

Panorama v. 11.06.2020

Kreuzfahrt: Soll der Staat die Branche retten?

Anmoderation

Anja Reschke:

Es gibt eine neue Zeitrechnung. Die Zeit vor Corona und die Zeit danach. In der Vorzeit ging es vor allem um: größer, weiter, mehr. Gut zu beobachten in der Kreuzfahrtbranche. Eigentlich plante die Meyer Werft im niedersächsischen Papenburg dieses Jahr 3 Schiffe auszuliefern, darunter das größte, das je dort gebaut wurde. Platz für 5200 Passagiere.

Das ist jedes Mal ein Spektakel, wenn diese Ozeanriesen die schmale Ems herunterfahren. Die Meyer Werft, ein Familienunternehmen, besteht seit 225 Jahren. Noch im Januar, zum Jubiläum, wurde Chef Bernhard Meyer in Zeitungen zitiert. Man setze auf den Boom, der Kreuzfahrtmarkt werde immer größer und vielfältiger. Wie die Meyer Werft redeten sich viele in der Schiffsbranche ein, dass dieser Traum nie zu Ende ginge. Größer, weiter, mehr. Auch wenn die Zahlen das eigentlich nicht hergaben. Dann kam Corona. Jetzt klingen die Berichte anders. Etwa so:

Ausschnitt aus Beitrag v. „Hallo Niedersachsen“ v. 16.04.2020:

Eine große Sorge treibt die ganze Belegschaft um:

O-Ton

Heinrich Kocks, Schiffbauer:

„Dass wir nicht irgendwie Arbeitsplätze opfern müssen für diese Krise.“

Aber genau darauf läuft es raus. Das ist die Kernbotschaft, die Werft-Chef Meyer in einem dramatischen Video schickt (Video: Meyer „Aktuelles über Corona“):

O-Ton

Bernard Meyer, Geschäftsführer Meyer Werft:

„Wir müssen in allen Bereichen über Kurzarbeit, ja, aber auch über den Abbau von Arbeitsplätzen nachdenken. Es werden einfach nicht so viele Kreuzfahrtschiffe mehr gebraucht.“

Genau genommen, gar keins mehr. Die Reedereien sind froh über jeden Kreuzfahrtriesen weniger in der eigenen Flotte. Auch die „IONA“, das neueste Meyer-Schiff, ist vom Luxusliner zum Ladenhüter geworden. Wie bestellt und nicht abgeholt. Die Übergabe war für Mai geplant. Niemand will bestätigen, dass es dabei bleibt. Und man muss sich mal klarmachen, was es für einen stolzen Werft-Chef heißt, wenn die Kundschaft einen ganz neuen Ton anschlägt.

O-Ton

Bernard Meyer, Geschäftsführer Meyer Werft:

„Einer unserer Kunden hat gesagt, ich brauche eigentlich Eure Schiffe überhaupt nicht, sondern ich bin froh, wenn ich wieder die existierende Flotte einsetzen kann.“

Die Meyer Werft muss mit den Reedereien verhandeln, sie überzeugen, die Schiffe zu einem späteren Zeitpunkt abzunehmen, um so über die Runden zu kommen. Im besten Fall wird fast die Hälfte der Belegschaft nicht mehr gebraucht. 40% weniger Arbeitsleistung rechnet die Geschäftsführung vor.

Anmoderation

Anja Reschke:

Aus der Traum - Corona ist wie die Nadel, die die Blase zum Platzen bringt. Die Krise legt schonungslos offen, was sich vorher schon anbahnte: Wir brauchen nicht so viele Schiffe. Und wir als Land, was machen wir mit dieser Erkenntnis? Was soll geschehen mit der Kreuzfahrtbranche. Mit den vielen Menschen, die Schiffe bauen, die aber keiner mehr will? Stefan Buchen:

Bei einer Rundfahrt durch den Hamburger Hafen bekommt man dieser Tage Außergewöhnliches zu sehen: geplatzte Träume aus weißem Stahl.

O-Ton Jens, Barkassen-Rundfahrt:

„Hier liegen Traumschiffe. Die hat´s ja nun bitterböse erwischt, hier die AIDAblu: 252 Meter lang, exakt 32 Meter breit. Sie bietet Platz für 2150 Gäste.“

Die 2150 zahlenden Gäste sind alle weg. Plötzlich hohe Verluste für die erfolgsverwöhnte Branche. So wichtig ist die Schifffahrt für die Bundesregierung, dass sie eigens einen „Maritimen Koordinator“ eingesetzt hat: Norbert Brackmann. Er hat nun Sorgen wegen des Stillstands.

