25

<sup>250</sup> LFI 36, S. 9

<sup>251</sup> FM 25, S. 2366 ff.

<sup>252</sup> FM 25, S. 2375

<sup>253</sup> Vgl. LFI 38, S. 403

<sup>254</sup> Wortprotokoll, Dr. Schütte, 57. Sitzung, S. 51-52

<sup>255</sup> Wortprotokoll, Harry Glawe, 59. Sitzung, S. 55

Veröffentlichung der Monatsreportings durch Roland Berger und der Genehmigung der Rettungsbeihilfe durch die Europäische Kommission so nicht nachzuvollziehen. Schon am 03.07.2012 hätte der Landesregierung auffallen müssen, dass die Verluste allein aus der Abarbeitung des vorhandenen Schiffbaubestandes zu einem wesentlich höheren Verlust führen wird, der eine Reaktion der Landesregierung in Bezug auf die Höhe der beantragten Rettungsbeihilfe zwingend erfordert hätte oder aber keine weiteren Auszahlungen hätten erfolgen dürfen.

Es drängt sich daher der Eindruck auf, dass sich die Landesregierung wohlmöglich über einen negativen Bescheid aus Brüssel nach außen zwar empört, nach innen aber erleichtert gezeigt hätte. Die gesamte Bemessung und Beantragung der Rettungsbeihilfe macht den Eindruck einer Sollbruchstelle für die EU-Kommission. Dass die Kommission die Rettungsbeihilfe dennoch genehmigte, hat sicherlich nicht wenige Regierungsmitglieder und Beamte in Schwerin überrascht. Nun lag der Ball wieder im Feld der Landesregierung.

Die Höhe und die gesamte zeitliche Planung sowie die Ausgestaltung der Rettungsbeihilfe war zugeschnitten auf die beiden letzten und nicht mehr verlängerbaren Ablieferungstermine der Scandlines-Fähren und dem hiermit erhofften Zahlungseingang der Schlussraten in dreistelliger Millionenhöhe. Der Erfolg der Rettungsbeihilfe stand und fiel mit der letzten verbliebenen Möglichkeit, die Scandlines-Fähren zum letztmalig verschobenen Auslieferungstermin fertigzustellen. Umso wichtiger sind nicht nur in dieser Hinsicht die monatlichen Gutachten des Schiffsbauachverständigen und deren inhaltlichen Würdigungen. Der Schiffsbauachverständige Herr Axel Mühlhausen hat in seiner Anhörung vor dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuss zu Protokoll gegeben, dass der Inhalt seiner Gutachten von der Geschäftsführung der P+S Werften als Adressat seiner Gutachten inhaltliche Änderungen insoweit erfahren hätte, als das seine Formulierungen abgeändert wurden. Als Beispiel führte er an, habe die Geschäftsführung aus der Formulierung „nicht realisierbar“ dann in die Formulierung „ambitioniert“ gewählt und in die Gutachten überführt. Welche absurden Züge die Äußerungen des Schiffsbauachverständigen mittlerweile angenommen haben, belegt eine E-Mail vom 20.07.2012 des Landesmandatars PwC gerichtet an die Landesregierung. Die E-Mail legt die offenkundigen Schwachstellen in Bezug auf die sachgerechte Würdigung der Äußerungen des Schiffsbauachverständigen offen.<sup>256</sup>

In dieser E-Mail geht zunächst die klare und eindeutige Beurteilung des Schiffsbauachverständigen hervor, dass die Ablieferung der zweiten Scandlines Fähre (Bau Nr. 503) im November 2012 nicht mehr realisierbar sei, sondern dies nach den Erfahrungen des Sachverständigen frühestens zum Januar 2013 der Fall sein könne. Es folgt dann die Stellungnahme der Geschäftsführung der P+S Werften zu der Einschätzung des Schiffsbauachverständigen. In einer kurzen Einschätzung der Geschäftsführung wird der Zustand des Schiffs als nahezu fehlerfrei bewertet.<sup>257</sup> Änderungen und Störungen wie sie beim parallel im Bau befindlichen Schiff mit der Baunummer 502 auftreten, werden bei den Bauausführungen des zweiten Scandlines-Fähren nicht mehr eintreten bzw. seien diese in die Planungen bereits eingeflossen. Dies werde, so führt die Geschäftsführung weiter aus, zu einem geringeren Maß an Beanstandungen führen und weniger Nacharbeiten erforderlich machen. Erstaunlicherweise gibt sich dann der Schiffsbauachverständige mit der wenig konkreten Einschätzung der Geschäftsführung, die im Wesentlichen auf Hoffnungen und

---

<sup>256</sup> Vgl. FM 26, S. 2659

<sup>257</sup> Vgl. FM 26, S. 2662

Annahmen basiert, zufrieden und kommt schließlich zu dem Ergebnis, dass die Ablieferung des Schiffs zu dem vertraglich vereinbarten Termin zumindest möglich sei.

Die Rolle des vereidigten Schiffsbausachverständigen Mühlhausen muss bei dem geschilderten Hergang kritisch hinterfragt werden. Nicht nur, dass die aufgezeigten Maßnahmen der Geschäftsführung die zur schnelleren und besseren Abarbeitung des Schiffs führen sollen gänzlich vage aufgezeigt wurden, sondern vielmehr vor dem Hintergrund, dass die Prognosen und Hoffnungen der Geschäftsführung der P+S Werften bereits auch in der Vergangenheit wenig belastbar waren und sich regelmäßig eben nicht bewahrheitet haben. Aus diesem Grund muss von einem vereidigten Schiffsbausachverständigen umso mehr eine kritische Auseinandersetzung mit den Planungen der Geschäftsführung erwartet werden. Dies allerdings ist unterblieben. Stattdessen werden die Ankündigungen der Geschäftsführung kritiklos übernommen und deren praktische Umsetzung nicht hinterfragt. Noch kurz zuvor, im April 2012, hat der Schiffsbausachverständige in seinem Monatsgutachten in Bezug auf die Scandlines-Fähren konstatiert, dass die Projektentwicklung der Werft für ihn als Sachverständigen keine genaue Einschätzung zulasse<sup>258</sup> und dies einem halben Offenbarungseid gleichkomme.<sup>259</sup> Dann aber kann ein vereidigter Schiffsbausachverständiger, nachdem er kurz zuvor das Chaos auf der Werft hinsichtlich der Projektentwicklung schriftlich dokumentiert hat, nicht ohne Weiteres zur Tagesordnung übergehen, sondern er ist dann vielmehr verpflichtet, bei seinen ursprünglich festgestellten Befunden zu bleiben und diese konsequent zu vertreten.

Genauso unverständlich aber ist auch die Rolle der Landesregierung. Kurz zuvor hat sie der Geschäftsführung nicht ohne jeden Grund gerade in Bezug auf die Scandlines-Fähren jegliche Kompetenz abgesprochen und ihr Misstrauen deutlich zum Ausdruck gebracht, um dann aber den Ausführungen und vagen Versprechungen eben dieser Geschäftsführung dann doch blindlings zu folgen. Bei dieser Sachlage kann es am Ende dann aber auch für die Landesregierung nicht verwunderlich sein, dass sich die Abarbeitung der Scandlines-Fähren zu einem einzigen Fiasko entwickelte.

### 2.13. Rüdiger Fuchs wird neuer Geschäftsführer

Nicht etwa auf Betreiben der Landesregierung, sondern auf ausdrückliches Verlangen der NORD/LB musste Herr Dr. Brammertz im Juli 2012 seine Tätigkeit als Geschäftsführer und CEO der P+S Werften beenden. Nach Ansicht des Bankenkonsortiums habe Herr Dr. Brammertz seine Chance vertan, sodass er schließlich weg müsse.<sup>260</sup> Die Abberufung des Geschäftsführers Dr. Brammertz erfolgte damit in der prekären Phase der Planung und der Organisation der Rettungsbeihilfe, allerdings auch auf besonderen Wunsch der Zuliefererfirmen der P+S Werften, die sich insbesondere mit Herrn Dr. Brammertz keine erfolgreiche Umstrukturierung des Unternehmens vorstellen konnten.<sup>261</sup> Schließlich haben die Banken ihr weiteres Engagement in der Rettungs- und Umstrukturierungsphase von der Degradierung von Herrn Dr. Brammertz abhängig gemacht.<sup>262</sup> Gegen den Widerstand des Treuhandbeirats<sup>263</sup> war damit das Schicksal der Personalie Dr. Brammertz besiegelt. In kürzester Zeit musste somit ein neuer Geschäftsführer für die P+S Werften gefunden

