

Freiparlamentarische Allianz (FPA)
Wir sind dran!
Landesverband Mecklenburg-Vorpommern

www.deine-fpa.de
meinstimme@deine-fpa.de



#AmEisbergVorbei

*Konzept der FPA
zur Reformierung der MV Werften*

Inhaltsverzeichnis

1. Die Segel in Richtung Zukunft setzen.....	3
2. Was haben wir damit zu tun?	4
3. Hohe Wellen verlaufen im Sand	5
4. Deshalb brauchen wir frischen und beständigen Wind!	6
❖ Soziale Gerechtigkeit - gleiche Löhne für gleiche Arbeit.....	6
❖ Nachhaltige Sicherung der Arbeitsplätze	6
❖ Entwicklung einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie	6
❖ Transparente Kommunikation und Strukturen	7
❖ Die Wirtschaftlichkeit muss vorhanden sein.....	7
5. Packen wir es an.....	8
❖ Genting Group.....	8
❖ Die Mitarbeiter:innen.....	9
❖ Kredite und Subventionen.....	10
6. Unsere Lösungsansätze.....	12
❖ Spezialschiffe statt Kreuzfahrtschiffe	12
❖ Neue Partner und neue Perspektiven	14
❖ Mehr Klimaschutz als Kompass der neuen Entwicklungen	14
❖ Den Schwung in andere Bereiche mitnehmen.....	15
7. Fazit.....	17

1. Die Segel in Richtung Zukunft setzen

Wirtschaft heißt Innovation. Einem Wirtschaftszweig gelingt der Übergang von einer Epoche in die nächste nicht, wenn er einfach nur am Bisherigen festhält. Das Neue ist die einzige Konstante.

Aber wie sieht die Situation aus? Mit den MV Werften haben wir eine altherwürdige Industrie, der es nicht so recht gelingt, sich zu erneuern. Wir haben Mitarbeiter:innen in alten Strukturen, die vor einer ungewissen Zukunft stehen und jahrelang getröstet werden. Wir haben eine überforderte Landespolitik, die Probleme aussitzt und sich nicht an langfristige Lösungen herantraut.

Deutlich wird: Dieser Themenkomplex geht weiter über Mecklenburg-Vorpommern hinaus, denn er spiegelt den Umgang der Gesellschaft und der Politik mit einer traditionellen Wirtschaftsform, die für die Zukunft ausgerüstet werden muss.

Hieraus kann ein Musterbeispiel für die Erneuerung einzelner Wirtschaftszweige entstehen, wenn wir das richtig anpacken. Denken wir an die Automobilindustrie, denken wir an die Kohleindustrie.

Neue Lösungen werden an vielen Stellen gesucht und sind häufig sehr spezifisch. Die Prozesse hinter den Herangehensweisen an Herausforderungen aber sind allgemein. Somit können Mecklenburg-Vorpommern und die MV Werften für Fortschritt und Aufbruch stehen, denn wer die Augen vor der Zukunft verschließt, der verpasst das Leben.

2. Was haben wir damit zu tun?

Wer sind wir überhaupt und warum spucken wir so große Töne? Wir sind die Freiparlamentarische Allianz (FPA), eine Gruppe aus jungen Menschen, die die Politik und das Parteiensystem reformieren will.

Wir denken in ganz neuen Bahnen - wirklich bürger:innen nah, transparent und interaktiv; nur so kann die Partei der Zukunft aussehen. Und jung. Unser Durchschnittsalter liegt bei 28 Jahren - das heißt nicht, dass sich ein paar Studierende zusammentun und allen anderen nun die Welt erklären, wie alles besser funktioniert.

Das heißt, dass junge Menschen möglichst viele Menschen wieder für Politik begeistern wollen, indem sie mit ihnen auf Augenhöhe und ideologiefrei kommunizieren. Wir wollen zeigen, dass Politik etwas Gutes und total Spannendes ist. Das machen wir generationenübergreifend, hierfür steht "Allianz" in unserem Namen.