O-Ton

Norbert Brackmann, CDU, Maritimer Koordinator Bundesregierung:

„400 Kreuzfahrtschiffe liegen weltweit derzeit ohne Gäste da. Und das aus einer Boomphase heraus, wo wir ja von Jahr zu Jahr enorme Steigerungsraten hatten.“

Der einstige Boom treibt jetzt die Kosten. Die vielen Kreuzfahrtschiffe bringen kein Geld mehr, müssen aber gewartet werden. Und was macht die Bundesregierung? Hält erstmal an der Förderung des Baus von noch mehr Kreuzfahrtschiffen fest. Mitten in der Krise sind weitere Traumschiffe in Arbeit, auf Werften in Mecklenburg-Vorpommern und in Niedersachsen. Ob sich das jemals lohnt? Selbst Der Senior-Chef der Meyer Werft klingt wenig zuversichtlich, ruft per Videobotschaft um Hilfe.

O-Ton

Bernard Meyer, Senior-Chef Meyer Werft:

„Wir haben Aufträge bis 2023. Diese Verträge sind gemacht worden zu ganz anderen Bedingungen. Wir befinden uns in einer großen Krise. Einer meiner Kunden hat gesagt: Ich brauche eigentlich eure Schiffe überhaupt nicht. Es werden einfach nicht so viele Kreuzfahrtschiffe mehr gebraucht.“

Was das Problem richtig groß macht: In den Schiffen steckt nicht bloß deutscher Stahl, sondern auch deutsches Geld. Denn auch der vermeintliche Boom vor Corona war erkaufte mit Milliarden-Krediten der Staatsbank KfW - und außerdem einer staatlichen Exportversicherung.

O-Ton Norbert Brackmann, CDU, Maritimer Koordinator Bundesregierung:

„Es stehen insgesamt im Feuer: Versicherungen in einem Wert von 25 Milliarden Euro rund.“

O-Ton Panorama:

„Sie haben gesagt: „*Wir stehen mit 25 Milliarden Euro im Feuer*“- was bedeutet das genau?“

O-Ton

Norbert Brackmann, CDU, Maritimer Koordinator Bundesregierung:

„Das bedeutet, dass die Kreditanstalt für Wiederaufbau bzw. die Tochter KfW IPEX, eben eine Gesamtversicherungssumme von 25 Milliarden hat und die muss natürlich bedient werden.“

O-Ton Panorama:

„Also vereinfacht gesagt, der deutsche Steuerzahler steht mit 25 Milliarden Euro für Kreuzfahrtschiffe, die bestellt wurden, ein.“

O-Ton

Norbert Brackmann, CDU, Maritimer Koordinator Bundesregierung:

„Die auf deutschen Werften bestellt wurden. Die sichert er ab gegen wirtschaftliche, politische und Währungsrisiken.“

O-Ton Panorama:

„Und gibt es da ein Ausfallrisiko?“

O-Ton

Norbert Brackmann, CDU, Maritimer Koordinator Bundesregierung:

„Hat es bisher nicht gegeben. Bisher war das eine reine Verdienstgeschichte.“

Ob das jemals eine „Verdienstgeschichte“ geworden wäre? Seit Corona nicht mehr zu klären, nun droht das Gegenteil: die Branche könnte zum Milliardengrab für deutsches Steuergeld werden. Die Grafik zeigt, wie sich Deutschland in das Geschäft verstrickt hat. Die staatliche KfW-Bank gibt den ausländischen Reedern, etwa in Miami oder Hongkong, Kredite. Damit kaufen die Konzerne deutsche Schiffe, aus Wismar oder Papenburg. So sollen deutsche Arbeitsplätze erhalten werden. Im Moment schmilzt die Liquidität der Kreditnehmer weg. Wenn die Konzerne die Kredite nicht zurückzahlen können, muss der deutsche Steuerzahler einspringen. Mögliche Gesamtschadenssumme: 25 Milliarden Euro.