<sup>258</sup> Vgl. ADRs. 6/108, S. 19

<sup>259</sup> Vgl. Wortprotokoll, Michael Domeyer, 22. Sitzung, S. 86

<sup>260</sup> Vgl. Wortprotokoll, Hanns-Christoph Saur, 40. Sitzung, S. 38

<sup>261</sup> Vgl. Wortprotokoll, Hanns-Christoph Saur, 40. Sitzung, S. 38

<sup>262</sup> Vgl. Wortprotokoll, Hanns-Christoph Saur, 40. Sitzung, S. 38

<sup>263</sup> Vgl. Wortprotokoll, Hanns-Christoph Saur, 40. Sitzung, S. 49

werden. Dies übernahm nicht etwa die HSW Treuhand, die als Gesellschafter für die Einstellung des Geschäftsführers schon aus formalen Gründen zuständig war, sondern seltsamerweise vielmehr die Landesregierung selbst. Hierzu hat der Chef der Staatskanzlei intern seine Beamten mit der Suche nach einem geeigneten Geschäftsführer beauftragt.<sup>264</sup> Nach Rücksprachen mit den Zulieferern ist die Landesregierung schnell in Person von Herrn Rüdiger Fuchs fündig geworden, der aus Sicht der Zulieferer und der Landesregierung den Vorteil hatte, dass er mit dem Versuch der - allerdings gescheiterten - Rettung der Sietas Werft Erfahrungen im Bereich des Schiffbaus mitbrachte.<sup>265</sup> Auf Herrn Fuchs als neuen Geschäftsführer hat sich die Landesregierung sehr schnell festgelegt, dem Treuhänder wurde lapidar mitgeteilt, dass das Land es so wolle.<sup>266</sup>

Der Vertrag zwischen den P+S Werften und dem neuen Geschäftsführer Rüdiger Fuchs war am 27. Juli 2012 endverhandelt, am 7. August 2012 hat er seine Tätigkeit in Stralsund effektiv aufgenommen. Bereits einen Tag vor der Aufnahme seiner Arbeit wurde die Geschäftsführung der P+S Werften mit einem umfangreichen Fragenkatalog des Landesmandatar PwC konfrontiert, insbesondere zu den Ablieferungsterminen der Schiffsneubauten.<sup>267</sup> Noch an demselben Tag der Arbeitsaufnahme des neuen Geschäftsführers erschien eine Abordnung der Landesregierung auf dem Gelände der Stralsunder Werft. Herr Fuchs hat hierbei den Vertretern der Landesregierung deutlich gemacht, dass er in der Kürze der Zeit auf die von PwC zuvor aufgeworfenen Fragen keine verbindlichen Aussagen machen könne.<sup>268</sup> Zusammen mit der Abordnung begab sich der neue Geschäftsführer sodann auf die Werft, um insbesondere die Scandlines-Fähren zu besichtigen. Das Bild, welches sich den Beteiligten über die Bautenstände bot, konnte ernüchternder nicht sein: Der Innenausbau des Passagiertraums der ersten Scandlines-Fähre war zu dem Zeitpunkt gleichsam im Rohbauzustand. Herr Fuchs beschrieb den Zustand in seiner Anhörung wie folgt: „Das Einzige, was wir da vorfanden, war nackter Schiffbaustahl, ein wenig Isolierung und sehr, sehr viele Kabel, die wie Fragezeichen einer nichtgelösten Konstruktion und an allen möglichen Enden raus kamen bzw. aus der Decke hingen. Und in dem Moment dieser Besichtigung war allen Beteiligten klar, dass dieses Schiff in dem Zeitraum nicht zu Ende gebaut werden kann. Das Gleiche hat sich dann auch im zweiten Schiff wiederholt.“<sup>269</sup> Nicht nur Herrn Fuchs war damit völlig klar, dass die finalen Ablieferungstermine unter keinen Umständen mehr zu halten waren, sondern auch die Vertreter der Landesregierung machten nun keine Anstalten mehr, nach verstärkten Anstrengungen der Werft zu fragen, um die Termine schließlich doch noch halten zu können. Selbst die anwesenden Juristen unter den Delegationsteilnehmern hatten nach Darstellung Rüdiger Fuchs vor dem Untersuchungsausschuss im Anschluss an der Besichtigung der Scandlines-Fähren keine Fragen mehr.<sup>270</sup>

Zu diesem Zeitpunkt waren allerdings zwei weitere Tranchen der Rettungsbeihilfe i.H.v. insgesamt 20 Mio. € an die P+S Werften durch das Landesförderinstitut ausgezahlt (am 09.07.2012 i.H.v. 5 Mio. € und am 17.07.2012 i.H.v. 15 Mio. €)<sup>271</sup>.

<sup>264</sup> Vgl. Wortprotokoll, Hanns-Christoph Saur, 40. Sitzung, S. 39

<sup>265</sup> Vgl. Wortprotokoll, Hanns-Christoph Saur, 40. Sitzung, S. 39

<sup>266</sup> Vgl. Wortprotokoll, Tim Reiners, 42. Sitzung, S. 15

<sup>267</sup> Vgl. WM 25, S. 420

<sup>268</sup> Vgl. Wortprotokoll, Rüdiger Fuchs, 48. Sitzung, S. 9

<sup>269</sup> Wortprotokoll, Rüdiger Fuchs, 48. Sitzung, S. 10

<sup>270</sup> Vgl. Wortprotokoll, Rüdiger Fuchs, 48. Sitzung S. 47

<sup>271</sup> Vgl. LFI 38, S. 368

Vor diesem Hintergrund mutet es skurril an, dass PwC die Auszahlung von weiteren Tranchen der Rettungsbeihilfe mit Schreiben vom 10.08.2012 von der ausdrücklichen Bestätigung des neuen Geschäftsführers Herrn Fuchs abhängig gemacht hat, dass die Liquidität der Werften unter Berücksichtigung der Rettungsbeihilfe und des 326 Mio. € umfassenden Kreditrahmens zumindest bis zum Ende des Jahres 2012 gesichert sei.<sup>272</sup> In seiner Stellungnahme am 14.08.2012 verwies Herr Fuchs darauf, dass er aufgrund seines erst kürzlichen Arbeitsantritts zu einer „robusten“ Stellungnahme nicht in der Lage sei und daher eine belastbare Liquiditätsplanung für den angefragten Zeitraum nicht vorlegen, sondern allenfalls erste „holzschnittartige“ Beurteilungen über die finanzielle Lage der P+S Werften abgeben könne.<sup>273</sup> Mit der Ablieferung der ersten Scandlines-Fähre, so führt der Geschäftsführer Fuchs in dem Schreiben aus, sei nicht vor dem 31.12.2012 zu rechnen, die zweite Scandlines-Fähre könne gar erst im April 2013 ausgeliefert werden. Im Ergebnis hielt Herr Fuchs trotz der sich abzeichnenden Verschiebungen im Projektablauf und der hiermit verbunden Verschiebung von Zahlungseingängen die Liquidität für den angefragten Zeitraum mit „überwiegender Wahrscheinlichkeit“ für gesichert und bat PwC zugleich um die Auszahlung der nächsten Tranche aus der Rettungsbeihilfe i.H.v. 9 Mio. €<sup>274</sup>

Erstmals scheint nun auch die Landesregierung von der Beurteilung des neuen Geschäftsführers bezüglich der Ablieferungstermine der beiden Scandlines-Fähren und den hiermit verbundenen Folgen aufgeschreckt. In einem Werftengespräch am 14.08.2012 in der Staatskanzlei, Teilnehmer waren neben dem Ministerpräsidenten ferner der Wirtschaftsminister und die Finanzministerin sowie die Fraktionsvorsitzenden der SPD- und der CDU-Fraktion. Die Anwesenden waren sich darin einig, dass in der aktuellen Situation der P+S Werften keine weiteren Gelder ausgezahlt werden sollen. Stattdessen sollen neue Gelder für die P+S Werften aus der Rettungsbeihilfe nur bewilligt werden, wenn ein neues Konzept für die P+S Werften durch den neuen Geschäftsführer aufgestellt sei.<sup>275</sup> Besonders enttäuscht zeigen sich die anwesenden Teilnehmer in der Staatskanzlei über die Rolle des Landesmandatars PwC. Ausweislich des Protokolls des Werftengesprächs zeigte sich der Wirtschaftsminister überrascht über die Situation auf den P+S Werften, weil die alte Geschäftsführung und auch PwC die Lage auf den P+S Werften zuletzt anders dargestellt hätten. Der Ministerpräsident ergänzt, dass die Probleme nunmehr viel größer seien, als PwC dies in ihren Gutachten dargestellt hätte und fordert PwC zugleich auf, aus der neuen Situation der Werft neue Schlüsse zu ziehen. Schließlich hat der neue Geschäftsführer Rüdiger Fuchs in der Beiratssitzung vom 18.08.2012 berichtet, dass sowohl der Innenminister Lorenz Caffier als auch der Wirtschaftsminister Harry Glawe jegliches Vertrauen in die involvierten Wirtschaftsprüfer, namentlich PwC, verloren hätten.<sup>276</sup> Vor dem Hintergrund der zitierten Äußerungen des Ministerpräsidenten mit ähnlichem Inhalt, erscheint die Wiedergabe des Geschäftsführers Fuchs sehr glaubhaft.

Die Haltung der Landesregierung und insbesondere des Ministerpräsidenten bis zur Erstellung eines neuen Konzepts keine weiteren Hilfgelder an die P+S Werften auszuzahlen, wurde bei einem Werftengespräch am 16.08.2012 in Anwesenheit des neuen Geschäftsführers bekräftigt, nachdem dieser abermals nicht sicher beurteilen konnte, ob der

---

<sup>272</sup> Vgl. FM 26, S. 2805

<sup>273</sup> Vgl. StK 3, S. 57 f.