Wir bringen frischen Wind in verkrustete Strukturen - mit Amtszeitbegrenzungen, mit einem Talentkomitee in der FPA und mit Mitarbeit ohne Mitgliedschaft. Oder anders gesagt: Mit Innovation. In unseren eigenen Reihen haben wir ein komplett anderes Klima als bei den anderen Parteien geschaffen, das auf Offenheit, Diskussionsfreude und Respekt basiert.

Was wir nach innen vertreten, meinen wir auch nach außen. Deshalb wollen wir die politische Landschaft reformieren und an vielen Stellschrauben ansetzen, eine davon sind die MV Werften.

Zur Landtagswahl in Mecklenburg-Vorpommern am 26. September 2021 treten wir an, um diesen Wandel ins Parlament zu tragen. Unser Ziel liegt bei 5%, so nehmen wir die Stimmung und unsere Ansätze zur Werftenreformierung mit nach Schwerin.

Denn eine neue politische Kraft bringt auch neue Innovationen für die Wirtschaft. Genau das braucht MV als Aufbruchland jetzt.

3. Hohe Wellen verlaufen im Sand

Wenn wir uns die bisherige Politik anschauen, wird deutlich, warum wir neue politische Kräfte brauchen. Bei den aktuell führenden Vertreter:innen aus der Landespolitik werden vor allem zwei Dinge erkennbar: Eine Gleichgültigkeit gegenüber dem Reformstau und ein nicht vorhandenes Zukunftsbewusstsein für die MV Werften.

Klar, die MV Werften sind ein riesiger Themenkomplex mit zahlreichen Verästelungen und Bezügen. Aber klar ist auch, dass es so nicht weitergehen kann. Folgend gehen wir auf einige Ereignisse aus den Entwicklungen der MV Werften der letzten Jahre ein, um zu verdeutlichen, wie die Politik mit den MV Werften umgeht und wie die tägliche Arbeit an den MV Werften aussieht. Wir stehen auf der Seite der Werftmitarbeiter:innen und wollen diesen wichtigen Wirtschaftsmotor in Mecklenburg-Vorpommern in sicheres Fahrwasser steuern.

Am 13. August 2019 hatten die MV Werften insgesamt 3,7 Milliarden Euro zur Verfügung, somit war die Finanzierung für die nächsten fünf Jahre sichergestellt.¹ Das war der Auftakt für die Erfolgsmeldungen, denn im November 2019 wurde das Mittelschiff der Global One fertiggestellt und von Rostock nach Wismar geschleppt².

Diese Frage führt zu einem der Kernprobleme: Die Mauer des Schweigens. Die Landesbehörden geben kaum Informationen nach außen, auch nicht nach Anfrage, wie bestimmte Prozesse und Situationen in den MV Werften entstehen konnten.

Nach außen hin bemühen sich sämtliche Politiker:innen, bei den MV Werften die Darstellung einer heilen Welt hervorzuheben. Und ignorieren dabei anderslautende Einstellungen. Wenn Reformvorschläge unterbreitet werden, stößt man bei der Landesregierung auf taube Ohren. Egal, ob bei den Landesministerien oder den Landtagsfraktionen der regierenden Parteien - neue Ideen kommen nicht gut an³.

Im Jahr 2020 fand eine Razzia bei den MV Werften in Stralsund statt, bei der 115 illegale Mitarbeiter:innen gefunden wurden⁴; ebenfalls wurde hierbei aufgedeckt, dass tödliche Arbeitsunfälle einfach ignoriert werden⁵. Hinzukommend wurde die Arbeitskraft der MV Werften auch zu wesentlichen Teilen durch Leiharbeiter:innen gestemmt, vor der Coronapandemie waren dies 3.000 deutsche und 3.500 osteuropäische Leiharbeiter:innen, die teils zu unmenschlichen und unwürdigen Bedingungen gearbeitet haben⁶.

Womit haben wir es also zu tun? Mit Intransparenz, einem rücksichtslosen Umgang mit den Leiharbeiter:innen und einer Politik des Aussitzens. Kommunikativ werden die Wurzeln hierfür zahlreich auf die Coronakrise geschoben, einige der Probleme entstanden aber durch Missmanagement und Unfähigkeiten. In Zukunft können das aber keine Lösungsrezepte sein.