Merkels Mann fürs Maritime hofft auf eine einfache Lösung: die Deutschen sollen schnell wieder massenhaft auf Kreuzfahrt gehen. Norbert Brackmann verweist auf gute Buchungszahlen für das kommende Jahr.

O-Ton

Norbert Brackmann, CDU, Maritimer Koordinator Bundesregierung:

„Wir können einfach nur zur Kenntnis nehmen, dass in den letzten Jahren, beinahe Jahrzehnten, die Kreuzfahrtbranche immer mehr Freunde in der Bevölkerung gewonnen hat. Europa ist mittlerweile und in Europa wiederum Deutschland der größte Kundensteller für die Kreuzfahrt. Das heißt, das ist ein sehr beliebtes Urlaubsvergnügen ganz offenbar.“

Auch die Reedereien sagen, bald werde es wieder aufwärts gehen. Zweckoptimismus?

Umfrage an Passanten:

O-Ton Panorama:

„Wenn die wieder fahren, würden Sie da mitfahren?“

O-Ton Passanten:

„Nein. Wir haben gerade eine Kreuzfahrt gecancelt. Anfang Mai ist abgesagt worden, und ich hätte jetzt auch wirklich Angst, auf ein Kreuzfahrtschiff zu gehen, muss ich ehrlich sagen. Also ich würde es nicht mehr machen.“

O-Ton Panorama:

„Sie haben Angst, sich anzustecken?“

O-Ton Passanten

„Ja, allgemein..., also das weiß ich nicht...“

„Früher sagte man, das einzige Risiko bei Kreuzfahrtschiffen sei, wenn es brennt jetzt - mit so viel Passagieren. Und heute haben die Erfahrungen gezeigt, wenn eine Epidemie ausbricht, ist man lange an das Schiff gefesselt. Das haben wir in der Vergangenheit ja jetzt gesehen. Ich glaube, dass da doch gewisse Vorbehalte sind, solche Reisen wieder neu anzutreten.“

O-Ton

Walter Krombach, Insider Touristikbranche:

„Das kann ich absolut verstehen. Denn die Berichte sind ja noch relativ frisch. Von Passagieren, die über Wochen z.T. an Bord geblieben sind, die nicht angelandet werden konnten, weil die Häfen die Schiffe nicht haben wollten, usw. Dieses Vertrauen wieder aufzubauen, oder gar zu behaupten, dass so etwas nicht wieder vorkommt, das wird schlechterdings nicht möglich sein.“

Walter Krombach ist ein erfahrener Kenner der Branche. In seinem Berufsleben hat er selbst Kreuzfahrten organisiert. Das Virus werde das übliche Bordvergnügen noch lange lahmlegen, meint er.

O-Ton

Walter Krombach, Insider Touristikbranche:

„Dieses Entertainment an Bord, was ja Nähe auch erfordert, vom Essen an größeren Tischen angefangen bis zur Abendunterhaltung, bis zu den Events an Bord und wenn ich jetzt weitergehe, die neuesten Schiffe, die ja zum Teil sogar dann Achterbahnen oben auf dem obersten Deck haben, all das kann man sich unter den momentanen Voraussetzungen nicht vorstellen. Die Reedereien scheuen sich natürlich – und das versteh ich ja vollkommen – tatsächlich heute schon die Wahrheit, die Realität nach draußen zu bringen. Ich glaube nicht, dass irgendjemand wirklich glaubt, dass in absehbarer Zeit der Boom nahtlos fortgesetzt werden kann.“

Reelle Hoffnungen auf Geld können sich Werften und Reedereien erstmal nur hier machen: beim Staat. Also stellen sie neue Anträge auf Kredite bei der KfW und sprechen etwa bei der niedersächsischen Landesregierung vor.

Wirtschaftsminister Bernd Althusmann empfängt Vertreter der Meyer-Werft und signalisiert Hilfsbereitschaft.

O-Ton Panorama:

„Warum muss die Kreuzfahrtbranche gerettet werden?“

O-Ton

Bernd Althusmann, CDU, Wirtschaftsminister Niedersachsen:

„Deutschland sollte ein Interesse haben am Werftenstandort Deutschland, weil wir damit ansonsten eine Kernkompetenz auch unserer Werftenindustrie an der Küste verlieren würden. Insofern haben wir ein nachhaltiges Interesse, ob nun in Mecklenburg, in Schleswig-Holstein oder auch in Niedersachsen, dass die Werftenstandorte gestärkt werden. Ich glaube, dass gehört im Übrigen auch in ein Wiederaufbauprogramm der deutschen Wirtschaft nach Überwindung der Corona-Krise.“

Die Meyer Werft hat nach eigenen Angaben einen neuen Kredit mit der KfW vereinbart. AIDA und MV-Werften verhandeln über frisches Geld. TUI hat schon einen Überbrückungskredit über 1,8 Milliarden Euro bekommen.