<sup>274</sup> Vgl. StK 3, S. 57 f.

<sup>275</sup> Vgl. StK 3, S. 71

<sup>276</sup> Vgl. WM 121, S. 70

zur Verfügung gestellte Rettungsrahmen bis zum Ende des Jahres 2012 ausreichen würde.<sup>277</sup>

#### 2.14. Präsentation „Zukunftskonzept“ für P+S Werften und Insolvenzantrag im August 2012

Das von der Landesregierung abverlangte Konzept, präsentierte der neue Geschäftsführer mit „Zukunftskonzept“ vom 20.08.2012. Was der Geschäftsführer Rüdiger Fuchs in diesem Konzept den P+S Werften als Gesundungsprozess auferlegte, stellte nicht mehr und nicht weniger eine Wende um 180 Grad des bis dahin von allen involvierten Wirtschaftsprüfern und dem Bankenkonsortium für richtig befundenen Sanierungskonzepts von KPMG dar. Bis dahin waren sich nicht nur die Wirtschaftsprüfer darin einig, dass nur die massenhafte Akquise von Schiffbauneuaufträgen, mit den unterstellten hohen Deckungsbeiträgen im Bereich des Spezialschiffbaus, die P+S Werften vor der Insolvenz retten könne. Die Landesregierung hat noch im Dezember 2011 und fortlaufend den P+S Werften bescheinigt, den Umstieg vom Serien- zum Spezialschiffbau gerade wegen der angeblich guten Auftragslage der Werften, mit einem Anteil von 40 Prozent am gesamten deutschen Schiffsbaumarkt, erreicht zu haben.<sup>278</sup> Genau diese These der Landesregierung wird mit dem Zukunftskonzept von Rüdiger Fuchs infrage gestellt. Die Peene-Werft in Wolgast, als der deutlich leistungsstärkere Teil der beiden Werften, sollte innerhalb von 12 Monaten an einen Investor verkauft werden. Die aus dem Tritt geratene Volkswerft dagegen sollte nach dem Konzept einem Schrumpfungsprozess mit maximal drei Schiffsneubauten pro Jahr unterzogen werden, da hier zu viele Neukonstruktionen in zu kurzer Zeit angenommen wurden, deren Abarbeitung schlicht jede Werft vor unlösbare Aufgaben gestellt hätte.<sup>279</sup> Die Volkswerft Stralsund umso mehr, weil nach den Äußerungen des Geschäftsführers Fuchs diese „mangels ausreichender Erfahrung und Kompetenz sowie mangels Existenz eines tragfähigen Geschäftsmodells von vornherein nicht in der Lage war, das sehr anspruchsvolle Bauprogramm zu bewältigen“.<sup>280</sup> Selbst jetzt, wo eine schonungslose Analyse der P+S Werften erstmals vom neuen Geschäftsführer erfolgte, zeigt sich die Landesregierung völlig unbelehrbar. In einem Vermerk mit dem Titel „Gründe für das mögliche Scheitern des Rettungsplans“ vom 23.08.2012 stellte sich die Landesregierung der Analyse von Rüdiger Fuchs entgegen, und führt die Gründe immer noch auf die verzögerten Reederzahlungen Ende 2011 zurück, die schließlich zu sämtlichen Verzögerungen im Bauablauf geführt hätten.<sup>281</sup>

Die Insolvenz der P+S Werften GmbH war zu diesem Zeitpunkt unabwendbar. Erstmals hat die neue Geschäftsführung der Landesregierung am 20.08.2012 unmissverständlich mitgeteilt, dass der zur Verfügung gestellte Beihilferahmen von 152 Mio. € zwar noch ausreichen werde, um die Werften bis Ende 2012 betriebsfähig zu halten, allerdings bis zur Genehmigung der Umstrukturierungsbeihilfe die Werft weitere liquide Mittel benötige.<sup>282</sup> Zumindest nach dem Protokoll einer Kabinettsitzung vom 20.08.2012 hat die Landesregierung zusammen mit dem Bund geprüft, ob noch Möglichkeiten bestünden, den Höchstbetrag der Rettungsbeihilfe bis zur Genehmigung eines Umstrukturierungskonzepts durch die Europäische Kommission zu erhöhen.<sup>283</sup> Aus dem Protokoll der Kabinettsitzung

<sup>277</sup> Vgl. StK3, S. 45 f.

<sup>278</sup> Vgl. WM 22, S. 177 ff.

<sup>279</sup> Vgl. Wortprotokoll Rüdiger Fuchs, 48. Sitzung, S. 36

<sup>280</sup> StK 5, S. 290

<sup>281</sup> Vgl. StK5, S. 291

<sup>282</sup> Vgl. StK3, S. 29

<sup>283</sup> Vgl. FM 26, S. 2864, S. 2865

geht allerdings hervor, dass die Prüfung mit einem negativen Ergebnis endete, da mit dem bis dahin genehmigten Höchstbetrag der mit den EU-Leitlinien verbundene Spielraum der Kommission ausgeschöpft sei und die Leitlinien eine weitere Aufstockung aus grundsätzlichen Gründen nicht zuließen. Das Landeskabinett kam in derselben Sitzung zu dem Ergebnis, dass es keine tragfähige Liquiditätsplanung der P+S Werften mehr gebe und daher ein „geordnetes Insolvenzverfahren“ einzuleiten sei, in dessen Rahmen es die Aufgabe eines zu bestellenden Insolvenzverwalters sei, zu entscheiden, welche in Bau befindlichen Schiffe erfolgreich abgearbeitet werden können. Diesen Weg wolle die Landesregierung ausdrücklich unterstützen.

Rüdiger Fuchs hat in seiner Funktion als Geschäftsführer der P+S Werften GmbH folgerichtig am 29.08.2012 beim Amtsgericht Stralsund Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen der P+S Werften GmbH gestellt, der Eröffnungsbeschluss erfolgte am 01.11.2012.<sup>284</sup>

Bis zur Antragstellung wurden aus der Rettungsbeihilfe 70 Mio. € an die P+S Werften sukzessive ausgezahlt. Das Landesobligo am Gesamtengagement der Werftensanierung und -rettung beläuft sich nach einer überschlägigen Berechnung der Landesregierung auf über 271 Mio. €<sup>285</sup>

---

<sup>284</sup> Vgl. ADRs 6/1

<sup>285</sup> Vgl. FM 26, S. 2861

### 3. Bewertung der Arbeit des 1. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss hat nach seiner Einsetzung am 12. September 2012 auf Antrag der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN<sup>286</sup> seine Arbeit am 17. Oktober 2012 aufgenommen. Mit der Verabschiedung des Sachstandsberichts auf seiner 82. Sitzung am 8. Juni 2016 ist nach Meinung der Regierungskoalitionen und des Ausschussvorsitzenden die Arbeit des Untersuchungsausschusses beendet. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht dagegen jedoch weiteren Aufklärungsbedarf. Dass der Untersuchungsausschuss seine Arbeit nicht mit einem Abschlussbericht gem. § 39 Absatz 1 UAG M-V rechtzeitig vor Ende der Legislatur abschließen konnte, ist nicht zuletzt auf die fortwährende Verschleppung und Behinderung der Aufklärungsarbeit durch die Regierungskoalition aus SPD und CDU zurückzuführen. Im Folgenden werden exemplarisch eine Reihe von Vorkommnissen und Vorgängen dokumentiert, die aus Sicht der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN belegen, dass die Arbeit der Opposition im Ausschuss erheblich behindert und verschleppt wurde.

#### 3.1. Keine unparteiische und gerechte Leitung des Untersuchungsausschusses durch den Ausschussvorsitzenden

Die rechtliche Grundlage zur Bestimmung des Vorsitz in Mecklenburg-Vorpommern bildet § 6 des Untersuchungsausschussgesetz Mecklenburg-Vorpommern (UAG M-V). Als größte Fraktion im Landtag stellte die SPD-Fraktion den Vorsitzenden des ersten Parlamentarischen Untersuchungsausschusses der 6. Wahlperiode. Neben der Festsetzung des Vorsitzes regelt das UAG M-V in § 7 auch die Aufgaben des Vorsitzenden. Dieser soll nach § 7 Abs. 1 UAG M-V das „Untersuchungsverfahren unparteiisch und gerecht“ leiten. Diese gesetzliche Vorgabe erfüllte der Ausschussvorsitzende in vielen Situationen nicht. Zudem haben mit der Bestimmung des Abgeordneten Jochen Schulte zum Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses die Regierungskoalitionen gleich zu Beginn der Arbeit deutlich gemacht, dass sie nicht bereit waren, den Sachverhalt mit der notwendigen kritischen Distanz zu untersuchen. Schulte war in der 5. Wahlperiode Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus des Landtags Mecklenburg-Vorpommern und für seine Fraktion Sprecher für maritime Wirtschaft, also genau in der Zeit, als die wichtigsten politischen Weichenstellungen für die Sanierung der P+S Werften erfolgten. In einer Pressemitteilung der SPD-Landtagsfraktion vom 9. Dezember 2009, erklärt Schulte:

„Die Unterstützung der Hegemann-Werften in Stralsund und Wolgast ist derzeit alternativlos, es führt kein Weg an einer weiteren Finanzspritze durch die Landesregierung vorbei.“<sup>287</sup>

Zudem erklärte Schulte während der Debatte im Landtag zur Einsetzung des Untersuchungsausschusses mehrfach, dass er einen Untersuchungsausschuss für völlig überflüssig halte. Eine unparteiische und gerechte Leitung des Ausschusses stand daher von Anfang an unter keinem guten Stern. Der Ausschussvorsitzende war persönlich wie politisch voreingenommen.