¹ Quelle: <https://www.mv-werften.com/de/news-und-presse/news/finanzierungspaket-zur-umsetzung-des-mv-werften-bauprogrammes-steht.html>

² Quelle: <https://www.mv-werften.com/de/news-und-presse/news/das-mittschiff-der-global-dream-wird-nach-wismar-transportiert.html>

³ Aus Gesprächen mit Jörg Ehbrecht (Bundesverband der Mittelständischen Wirtschaft – BVMW – in Mecklenburg-Vorpommern).

⁴ Quelle: <https://www.svz.de/regionales/mecklenburg-vorpommern/Schwarzarbeiter-auf-der-Werft-in-Stralsund-id26654062.html>

⁵ Quelle: <https://www.svz.de/regionales/mecklenburg-vorpommern/Stralsund-Arbeiter-stirbt-bei-Unfall-auf-MV-Werft-id27217387.html>

⁶ Aus Gesprächen mit Jörg Ehbrecht (Bundesverband der Mittelständischen Wirtschaft – BVMW – in Mecklenburg-Vorpommern).

4. Deshalb brauchen wir frischen und beständigen Wind!

Dass wir uns nicht falsch verstehen: Wir brennen für die MV Werften und sehen in ihnen einen Wirtschaftsmotor für Mecklenburg-Vorpommern. Uns geht es nicht darum, die MV Werften niederzureden oder zum Rundumschlag gegen die Politik auszuholen. Sondern wir wollen Vergangenes aufarbeiten, um mit diesem Wissen die zukünftige Ausrichtung der Wirtschaft besser gestalten zu können.

Vor allem stehen wir auf der Seite der Werftarbeiter:innen, die in den letzten Jahren ein paar Mal in eine ungewisse Zukunft geblickt und dadurch schlaflose Nächte gehabt haben. Nur mit einer Kombination aus gemeinschaftlichem Denken und innovativer Wirtschaftskraft können die MV Werften für ein fortschrittliches Arbeitsklima und für schwarze Zahlen sorgen. Beides muss zusammengedacht werden, um zukunftsfähig zu sein.

Nun haben wir die Probleme der Politiker:innen und der politischen Strukturen aufgegriffen und kritisiert. Das allein wäre natürlich unfair und auch nicht konstruktiv. Wir wollen nicht nur meckern, sondern unsere Lösungsansätze präsentieren und zur Diskussion stellen. Noch einmal: Wir kommen nicht her und sagen, dass wir alles besser wissen. Wir haben nur neue Wege gesucht und wollen diese nun auf ihre Umsetzbarkeit hin testen.

Deshalb heißt es: Frischer Wind und neue Ansätze! Mit der Landtagswahl am 26. September 2021 in Mecklenburg-Vorpommern haben wir die Chance, die politische Ausrichtung mitzugestalten und den Wandel einzuleiten.

In diese spannende Phase gehen wir mit einem klaren Kompass - wir haben fünf Zielstellungen formuliert, mit denen wir die Reformierung der MV Werften unterstützen wollen.

Soziale Gerechtigkeit - gleiche Löhne für gleiche Arbeit

An den drei Werftstandorten existieren teils gleiche Arbeitsabläufe. Das heißt, wenn die Menschen in einem Unternehmen dieselben Aufgabenbereiche haben, müssen sie auch gleich bezahlt werden, unabhängig von Standort, Geschlecht oder sonstigen Kategorien. Bisher sind die Durchschnittseinkommen in Wismar deutlich am Höchsten, dies hat viele Gründe - mehr dazu auf Seite 9.

Nachhaltige Sicherung der Arbeitsplätze

Wir erkennen derzeit eine Transformation der Wirtschaftsprozesse in die Nachhaltigkeit für die Werften und ihre Zulieferfirmen. Das geht nicht nur über Subventionen, sondern über die Förderung neuer Technologien, die konsequent in die eigenen Strukturen eingebettet werden.