O-Ton

Stefan Wenzel, Grüne, Finanzpolitischer Sprecher Niedersachsen:

„Jetzt stellt sich die Frage, schmeißt man dem schlechten Geld noch gutes Geld hinterher, bekommt man damit am Ende eine Sicherung der Arbeitsplätze oder hat man am Ende noch größeres finanzielles Fiasko.“

O-Ton

Walter Krombach, Insider Touristikbranche:

„Das wirtschaftliche Risiko sehe ich jedenfalls darin, dass sich der Boom, der dazu geführt hat, dass die Reedereien in diesen Größenordnungen gewachsen sind und immer noch größere Schiffe gebaut haben, dass dieser Boom sich schlicht und einfach nicht fortsetzen wird.“

O-Ton Panorama:

„Das heißt, die Hilfen, die jetzt fließen, könnte das ein Faß ohne Boden sein oder wie schätzen Sie das ein?“

O-Ton

Walter Krombach, Insider Touristikbranche:

„Ich fürchte das. Ich fürchte das, dass es ein Faß ohne Boden ist, weil eben tatsächlich damit der ein oder andere nicht wirklich gerettet werden kann.“

Aber die Bundesregierung bewilligt Corona-Hilfen. Etwa einen Aufschub der Rückzahlung der Milliardenkredite. „Schuldenurlaub“, so der putzige Name. Erstmal ein Jahr lang brauchen die Konzerne die Milliardenkredite aus Deutschland nicht zu bedienen.

Deutschland wolle so verhindern, dass die 25-Milliarden-Versicherung fällig wird, sagt der Maritime Koordinator.

O-Ton

Norbert Brackmann, CDU, Maritimer Koordinator Bundesregierung:

„Jetzt haben wir akzeptiert, dass 2 Raten gestundet werden, also in diesem Jahr nicht fällig werden.“

O-Ton Panorama:

„Also die Kreuzfahrt-Reedereien brauchen diese Raten zweimal nicht zu bezahlen!“

O-Ton

Norbert Brackmann, CDU, Maritimer Koordinator Bundesregierung:

„Erst verspätet zu bezahlen.“

O-Ton Panorama:

„Um wieviel Geld geht's da?“

O-Ton

Norbert Brackmann, CDU, Maritimer Koordinator Bundesregierung:

„Die Raten, die fällig werden, haben einen Wert von ca. 1,5 Milliarden Euro.“

O-Ton

Stefan Wenzel, Grüne, Finanzpolitischer Sprecher Niedersachsen:

„Schuldenurlaub ist schon ein sehr merkwürdiges Programm, weil man hier große Reedereien, große Konzerne unterstützt hat in der Hoffnung, dass die ihre Aufträge nicht stornieren. Man muss sich fragen, ob hier tatsächlich Produkte hergestellt werden, die am Ende auch irgendjemand haben will, die jemand gebrauchen kann. Und bei Kreuzfahrtschiffen ist das im Moment höchst fragwürdig.“

Und was macht man mit Träumen in Weiß, die man nicht gebrauchen kann? Zwar beteuert der Eigentümer des Traumschiffs „Europa“, er werde seine Schiffe sehr wohl noch gebrauchen. Man arbeite mit Hochdruck am Neustart. Sollte es nicht klappen, gäb´ s vielleicht noch einen Platz im Hafenumuseum. Es wäre keine Weltreise, sondern nur eine Fahrt quer durchs Hafenbecken.

Bericht: Stefan Buchen

Kamera: Roland Fenselau, Thomas Nickel, Stefanie Reinsch, Martin Warren

Schnitt: Andreas Sievert, Wolf Krannich

Abmoderation

Anja Reschke:

Glauben Sie, die Kreuzfahrt kommt wieder in Schwung, so wie früher?

Diskutieren Sie mit, auf panorama.de