So war es auch nicht verwunderlich, dass der Ausschussvorsitzende in der Befragung von

<sup>286</sup> Vgl. Drs. 6/1123

<sup>287</sup> Pressemitteilung SPD-Landtagsfraktion 9.12.2009



Dr. Michael Axhausen, Wirtschaftsprüfer der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und verantwortlich für die Sanierungsbegleitung der P+S Werften, am 25. November 2013 eine Frage des Abgeordneten Johannes Saalfeld bzgl. des Gutachten-Entwurfs vom 25. Januar 2010 nicht zuließ. Er begründete dies mit einer nicht weiter belegten Behauptung, wonach die Landesregierung überhaupt keine Kenntnisse von diesem Gutachten-Entwurf hatte und daher Fragen an einen Wirtschaftsprüfer von KPMG nicht zulässig seien.<sup>288</sup> Hierzu muss man wissen, dass der Gutachten-Entwurf vom 25. Januar 2010 von zentraler Bedeutung für die Rekonstruktion des Sanierungsprozesses ist, da dieser Entwurf entgegen der späteren offiziellen Version des Sanierungsgutachtens eine Liquiditätslücke von über 140 Mio. € bei einer etwaigen Auftragsaufnahme der Scandlines-Fähren vorhersagte. Eine Frage eines Abgeordneten im Untersuchungsausschuss nicht zuzulassen, stellt einen schweren Eingriff in das von der Landesverfassung verbrieftete Untersuchungs- und Abgeordnetenfragerecht dar. Dieser Eingriff hätte stichhaltig begründet werden müssen. Erst nach erheblichen Protesten und nach erneuter Vorladung von Herrn Dr. Axhausen einige Wochen später ließ der Ausschussvorsitzende von seiner Irrfahrt ab und die entsprechenden Fragen zu. Leider war dieser Vorgang kein Einzelfall. Der Ausschussvorsitzende fiel fortdauernd den Abgeordneten der Opposition bei Ihren Fragen in störender Weise ins Wort und behinderte somit eine zielgerichtete Befragung.

### 3.2. Bereitstellung von Akten durch die Landesregierung

Im Zuge der Beweiserhebung wurden auf der 2. Sitzung des Untersuchungsausschusses am 12. November 2012 die jeweiligen Aktenbestände aus den einzelnen Ministerien angefordert.

Mit Erstaunen musste die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Kenntnis nehmen, dass insbesondere die 138 Ordner aus dem Wirtschaftsministerium in einem desolaten Zustand waren. Von einer ordnungs- und sachgemäßen Aktenführung kann keine Rede sein. Akten und Korrespondenzen wurde zum Teil unvollständig und nicht in chronologischer Reihenfolge abgeheftet. Aktenschwäzungen und Fehlseiten blieben gegenüber dem Ausschuss im Einzelnen unbegründet.<sup>289</sup> Dagegen lieferte das Finanzministerium von Anfang an eine lückenlose Begründung für Aktenschwäzungen und Auslassungen. Die Aktenführung im Wirtschaftsministerium erfüllte nicht die Anforderungen der Aktenordnung der Landesverwaltung von Mecklenburg-Vorpommern.<sup>290</sup> Insbesondere die Grundsätze einer ordnungsgemäßen Aktenführung wie Vollständigkeit, Integrität, Authentizität, Lesbarkeit und Recherchierbarkeit waren nicht gewährleistet. Wie auf Grundlage einer solch desolaten Aktenführung in einem der wichtigsten Ministerien für die Werftensanierung überhaupt gearbeitet und verantwortungsvolle Entscheidungen getroffen werden konnten, ist der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN schleierhaft.

### 3.3. Organstreitverfahren zur Herausgabe der E-Mails auf den Servern der P+S Werften und Auswertung der erhaltenen E-Mails

Der eingesetzte Insolvenzverwalter für die P+S Werften, Berthold Brinkmann, hatte im Zuge der Übernahme seiner Funktion als Insolvenzverwalter mit der Auswertung der

<sup>288</sup> Vgl. WP-017-25-11-2013, S. 41-43

<sup>289</sup> Vgl. ADRs. 6/35

<sup>290</sup> Vgl. ADRs. 6/6

digitalen Kommunikation der P+S Werften begonnen.<sup>291</sup> Im Zuge der Rekonstruktion der E-Mail-Bestände auf den Servern der P+S Werften wurden die E-Mail-Bestände durch eine vom Insolvenzverwalter beauftragte Drittfirma an die Staatsanwaltschaft Rostock übergeben. Die Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben am 22. Juni 2015 erstmalig die Beiziehung dieses E-Mail-Schriftverkehrs zwischen Landesregierung und P+S Werften beantragt.<sup>292</sup>

Obwohl die bis dato vorliegenden Aktenbestände deutlich machten, dass Teile der Kommunikation zwischen den P+S Werften und der Landesregierung nicht vorlagen, verhinderte die Regierungskoalition eine Beiziehung des E-Mail-Verkehrs. Erst der wiederholte Gang vor das Landesverfassungsgericht konnte die Blockade von SPD und CDU durchbrechen.<sup>293</sup>

Das Landesverfassungsgericht gab am 25. Februar 2016 dem Antrag der Opposition statt. Zur Erfüllung des Beweisantrags übergab die Justizministerin, Uta-Maria Kuder, schließlich am 11. April 2016 dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuss eine Daten-DVD. Auf dieser befanden sich insgesamt 3.044 E-Mail-Dateien. Die Fraktionen erhielten dagegen erst am 18. April 2016 eine vom Ausschussesekretariat erstellte DVD, die nicht mit der von der Justizministerin bereitgestellten DVD identisch war. Somit lagen zwischen erstmaliger Beantragung der Beiziehung der E-Mails und dem tatsächlichen Eingang der begehrten E-Mails bei den Fraktionen insgesamt 300 Tage. Die Auswertung der E-Mails von den Servern der P+S Werften konnte somit erst mit einer Verspätung von knapp zehn Monaten beginnen. Problematisch war in diesem Zusammenhang die eigenständige Filterung der erhaltenen E-Mails durch das Ausschussesekretariat. Begründet wurde dieses Vorgehen durch den Ausschussvorsitzenden damit, dass angeblich irrelevante E-Mails sowie E-Mails mit rein privatem Inhalt entfernt werden müssten. Dieses Vorgehen hat nebenbei die ursprüngliche Ordner-Struktur der originalen Daten-DVD aus dem Justizministerium, die ein Abbild der Ordner-Struktur auf den Servern der P+S Werften war, vollständig zerstört.<sup>294</sup> Ebenso wurden dadurch teilweise Dateianhänge beschädigt bzw. sie konnten nicht mehr der ursprünglichen E-Mail zugeordnet werden. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erfasste auf der DVD, die vom Ausschussesekretariat ab dem 18. April 2016 zur Verfügung gestellt wurde, insgesamt 2.029 E-Mail-Dateien. Rund 1.000 E-Mails waren also vom Ausschussesekretariat zuvor entfernt worden. Nach der Erläuterung der Problemlage durch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Parlamentarischen Untersuchungsausschuss wurde im Mai 2016 ein USB-Stick zur Verfügung gestellt, auf dem weitestgehend die Ordner-Struktur erhalten war, die der Struktur auf den Servern der P+S Werften entsprach. Der Zugriff auf die ursprüngliche Ordnerstruktur war deswegen wichtig, da so durch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN festgestellt werden konnte, dass bei den übergebenen E-Mails das Postfach des damaligen Geschäftsführers der P+S Werften, Dr. Dieter Brammertz, fehlte. Dies gilt auch für eine Reihe von weiteren Mitgliedern der Geschäftsführung. So fehlten ebenso die Postfächer des Chief Financial Officer (CFO) der P+S Werften, Dieter Dehlke oder des technischen Leiters bei den P+S Werften, Torsten Moschell. Somit fehlt in weiten Teilen die E-Mail-Kommunikation der Geschäftsführung der P+S Werften. Dass es sich hier um ein strukturelles Problem handeln könnte, kann dadurch ausgeschlossen werden, dass die E-Mail-Kommunikation von Thomas

<sup>291</sup> Vgl. WP 55, Zeugenvernehmung Brinkmann, S. 29

<sup>292</sup> Vgl. ADRs. 6/168

<sup>293</sup> Vgl. ADRs. 6/169-172, ADRs. 6/218

<sup>294</sup> Vgl. ADRs. 6/230

Maetzel als ehemaliger CFO der P+S Werften im Zeitraum von Mai bis August 2012 im Datenbestand erhalten geblieben ist.<sup>295</sup>