Entwicklung einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie

Die ISO 50001-Norm gilt als gute Grundlage für eine Nachhaltigkeitsstrategie, die bereits auch im Bericht der MV Werften 2016/2017 für die drei Standorte auftaucht⁷. Der erste Schritt muss hierbei die Energieeffizienz sein, der zweite Schritt führt dann in die wirkliche Nachhaltigkeit. In beiden Schritten könnten die MV Werften als Unternehmen sogar Geld verdienen. Hierfür wäre die Einrichtung einer Innovationsabteilung in den Werften, z.B. in der Neptun Ship Design GmbH (als Technologiehalter) von Vorteil, um solche Konzepte zur

⁷ Aus Gesprächen mit Jörg Ehbrecht (Bundesverband der Mittelständischen Wirtschaft – BVMW – in Mecklenburg-Vorpommern).

Nachhaltigkeitsausrichtung zu erarbeiten. Die Meyer-Werft hat da mit Ihrem neuen Kompetenzzentrum in Rostock, der Meyer Neptun Engineering bereits vorgelegt.

Transparente Kommunikation und Strukturen

Transparenz muss zukünftig zu den Grundpfeilern der Werftenpolitik gehören. In den MV Werften selbst sind ebenfalls nachvollziehbare Strukturen notwendig, die sehr viel mehr Wert auf die vertikale Kommunikation legen. Vor allem muss die Kommunikation mit der Basis, also den Werftarbeiter:innen, ausgebaut werden.

Die Wirtschaftlichkeit muss vorhanden sein

Subventionen und Kredite sind keine Dauerlösung. In diesem Zusammenhang muss der Fokus auf die Förderung von Start-ups und lokaler Netzwerke gelegt werden, mit denen die MV Werften zusammenarbeiten können. Außerdem werden neue Technologiepartner gebraucht, die gemeinsam mit dem Landesbildungsministerium neue Lösungsansätze entwickeln. Zeitgleich kann hier der Klimaschutz verankert werden, indem Forschungsgelder nur bewilligt werden, wenn der CO₂-Abdruck stimmt.

5. Packen wir es an

Genting Group

Die Genting Group führt die MV Werften. Insgesamt bestehen die Firmenstrukturen aus zahlreichen Verästelungen, die nur sehr schwer aufzuarbeiten sind - wir haben das aber getan:

Zum Jahresende 2019 wurden die MV Werften durch eine Holding der Genting Group aus London geführt (MV Werften Holding LTD), in deren Konstrukt insgesamt 13 einzelne GmbHs die MV Werften Gruppe abbilden⁸. Die Geschäftsführer:innen und Direktor:innen sind neben einigen deutschen bekannten Größen der Werft-Szene auch aus dem asiatischen Raum (Malaysia, Australien, Hongkong). Persönlich haftet niemand - außerdem bestehen reichlich Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge an die Londoner Holding, die lediglich mit einem Euro Stammkapital eingetragen ist⁹.

Aktuelle Veränderungen in den letzten sechs Wochen in den unter den einzelnen Gesellschaften bestehenden Verträgen lassen nichts Gutes erahnen, gerade in Bezug auf die erst Ende Juli 2021 (!) erstellten Jahresabschlüsse für das Geschäftsjahr 2019.

Bei den Auftragsdetails für die zu bauenden Schiffe in den MV Werften wird deutlich, dass die Glücksspiele einen nicht unwesentlichen Raum einnehmen - kurz gesagt, es werden schwimmende Casinos gebaut. Die Möglichkeit zur Steuerhinterziehung mag zwar legal sein (die Schiffe befinden sich dann außerhalb der Drei-Meilen-Zone), wir halten dieses Geschäftsmodell zumindest für illegitim. Zudem müssen die negativen Folgen des Glücksspiels hier hoffentlich nicht aufgeführt werden.

Vor den MV Werften war die Genting Group bereits keine unbekannte Größe in der deutschen Maritimwirtschaft. Als Genting 2015 die Bremeharhavener Lloyd-Werften übernahm, wurden gleich zu Beginn ein Viertel der Mitarbeiter:innen entlassen. Das zeigt: Mitarbeiter:innenschutz und ein soziales Gewissen stehen nicht immer an erster Stelle, hier reicht es nicht aus, dass der deutsche Sozialstaat darauf reagiert.