Diese erheblichen Lücken im Datenbestand werfen einige Fragen auf, die nicht abschließend im Parlamentarischen Untersuchungsausschuss geklärt werden konnten. Die Kommunikation der Landesregierung mit den P+S Werften belief sich in entscheidenden Fragen fast ausschließlich auf der Ebene der Geschäftsführung der P+S Werften mit den zuständigen Landesbeamten und Staatssekretären. Dass ausgerechnet nun diese E-Mail-Kommunikation nicht im wiederhergestellten Datenbestand vom Insolvenzverwalter Brinkmann vorhanden sein soll, ist im besten Fall nur ein äußerst ärgerlicher Zufall. Ferner verwundert aber auch die Größe des erhaltenen Datenbestandes. So führt die Justizministerin in einem Schreiben vom 6. Juni 2016 an den Ausschussvorsitzenden aus, dass der gesamte Datenbestand, der der Staatsanwaltschaft vorliegt, 1.912.245 E-Mail-Dateien umfasst. Der Untersuchungsausschuss hat von diesem Gesamtdatenbestand umgerechnet also gerade einmal 0,15 Prozent erhalten. Irritieren muss diese geringe Menge auch vor dem Hintergrund, dass nach Auskunft des Ausschussvorsitzenden der Insolvenzverwalter bzgl. seines Datenbestandes, den er angeblich vollumfänglich der Staatsanwaltschaft übergeben hat, von 20.000 bis 30.000 E-Mails zwischen Landesregierung und Geschäftsführung ausgeht.<sup>296</sup> Erreicht haben den Ausschuss davon aber nur rund 3.000 E-Mails.

### 3.4. Fehlender Abschluss des Untersuchungsverfahrens

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist davon überzeugt, dass die Aufklärungsarbeit im Parlamentarischen Untersuchungsausschuss noch nicht abgeschlossen ist. Einerseits ist die Auswertung der erhaltenen E-Mails vom Server der P+S Werften noch nicht abgeschlossen. Die damit verbundenen offenen Fragen sind nicht beantwortet. Andererseits wurde die fehlende treuhänderische Absicherung der betrieblichen Altersvorsorge von rund 140 Werftarbeitern nicht aufgeklärt.<sup>297</sup>

Die Auswertung und Analyse der erhaltenen E-Mails von den Servern der P+S Werften konnte noch nicht abgeschlossen werden. Dies ist vor allem auf die verlorene Zeit für die Aufarbeitung zurückzuführen, die sich aus der Blockadehaltung der Regierungskoalition im Zuge der Beiziehung der E-Mails durch den Untersuchungsausschuss und dem damit verbundenen Organstreitverfahren vor dem Landesverfassungsgericht Greifswald ergibt. Darüber hinaus gibt es noch erhebliche Zweifel am Umfang des erhaltenen Bestandes. Der Insolvenzverwalter geht nach Auskunft des Ausschussvorsitzenden von 20.000 bis 30.000 E-Mails zwischen Landesregierung und Geschäftsführung im Datenbestand der P+S Werften Server aus.<sup>298</sup> Der Ausschuss erhielt von den bei der Staatsanwaltschaft vorliegenden 1.912.245 E-Mail-Dateien aber nur insgesamt 3.060 E-Mail-Dateien, von denen 3.044 Dateien ab dem 18. April 2016 den Fraktionen vorlagen und weitere 16 E-Mail-Dateien ab dem 1. Juni 2016. Vor allem die Rekonstruktion der E-Mail-Anhänge ist mit erheblichem Aufwand verbunden, jedoch unerlässlich, um nachzuvollziehen, welche Unterlagen und Informationen zu einem jeweiligen Zeitpunkt zwischen Landesregierung und P+S Werften ausgetauscht worden.

---

<sup>295</sup> Vgl. ADRs. 6/230

<sup>296</sup> Vgl. Wortprotokoll des Untersuchungsausschusses vom 29.02.2016

<sup>297</sup> Vgl. Antwort auf Kleine Anfrage des Abgeordneten Saalfeld, Drs. 6/5418

<sup>298</sup> Vgl. Wortprotokoll des Untersuchungsausschusses vom 29.02.2016

Im Zuge der Auswertung der erhaltenen E-Mails vom Server der P+S Werften ist deutlich geworden, dass die P+S Werften als Rechtsnachfolger der Volkswerft in Stralsund, der Peene-Werft in Wolgast und der Rolandwerft durch das Finanzamt Rostock geprüft wurden. Dabei erstreckte sich der Zeitraum der Außenprüfung auch auf den Untersuchungszeitraum des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses. Die Relevanz dieser Außenprüfung für die P+S Werften wird durch die erhaltene Kommunikation sehr deutlich, eine genaue Einordnung konnte jedoch noch nicht abschließend vorgenommen werden. Gerade hier sollte der Untersuchungsausschuss noch die jeweiligen Finanzbeamten vorladen, damit dieser Aspekt weiter untersucht werden kann. Einen entsprechenden Beweisantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat die Regierungskoalition jedoch auf der 82. Sitzung des Untersuchungsausschusses am 8. Juni 2016 abgelehnt. Besonders pikant ist der Umstand, dass die Finanzbeamten gerade einmal zwei Monate vor der Insolvenz der P+S Werften die betriebliche Altersvorsorge der jeweiligen Werften prüfen wollten. Nach den bisher vorliegenden Informationen könnte dies bedeuten, dass kurz vor der Pleite der P+S Werften Finanzbeamte der Landesregierung möglicherweise die fehlende treuhänderische Absicherung der betrieblichen Altersvorsorge bemerkt haben. Sollte dieser Umstand zutreffen, könnte dies auch noch einmal von juristischer Bedeutung für die rund 140 Werftarbeiter sein, die einen Teil ihrer Altersvorsorge im Zuge der Insolvenz verloren haben. Um der Verantwortung für diese Werftarbeiter gerecht zu werden, wollte die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auch nach Verabschiedung des Sachstandsberichts weitere Aufklärungsarbeit leisten. Dies verhinderten die Fraktionen der SPD und CDU jedoch konsequent.

Die Arbeit des Untersuchungsausschusses sollte zu mindestens in diesen genannten Punkten weiter fortgeführt werden. Dies betrifft ebenso die hohen Forderungen von rund 15 Mio. € von Zulieferern aus Mecklenburg-Vorpommern an die insolvente P+S Werften GmbH. Da es sich hier vor allem um kleine und mittelständische Unternehmen handelt, ist das Ausbleiben der Zahlungen eine erhebliche Belastung für die Zulieferer-Industrie in Mecklenburg-Vorpommern. Die Landesregierung verwickelt die Zulieferer jedoch lieber in kostenintensive juristische Auseinandersetzungen, statt die bereits in der ersten Instanz zugesprochene Teilschuld für die Pleite der P+S Werften zu akzeptieren.<sup>299</sup>

---

<sup>299</sup> Vgl. Aktenzeichen 6 U 56/15 am Oberlandgericht Rostock

#### 4. Konsequenzen aus der Insolvenz der P+S Werften GmbH

Der von den Fraktionen SPD, CDU und DIE LINKE getragene Empfehlungsteil im Sachstandsbericht umfasst insgesamt drei Seiten. Im Anbetracht eines fast 500 Seiten langen Sachstandsbericht ist der verabschiedete Empfehlungsteil durch die Fraktionen SPD, CDU und DIE LINKE fast vollständig marginalisiert worden. Die Empfehlungen die im Sachstandsbericht Einzug gefunden haben, beschreiben ausnahmslos bereits geltende gesetzliche Bestimmungen. So wird zum Beispiel empfohlen, dass „in den Auflagen zum Bürgschaftsvertrag und zum Kreditvertrag sicherzustellen [ist], dass unabhängige Gutachter eingesetzt werden“.<sup>300</sup> Bereits jetzt ist die Unabhängigkeit im Bereich des Gutachterwesens einschlägig durch Rechtsnormen festgehalten. Dass Gutachter, vor allem auch im Bereich der Bürgschaftsprüfung bzw. der Wirtschaftsprüfung unabhängig arbeiten müssen, ist eine Grundvoraussetzung für das Prüfverfahren an sich. § 43 Abs. 1 der Wirtschaftsprüferordnung gibt hier folgende Rechtsnorm vor:

„(1) Der Wirtschaftsprüfer hat seinen Beruf unabhängig, gewissenhaft, verschwiegen und eigenverantwortlich auszuüben. Er hat sich insbesondere bei der Erstattung von Prüfungsberichten und Gutachten unparteiisch zu verhalten.“

Dass oberflächliche Postulieren von unabhängigen Gutachtern trifft damit also nicht wirklich das festgestellte Problem im Rahmen der Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses. Auch die geforderten Auskunftsansprüche und Informationspflichten gegenüber dem Land waren im Fall der P+S Werften gegeben, die Konstruktion der doppelnützigen Treuhand ging sogar noch darüber hinaus und garantierte der Landesregierung einen Sitz im Beirat. Der sogenannte Werftenbeauftragte der Landesregierung, Staatssekretär Rüdiger Möller, hatte also umfassende Auskunfts- und Informationsmöglichkeiten. Das eigentliche Problem bezieht sich viel mehr auf die starke Abhängigkeit von Gutachtern wie dem Landesmandatar PwC gegenüber der Landesregierung und dem fehlenden Willen der Landesregierung, ein umfassendes Controlling tatsächlich mit Leben zu füllen. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN legt deshalb im Rahmen eines Sondervotums einen eigenen Empfehlungsteil vor, der sich deutlich intensiver mit der Frage der Gutachter im Rahmen von Landesbürgschaften beschäftigt.

Die zweite Empfehlung der Fraktionen SPD, CDU und DIE LINKE bezieht sich auf den Umstand, dass im Rahmen der Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses bekannt geworden ist, dass führende Mitglieder der Landesregierung im Rahmen ihrer Dienstgeschäfte über private E-Mail-Konten mit Mitgliedern der Geschäftsführung der P+S Werften GmbH kommuniziert haben.<sup>301</sup> Die drei genannten Fraktionen bedienten sich für diese Empfehlung in übergreifiger Art und Weise einem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ohne den ursprünglichen Verfasser einzubeziehen. Aus dem ursprünglichen Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurden jedoch zum größten Teil nur die Feststellungen und nicht die Schlussfolgerungen entnommen. Somit handelt es sich bei der jetzt übrig gebliebenen Empfehlung der drei Fraktionen eher um eine Wiedergabe von bereits bestehenden Selbstverständlichkeiten. Nach dem Willen der Fraktionen SPD, CDU und DIE LINKE sollen die Mitglieder der Landesregierung lediglich für die ausschließliche Nutzung von dienstlichen E-Mail-Konten für Dienstzwecke

<sup>300</sup> Vgl. Sachstandsbericht auf ADRs 6/246, S. 465

<sup>301</sup> Vgl. insbesondere ADRs 6/229 u. 6/231

sensibilisiert werden. Dass die, durch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN festgestellte, ausufernde Nutzung von privaten E-Mail-Konten im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung der P+S Werften durch VertreterInnen der Landesregierung erhebliche Sicherheitsrisiken darstellt, wird durch die Fraktionen SPD, CDU und DIE LINKE fast vollständig ignoriert.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat hier bereits einen umfassenden Änderungsantrag zum Sachstandsbericht vorgelegt, der u. a. eine Überprüfung der Nutzung von E-Mail-Konten durch den Landesdatenschutzbeauftragten beinhaltet. Die Fraktionen der SPD, CDU und DIE LINKE haben diesen Änderungsantrag jedoch abgelehnt. Dementsprechend findet der Vorschlag der GRÜNEN im Landtag Einzug in das Sondervotum.

Abschließend geben wir im Lichte der Arbeit im Parlamentarischen Untersuchungsausschuss eine Reihe von Empfehlungen zur Novellierung des Untersuchungsausschussgesetzes Mecklenburg-Vorpommern und zum allgemeinen Umgang mit dem Mittel des parlamentarischen Untersuchungsausschusses.

#### 4.1. Empfehlungen zum Verfahren zur Vergabe von Landesbürgschaften und der damit verbundenen Inanspruchnahme von Beratungsleistungen durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften

Seit 1992 wird die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern in Bürgschaftsfragen durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) als Landesmandatar vertreten und beraten.<sup>302</sup> Allein im Zeitraum von 2006 bis 2015 erhielt PwC in Rahmen der Wahrnehmung der Mandatarschaft für die Landesregierung 25.982.437,68 € Neben der Mandatarschaft gibt es aber noch weitere Geschäftsbeziehungen zwischen Landesregierung und PwC: Insgesamt hat die Landesregierung in den Jahren 2006 bis 2015 Beratungsaufträge i.H.v. 2.695.293,21 € an PwC erteilt.<sup>303</sup> Somit umfasst das gesamte Auftragsvolumen zwischen Landesregierung und PwC finanzielle Mittel i.H.v. rund 28,6 Mio. € im Zeitraum von 2006 bis 2015. Keine andere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat in einem vergleichbaren Umfang finanzielle Zuwendungen der Landesregierung erhalten und die Höhe des Volumens deutet darauf hin, dass es zu einer finanziellen Abhängigkeit der Schweriner Niederlassung von PwC von Aufträgen der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern gekommen ist, die eine objektive und sachgerechte Beratung in Frage stellen könnte.

Der Gesetzgeber hat im Bereich der Wirtschaftsprüfungen und hier insbesondere der Jahresabschlussprüfungen auf solche mögliche Abhängigkeiten reagiert und im Handelsgesetzbuch entsprechende Ausschlussgründe festgesetzt, die sicherstellen sollen, dass es zu keiner Abhängigkeit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vom jeweiligen Kunden kommt und eine neutrale Prüfung sichergestellt ist. Überträgt man diese gesetzliche Bestimmungen auf das Geschäftsverhältnis zwischen PwC und Landesregierung, wird deutlich, dass vor allem zwei Bestimmungen berührt werden:

- (1) Für Jahresabschlussprüfungen gilt eine Rotationspflicht, die im § 319a Abs. 1 Nr. 4 HGB geregelt ist. Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, die bereits

<sup>302</sup> Vgl. Antwort auf Kleine Anfrage von MdL Saalfeld (Drs. 6/5323)

<sup>303</sup> Vgl. Antwort auf Kleine Anfragen von MdL Saalfeld (Drs. 6/5241 u. Drs. 6/5292)

in sieben Fällen den Jahresabschluss eines Unternehmens geprüft haben, dürfen keine weitere Jahresabschlussprüfungen vornehmen. Liegt die letzte Prüfung jedoch mindestens zwei Jahre zurück, ist eine erneute Prüfung möglich. Im Falle des Geschäftsverhältnisses zwischen PwC und Landesregierung ist jedoch ein Zeitraum von mittlerweile fast 24 Jahren relevant, in dem PwC ununterbrochen die Aufgabe als Landesmandatar wahrnimmt.

(2) Darüber hinaus setzen die rechtlichen Bestimmungen eine Grenze für den Umfang von einzelnen Geschäftsbeziehungen zwischen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und dem jeweils zu prüfenden Unternehmen. § 31 9a Abs. 1 Nr. 1 hält fest, dass Wirtschaftsprüfungsgesellschaften nicht mehr als 20 Prozent ihrer Gesamteinnahmen von einem zu prüfendem Unternehmen erhalten dürfen. Während im Vergleich zu den Gesamteinnahmen der PwC dieser Schwellenwert nicht erreicht wird, so ist zu bedenken, dass PwC lediglich über eine Niederlassung in Mecklenburg-Vorpommern verfügt, nämlich in der Landeshauptstadt Schwerin. Da PwC keine standortbezogenen Umsatzzahlen veröffentlicht, kann über das Verhältnis von Gesamteinnahmen zum Auftragsvolumen des Landes an PwC keine belastbare Aussage getroffen werden. Anhand der Größe der Niederlassung ist allerdings davon auszugehen, dass ein Großteil der Gesamteinnahmen für PwC in Mecklenburg-Vorpommern durch das Landesmandatar und weitere Beratungsaufträge der Landesregierung erwirtschaftet werden. Die jeweiligen Beratungs- und Prüfungsdienstleistungen von PwC werden hauptsächlich in der Niederlassung in Schwerin erarbeitet. Eine Abhängigkeit im engeren Sinne des HGB mag nicht vorliegen, eine über Jahrzehnte gewachsene Geschäftsbeziehung zwischen Landesregierung und der PwC in Schwerin wirft jedoch Fragen hinsichtlich der Unabhängigkeit auf.

Die gesetzlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuch gelten in erster Linie für Kapitalgesellschaften. Allerdings bieten die Bestimmungen einen wichtigen Rahmen, an denen sich die Landesregierung für ihre Arbeit mit Wirtschaftsprüfungsgesellschaften orientieren kann.

### *Empfehlungen*

Die Beauftragung der PriceWaterhouseCoopers Aktiengesellschaft als Landesmandatar ist kritisch zu hinterfragen. Die lange ununterbrochene Geschäftsbeziehung zwischen Land und Unternehmen erschweren eine unabhängige und objektive Zusammenarbeit zwischen Land und PwC. Die Landesregierung sollte daher prüfen, ob die bisher getätigten Aufwendungen i.H.v. rund 26 Mio. € über zehn Jahre nicht ebenso in den Aufbau und Finanzierung einer Anstalt öffentlichen Rechts fließen könnte, die die Bürgschaften des Landes in Zukunft verwaltet. Nach bisherigem Kenntnisstand greifen bereits 10 der 16 Bundesländer auf sogenannte Förderbanken bzw. Förder- und Investitionsinstitute zurück, um die Betreuung von Landesbürgschaften zu organisieren. Für die Prüfung zur Einrichtung einer solchen Institution könnte Mecklenburg-Vorpommern den Kontakt zu anderen Nachbarbundesländern suchen, um Erfahrungswerte auszutauschen. Ebenso wäre eine Kooperation im Aufbau und Organisation der Institution mit Nachbarländern denkbar oder es erfolgt ein Rückgriff auf bereits bestehende Strukturen wie das Landesförderinstitut

Mecklenburg-Vorpommern.