Wie bereits oben erwähnt, haftet die Genting Group nicht persönlich oder privat für die MV Werften. Insgesamt erhielt der Konzern rund 800 Millionen Euro an Subventionen vom Land Mecklenburg-Vorpommern, ohne dass die Firma vorher geprüft wurde. Nur zur Einordnung: Die Genting Group erzielte jährlich einen Umsatz von 60 Milliarden Euro, 5% davon waren Gewinne, das sind immer noch drei Milliarden Euro¹⁰. Warum dennoch Finanzspritzen notwendig sind, wird nicht erkenntlich.

Leider werden bei diesen Fakten manchmal Vergleiche zur Bremer Vulkan laut, die vor einigen Jahrzehnten die MV Werften retten wollte. Der damalige Ausgang ist bekannt.

Wir wollen hier allerdings keine Feindbilder erzeugen, sondern hinterfragen und verstehen. Und vor allem wollen wir eine stabile Werftenreformierung, die geht nur mit der Genting Group.

⁸ Quelle: <https://www.northdata.de/>

⁹ Quelle: <https://www.bundesanzeiger.de/pub/de/start?2>

¹⁰ Aus Gesprächen mit Jörg Ehbrecht (Bundesverband der Mittelständischen Wirtschaft – BVMW – in Mecklenburg-Vorpommern).

Als niemand mit den MV Werften weiterwusste, kam die Genting Group und übernahm die MV Werften und sicherte somit auch tausende Arbeitsplätze. Das ist hoch anzurechnen, da der Konzern somit auch ein Risiko einging. Auf dem Bewährten auszuruhen reicht aber nicht.

Was uns vor allem hieran stört: Für die Steuer:innenzahler ist keine Transparenz vorhanden. Durch die Subventionen von staatlicher Seite bezahlen wir den Reformierungsprozess mit, haben aber keinerlei Mitspracherechte weder als Bürger:innen noch als Staat.

Nur mit einer Synthese aus wirtschaftlicher Kompetenz einerseits sowie Transparenz und Bürger:innenbeteiligung andererseits können die MV Werften in eine sichere Zukunft starten.

Die Mitarbeiter:innen

Die Werften leben von ihren Angestellten, die all die Traditionen und Rituale mit ins Unternehmen bringen und dies mit Leben füllen.

Die strukturellen Herausforderungen bei den MV Werften sind auch kommunikativer Art:

- Hier muss die Kommunikation zwischen den Abteilungen verbessert werden, Orientierung bietet diesbezüglich das speziell für den Schiffbau entwickelte PBI-System aus Finnland.
- Zusätzlich muss viel mehr auf künstliche Intelligenz gesetzt werden. Zum Beispiel ist noch immer kein Tracking-System für die einzelnen Bauteile vorhanden, sodass teils Chaos bei der Zusammensetzung eines Schiffes entsteht.
- Mehr Dynamik in den Hierarchien: Aufgrund der teils sehr steifen Strukturen können die MV Werften dadurch nicht schnell auf Probleme reagieren, weil zu lange Kommunikationswege existieren. Aufgrund dessen entstehen paradoxe Situationen: Die eine Abteilung arbeitet an einem Projekt weiter, obwohl sich die Datengrundlagen dafür bereits als falsch erwiesen haben; eh die Information von der anderen Abteilung zu dieser Abteilung aber weitergeleitet worden ist, vergeht viel zu viel Zeit¹¹.

Durch die Coronapandemie wurden die Kurzarbeit und die undurchsichtigen Strukturen bei der Transfersgesellschaft zu weiteren Herausforderungen.¹² Insgesamt sind 3.000 sogenannte "osteuropäische Projektarbeiter:innen" für die MV Werften aktiv; hierzu gibt es keine Angaben, wie es mit ihnen weitergehen soll¹³.