Sofern die Landesregierung eine Betreuung der Landesbürgschaften im Land durch eine Anstalt öffentlichen Rechts ablehnt, ist es dennoch zwingend geboten, auch andere private Wirtschaftsprüfungsgesellschaften als Landesmandatar in Erwägung zu ziehen. Hierbei muss nicht zwangsläufig auf einen Unternehmen der sogenannten „Big Four“ zurückgegriffen werden, sondern es bestehen ebenso mittelständische Netzwerke von Abschluss- und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, die die Aufgabe als Landesmandatar übernehmen könnten. Die gesetzlichen Bestimmungen des HGB bieten hierfür einen guten Rahmen und garantieren die notwendige Distanz zwischen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, als objektiver Dienstleister, und dem Land, dass oftmals einen bereits gefestigten politischen Standpunkt in einem Bürgschaftsverfahren mit in den Prozess einspeist und somit auf einen verlässlichen neutralen Partner angewiesen ist, damit nicht leichtfertig Steuergelder der öffentlichen Hand in Gefahr gebracht werden.

Ferner sollte die Landesregierung bei der Vergabe von öffentlichen Bürgschaften an Unternehmen, die einen Sanierungsprozess durchlaufen, darauf bestehen, dass die Erarbeitung des Sanierungsgutachtens und die daran anschließende Begutachtung des Sanierungsprozesses durch unterschiedliche von einander unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vollzogen wird.

Bei der Vergabe von Bürgschaften an Werften für den Schiffbau muss die Landesregierung auf einen unabhängigen Schiffsbausachverständigen bestehen, der nicht im Auftrag der jeweiligen Werften arbeitet sondern für den Bürgen. Dabei ist es wichtig, dass die angefertigten Gutachten klar und verständlich den Entscheidungsträgern verdeutlichen, ob es bei relevanten Schiffsbauprojekten zu Problemen und bzw. oder zu Verzögerungen kommt. Unabhängige Gutachten eines Schiffsbausachverständigen bieten die beste Möglichkeiten, ein effektives Controlling von Werften zu installieren. Dementsprechend sollten sie deutlich höheres Gewicht im Verfahren haben als zum Beispiel die monatlichen Bankenreportings und Liquiditätsvorschauen im Zuge der Sanierungsmaßnahmen der P+S Werften.

Ebenso wird angeregt zu prüfen, inwieweit die Landesregierung eigene personelle Kapazitäten vorhält, um eine eigenständige Prüfung der Gutachten der Schiffsbausachverständigen zu ermöglichen. Die Übertragung dieser Aufgabe an eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat sich im Falle der P+S Werften nicht bewährt, gerade weil die relevante Expertise offenbar nicht beim Landesmandatar vorlag und die Gutachten zu stark unter dem Einfluss der Geschäftsführung der P+S Werften entstanden sind.

#### 4.2. Empfehlungen zur Unterbindung der Nutzung von privaten E-Mail-Konten für Dienstgeschäfte durch Mitglieder der Landesregierung bzw. Landesverwaltung

Im Zuge der Arbeit des 1. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses ist bekannt geworden, dass Staatssekretäre sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Wirtschafts- und Finanzministeriums sowie der damalige Leiter des Landesförderinstituts für ihre elektronische Kommunikation nicht nur ihre dienstlichen E-Mail-Adressen verwendet haben, sondern sich ebenso auch privater E-Mail-Adressen bedienen, die bei



unterschiedlichen privaten E-Mail-Providern geführt wurden.<sup>304</sup>

Diese gelebte Praxis verstieß bereits zum damaligen Zeitpunkt gegen geltende Bestimmungen zur Aktenführung innerhalb der Landesverwaltung, insbesondere gegen die Aktenordnung für die Landesverwaltung Mecklenburg-Vorpommern vom 2. Oktober 2009.<sup>305</sup> Mit der Nutzung privater E-Mail-Adressen kann eine reversionssichere Aktenführung systematisch unterlaufen werden, da nicht automatisch alle aktenrelevanten Dokumente nachvollziehbar und vollständig aufbewahrt werden.

Darüber hinaus ist bei der Nutzung von privaten E-Mail-Providern die Vertraulichkeit und der Schutz sensibler Daten nicht gewährleistet. Viele private E-Mail-Provider analysieren die Inhalte der über sie verarbeiteten E-Mails für verschiedene Zwecke. Gerade bei sensiblen Daten, die der Geheimhaltung unterliegen oder Geschäftsgeheimnisse berühren, drohen Gefahren wie Datendiebstahl oder Wirtschaftsspionage.

Um diese fahrlässige Praxis in Zukunft zu unterbinden, muss die Landesregierung Maßnahmen ergreifen, die alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter innerhalb der Landesverwaltung für die Problematik sensibilisieren und die eine Umsetzung der wesentlichen Bestimmungen der Aktenführung innerhalb der Landesverwaltung sicherstellen. Ferner muss die Landesregierung dafür Sorge tragen, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sowie alle Minister und Staatssekretäre, für ihre Dienstgeschäfte ausschließlich ihnen zugewiesene dienstliche E-Mail-Adressen verwenden. Nur so kann gewährleistet werden, dass alle Geschäftsgänge der Landesverwaltung über den vorgeschriebenen Aufbewahrungszeitraum nachvollziehbar, vollständig und damit reversionssicher rekonstruierbar sind.

### *Empfehlungen*

Mit der Verabschiedung der EU-Datenschutzgrundverordnung am 14. April 2016 durch das Europäische Parlament wurde die Stellung der Datenschutzbeauftragten erheblich gestärkt. Insbesondere die Neuregelung der Stellung des Datenschutzbeauftragten, insbesondere in Artikel 38 der EU-Datenschutzgrundverordnung, gewährleistet die notwendige kritische Distanz zur Landesregierung, um zu überprüfen, inwieweit Mitglieder der Landesregierung bzw. Landesverwaltung für Dienstgeschäfte auf private E-Mail-Konten zurückgreifen. Es wird daher empfohlen, den Landesdatenschutzbeauftragten umfassend und im Einklang mit dem neuem Rechtsrahmen durch die EU-Datenschutzgrundverordnung auszustatten und ihm die unabhängige Überprüfung zu übertragen. Diese Überprüfung soll insbesondere beinhalten, dass alle datenschutzrechtlichen Bestimmungen bei der digitalen Kommunikation durch die Landesregierung bzw. Landesverwaltung gewährleistet wird und ferner, dass die digitale Kommunikation nachvollziehbar, vollständig, also reversionssicher rekonstruierbar aufbewahrt wird.

#### 4.3. Empfehlungen für die Arbeit von zukünftigen parlamentarischen Untersuchungsausschüssen und eine Novellierung des Untersuchungsausschussgesetz Mecklenburg-Vorpommerns

Als Ergebnis der Arbeit im 1. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss in der

---

<sup>304</sup> Vgl. ADRs. 6/229

<sup>305</sup> Vgl. ADRs. 6/9

6. Legislaturperiode des Landtags Mecklenburg-Vorpommern legt die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ebenfalls Empfehlungen zur Novellierung des Untersuchungsausschussgesetz Mecklenburg-Vorpommerns vor. Im Zusammenhang mit einer Reihe von Hemmnissen im Untersuchungsverfahren ist die Fraktion der Überzeugung, dass der gesetzliche Rahmen für Untersuchungsausschüsse in Mecklenburg-Vorpommern novelliert werden sollte, um für zukünftige Verfahren die bestmöglichen Voraussetzungen zu schaffen.

### *Empfehlungen*

Die aus § 7 UAG M-V abgeleiteten Anforderungen an den Ausschussvorsitz sind ein essentieller Bestandteil für den Erfolg eines Untersuchungsverfahrens. Der Ausschussvorsitz hat eine besondere Verantwortung für das Verfahren, dies beginnt bei dem Weisungsrecht gegenüber dem Ausschussekretariat und endet bei der Sitzungsleitung und der Leitung der Zeugenbefragungen. Dementsprechend müssen die in § 7 UAG M-V geforderten Anforderungen an den Ausschussvorsitzenden, also die unparteiische und gerechte Leitung des Untersuchungsverfahrens, besonders geschützt und gewahrt bleiben. Das Gesetz über die Einsetzung und das Verfahren von Untersuchungsausschüssen des Landtags Nordrhein-Westfalen regelt zum Beispiel die Wahl des Vorsitzenden über eine Wahl im Landtag (§ 4) und ferner ist der Vorsitzende nicht stimmberechtigt im Untersuchungsausschuss (§ 4a). In Anlehnung an diese Regelungen könnte auch in Mecklenburg-Vorpommern gewährleistet werden, dass der Ausschussvorsitz im Sinne des Einsetzungsbeschlusses handelt und die notwendige unparteiische Distanz wahrt. Ferner sollte darüber nachgedacht werden, ob der Ausschussvorsitz nicht grundlegend von der qualifizierten Minderheit gestellt wird, sofern nur diese den jeweiligen Einsetzungsbeschluss unterstützen.