Für die Gruppendynamik der Werftarbeiter:innen untereinander sind die Lohnregelungen sicher auch nicht optimal. Aufgrund der Tarifbindung an die IG Metall erhalten die Arbeiter:innen deutlich mehr Lohn als die Arbeiter:innen in Rostock und Stralsund. In diesem Konstrukt ist ebenfalls eine Transfersgesellschaft aus Bremerhaven mit eingebunden, die 10% des Umsatzes des Kurzarbeiter:innengeldes selbst erhält¹⁴.

¹¹ Aus Gesprächen mit Jörg Ehbrecht (Bundesverband der Mittelständischen Wirtschaft – BVMW – in Mecklenburg-Vorpommern).

¹² Strukturen der Transfersgesellschaft bei

<https://www.northdata.de/Transfersgesellschaft+K%C3%BCste+mbH,+Bremen/HRB+21995>

¹³ Quelle: <https://www.nordkurier.de/mecklenburg-vorpommern/grosse-not-bei-mutterkonzern-der-mv-werften-2540477108.html>

¹⁴ Quelle: <https://www.northdata.de/>

Bis zum Jahresende 2021 sollen zudem 1.000 Angestellte in die Transfergesellschaft wechseln, 550 davon sind schon jetzt dort untergebracht, davon 300 aus Stralsund, 250 aus Rostock und 100 aus Wismar.¹⁵ Das würde die strukturelle Intransparenz weiter befördern.

Insgesamt flossen durch das Kurzarbeitergeld bei 3.200 Beschäftigten bisher rund 116.000€ Förderung pro Arbeitsplatz; seit der Wende sind es sogar umgerechnet rund 500.000€ pro Arbeitsplatz bei den MV Werften, allein durch Subventionen¹⁶.

Zusätzlich zur undurchsichtigen Lage bei den Unternehmensstrukturen und somit auch bei der Belegschaft kommt aber in die ungewisse Zukunft dazu: Der Weiterbau der Global Two ist noch völlig offen und selbst dann sind ab Juni 2022 keine Aufträge mehr vorhanden (Quelle). Dies muss sich dringend ändern, um den Werftarbeiter:innen sichere Zukunftsperspektiven geben zu können.

Kredite und Subventionen

Kredite und Subventionen von staatlicher Seite für die MV Werften bilden seit Jahren einen erbitterten Streitpunkt. Ohne sie geht es nicht, aber wenn sie schon eingesetzt werden, dann sollen sie die Mitbestimmungsrechte der Arbeiter:innen und des Landes erhöhen sowie den Klimaschutz stärker auf die Agenda heben.

Dies wäre die Chance gewesen, um mehr über das Unternehmen zu erfahren, transparent vorzugehen und sich ökologisch-nachhaltig auszurichten. Bisher wurde sie nicht genutzt.

Eigentlich ist eine Fortführungsperspektive die Bedingung für den Erhalt von Geldern aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds des Bundes. Bei den MV Werften ist diese Regelung allerdings nicht vorhanden, trotzdem wurde eine finanzielle Hilfe genehmigt¹⁷.

Diesbezüglich wurde von den politischen Verantwortlichen mit Alternativlosigkeit argumentiert, wobei dies nie eine gute Ausrede ist. Zusätzlich offenbart es die veralteten Denkweisen der Entscheidungsträger:innen, denn sie hatten nur Kreuzfahrtschiffe im Kopf und sahen deshalb eine vermeintliche Alternativlosigkeit.

Ökologische Kriterien haben bei der bisherigen Geldvergabe durch den Bund auch keine Rolle gespielt: Die Global One ist zum Beispiel mit sechs Dieselmotoren ausgestattet und die Crystal Endeavor mit Dieselgeneratoren.

Sämtliche Politiker:innen betonen immer die Wichtigkeit einer konsequenten Umweltpolitik, aber wenn dann einmal wirklich die Chance da ist, wird sie nicht genutzt, weil die meisten politischen Vertreter:innen Angst vor der Größe der Aufgabe haben.

Inzwischen sind erhebliche weitere Kredithöhen angefallen: 400 Millionen Euro kamen vom Land Mecklenburg-Vorpommern, 579 Millionen Euro vom Bund und 1,5 Milliarden Euro wurden mit KfW-IPEX-Krediten gestemmt¹⁸. Somit wurden allein in der letzten Zeit circa zwei Milliarden Euro in die MV Werften gesteckt und trotzdem weiß niemand so richtig, wie der Betrieb aufrechterhalten werden kann. Wie geht so etwas?