Auch die Rolle des Ausschussekretariats muss in Mecklenburg-Vorpommern neu geordnet werden. Hier bietet das Gesetz über die Untersuchungsausschüsse der Hamburgischen Bürgerschaft rechtliche Regelungen, die das Ausschussekretariat stärker in den Bestimmungsbereich der qualifizierten Minderheit im Untersuchungsausschuss rücken. So wird in § 16 des Gesetzes geregelt, dass auch Arbeitsaufträge an das Ausschussekretariat gerichtet werden können, die von einer qualifizierten Minderheit des Untersuchungsausschusses zur Vorbereitung von Beweisanträgen gefordert werden.

Auch das Untersuchungsausschussgesetz des Deutschen Bundestages bietet sinnvolle Ergänzungen für das Landesgesetz. So können nach § 10 sogenannte Ermittlungsbeauftragte eingesetzt werden. Diese können auf Antrag einer qualifizierten Minderheit von einem Viertel der Mitglieder für die Untersuchung bestimmter Sachverhalte vom Untersuchungsausschuss eingesetzt werden. Diese Regelung bietet die Möglichkeit für unterschiedliche Themenkomplexe im Rahmen eines Untersuchungsgegenstandes Personen mit der Aufklärung zu betrauen, die sich durch besondere Expertise oder Kenntnis auszeichnen. Die Ermittlungsbeauftragten sind dabei dem ganzen Ausschuss gegenüber Rechenschaft pflichtig, so dass der überparteiliche Erkenntnisgewinn für das Untersuchungsverfahren gesichert ist. Hier sollte der Gesetzgeber in Mecklenburg-Vorpommern prüfen, inwieweit die Regelungen des Bundes auf die Landesgesetzgebung übertragen werden können.

### **C. Sondervotum des Abg. Udo Pastörs (Fraktion der NPD)**

#### **Stellungnahme und Minderheitenvotum der NPD-Fraktion zum Parlamentarischen Untersuchungsausschuss gemäß Artikel 34 der Landesverfassung von M-V**

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 M-V, 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 M-V, zu Verhandlungen über ein Bankdarlehen i.H.v. 30 Mio. €

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 M-V, 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 i.H.v. 280 Mio. € und im Oktober desselben Jahres ein LFI-Darlehen i.H.v. 28 Mio. €, 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-prozentigen 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. doppelnützigen 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 einen Monat später ein modifiziertes Gutachten vorgelegt wurde, in dem 112 Mio. € 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 Mrd., aus meiner persönlichen Einschätzung, abarbeiten.“

Diese Einschätzung von Herrn Hammer wurde durch nahezu alle Zeugenaussagen der Fachleute bestätigt!

Der Zeuge Jose Perez Garcia von der QBE Insurance Europe Limited brachte es mit seiner Aussage auf dem Punkt:

„Ich glaube, man hätte auf den einen oder anderen Finanzberater verzichten können, wenn man dafür mehr einen technischen Sachverständigen gehabt hätte, der quasi das Projekt von vorne bis hinten begleitet hätte. Also, wenn Sie mich heute fragen würden: Herr Perez, würden Sie diesen Deal nochmal machen oder würden Sie diesen Avalrahmen nochmal realisieren in der jetzigen Situation? Dann würde ich sagen: Ja, aber nur wenn ich einen vollzeitangestellten Ingenieur auf der Werft hätte, der da quasi wohnt und in meinem Auftrag, auf meinem Lohnzettel hin mir eigentlich neutral und unabhängig darüber berichtet, wie weit der Abarbeitungsstand des Schiffes tatsächlich von der praktischen Seite ist!“

Das ganze Mißtrauen gegenüber der Vorgehensweise sowohl der Landesregierung als auch gegenüber der Geschäftsleitung der P+S Werften wird noch deutlicher, wenn Herr Garcia sagt:

„Da kann ich nur sagen, es ist natürlich grundsätzlich nicht üblich, das so zu machen. Sie müssen natürlich auch sehen, daß das aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten..., Gesichtspunkten, da auch natürlich immer schwierig ist. Weil wenn wir sagen „Wir möchten jemanden haben, der da quasi das ganze Jahr für uns eigentlich sozusagen als Maulwurf in der Werft sitzt und uns sagt, wie die Situation genau funktioniert“. Den müssen Sie natürlich entsprechend entlohnen und das ist in der Regel eine Position, die Sie an Ihren Kunden aus wirtschaftlichen Gründen nicht weitergeben können. So und ... wenn wir das aus eigenen Mittel hätten bestreiten müssen, hätte sich die ganze Transaktion wirtschaftlich für uns nicht gerechnet. Geht auch, wenn ich ehrlich bin, meines Erachtens über die Finanzierungsansprüche oder die Ansprüche an einen Finanzierer hinaus. Also, ich möchte jetzt hier keine Verantwortung abwälzen. Ich sage noch mal, für mich persönlich habe ich diese Lernkurve natürlich jetzt geschlossen. Aber grundsätzlich ist das eigentlich eine, eine Situation, wo kein Finanzier und auch keine Bank sagen kann: Ich gebe eine Finanzierung nur unter der Voraussetzung, dass da persönlich jemand ist, der auf meiner, auf meiner Gehaltsbasis mir da unabhängig... Reporting tagtäglich abliefern. Das ist durchaus unüblich und auch so habe ich das am Markt noch nicht gesehen. Weil normalerweise wird diese Position eigentlich immer vom Reeder, also von demjenigen, der, der das Schiff in Auftrag gibt, der hat normalerweise so jemanden und ist sich da vertraglich mit der Werft dann natürlich einigt, wie der entlohnt wird, auf welcher Basis und welchen Zutritt er zur Werft und zu dem, zu dem Projekt und dem Schiff immer hat.“

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 Mio. €Baufinanzierungsrahmen der Banken, NORD/LB und die KfW IPEX, welcher vom Bund und Land zu 90 Prozent 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 Mio. € 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 vonseiten der Landesregierung auf die Beraterfirma KPMG nach unserer Auffassung nicht aufrecht gehalten werden kann. Der Landesregierung war von einem Schreiben vom 3. 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. € 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 i.H.v. ca. 20 Mio. € vorlag.

Am Ende betrug die Überschuldung zum Zeitpunkt des Insolvenzantrages im August 2012 534 Mio. € und für die Zulieferer kam es zu einem Forderungsausfall von 1,22 Mrd. €

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 Schiffsbausachverständige 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“.

Der jetzige Insolvenzverwalter und Zeuge im Untersuchungsausschuss, Herr Berthold Brinkmann, kam gar zu dem Schluss, dass die Geschäftsleitung der Werft bei der Vertragsgestaltung zum Bau der Scandlines-Fähren schon hätte wissen müssen, dass die P+S Werft technisch gar nicht in der Lage gewesen sei, solche komplexen Schiffe überhaupt bauen zu können.

In seiner Vernehmung hierzu führt er aus:

„Ja, die Verbindung von der Technik zur Finanzierung würde ich erst einmal gar nicht ziehen, das sind zwei Sachen. Erst einmal ist ja die Frage: Konnte die Werft das, was sie in Auftrag genommen hat, technisch auch leisten? Die Frage, die Sie stellen, ob das denn, wie das dann finanziert ist, zweite Sache. Da stellen sich sicherlich einige Fragen... und wir haben das auch gutachtlich untersuchen lassen im Zusammenhang mit der Klage gegen die Geschäftsführer, ob das, was dort in dem Scandlines-Vertrag vereinbar wurde, von der Werft auch technisch geleistet werden konnte. Dazu gibt es ein technisches Gutachten, was wir eingeholt haben. Der Gutachter ist der Meinung, daß es so nicht geleistet werden konnte. Aber das ist gar nicht mal so einfach, das muss man begründen. Und das ist sehr komplex. Das hängt damit zusammen, dass, wenn Sie vom Serienschiffbau wechseln zu einer Vielzahl von Einzelschiffbauten, dass Sie dann eine Verdoppelung oder Verdreifachung der Ingenieurskapazität benötigen. Weil eben jedes Schiff sehr viel mehr Ingenieurarbeit macht als das Folgeschiff natürlich, wenn es immer nur Einzelbauten sind. Und die Werft ist dem begegnet und hat argumentiert, man solle das - auch gegenüber den Aufsichtsgremien - man wolle das durch externe Ingenieursfirmen darstellen. Das hat man auch getan, bis hin zu ... von, nach... Polen und am Ende sogar bis in die Ukraine hat man Ingenieursfirmen eingesetzt. Dann muss man aber auch die Kapazität haben, diese Ingenieursfirmen zu steuern. Und diese ganzen technischen Abläufe waren sicherlich einer der Gründe dafür, dass das nicht funktioniert hat in den Schiffbauten“.

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 bis 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 M-V zur Zeit bezifferten Schaden i.H.v. 270 Mio. € 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 Mrd. € Forderung sind bislang bereits ca. 600 Mio. von der Insolvenzverwaltung anerkannt worden. Aber auch die Werftarbeiter verloren 3,8 Mio. € ihres angesparten Altersteilzeitkapitals durch die Pleite und die Landesregierung hat sich zu diesen 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 Krediten 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-prozentige Absicherung ihrer Darlehen und hoher Zinsen ein deutliches Signal in diese Richtung gaben.

Die Landesregierung hätte niemals auf die Gewährung von Bürgschaften eingehen dürfen, da dieses Instrument ausschließlich das Ziel verfolgen soll, die Wirtschaft in M-V 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 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.