¹⁵ Quelle: <https://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Jobabbau-auf-MV-Werften-Die-Ersten-muessen-gehen.mvwerften378.html>

¹⁶ Aus Gesprächen mit Jörg Ehbrecht (Bundesverband der Mittelständischen Wirtschaft – BVMW – in Mecklenburg-Vorpommern).

¹⁷ Quelle: <https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr/genting-werft-101.html>

¹⁸ Quelle: ARD-Dokumentation „SOS – Werften im Überlebenskampf“.

Vor allem müssen das Land Mecklenburg-Vorpommern und der Bund fortan Mitspracherechte bei Ausrichtungs- und strategischen Fragen erhalten, wenn sie die MV Werften mit solch hohen Summen subventionieren.

Natürlich sollte bei all dem bedacht werden, dass die Kredite auch von den MV Werften zurückgezahlt werden müssen, inklusive Zinsen. Aber bis dahin ist es noch ein weiter Weg, zuvor müssen die staatlichen Stellen ihre Befugnisse ausgeweitet bekommen.

Der Fokus muss zukünftig auf dem Aufbau einer nachhaltigen maritimen Wirtschaft und nicht auf Kredite für einen kurzen Zeitraum bis zur nächsten Krise liegen, das sind wir den Werftarbeiter:innen schuldig. Denn die aktuelle Krise ist nicht erst durch die Coronapandemie entstanden, sondern hat diese nur noch verstärkt.

6. Unsere Lösungsansätze

Spezialschiffe statt Kreuzfahrtschiffe

Wir haben schon einige Male die bisherige Auftragslage bei den MV Werften erwähnt: Die sieht mau aus.

Neue Aufträge sind nicht in Sicht und bei den bisherigen wachsen starke Zweifel: Nun soll ein Marinetanker für 680 Millionen Euro gebaut werden, das ist vollkommenes Neuland für die Werftmitarbeiter:innen, die sich hierbei erst einmal einarbeiten müssen. Hinzukommend soll die Global Two fertiggestellt werden; dort wird das Bugteil gerade im Baltikum fertiggestellt, insgeheim wird aber schon nach einem Abwracker gesucht¹⁹.

Ein weiteres Scheitern beim Finden neuer Aufträge hätte katastrophale soziale und wirtschaftliche Konsequenzen; nicht nur für die Werftarbeiter:innen und Mecklenburg-Vorpommern, sondern auch für die tausenden Arbeitsplätze bei den Zulieferfirmen, die vordergründig aus Bayern und Baden-Württemberg stammen. Besorgniserregend ist allein schon, dass in letztes und dieses Jahr kein:e einzige:r Azubi übernommen wurde²⁰. Außerdem ist dies das zweite Jahr in Folge, in dem der Ausbildungsstart neuer Lehrlinge ausgesetzt wurde – dies fördert die älter werdenden Strukturen in den MV Werften; wir sind auf Nachwuchs dringend angewiesen!

Kreuzfahrten sind ein beliebter Tourismuszweig, das wird in weiterer Zukunft auch so bleiben: Deshalb muss diese Branche weniger krisenanfällig und umweltfreundlicher gestaltet werden. Vor allem aber muss ein Umdenken geschehen, denn parallel zum Kreuzfahrttourismus existieren noch viele weitere Schiffsmärkte. Einer davon ist der Markt für Spezialschiffe, der viel Potential bietet. Die Erfahrung lehrt, dass Werften, die sich auf den Bau von Spezialschiffen fokussiert haben, fester im Sattel sitzen und eine größere Überlebenschance haben.

Beispielsweise könnten Spezialschiffe für den maritimen Umweltschutz gebaut werden, die gravierende Umweltprobleme bearbeiten und lösen. Zum Beispiel die Reinigung der Meere vom treibenden Plastikmüll bis hin zum fast unsichtbaren Mikroplastik.

Ein zentrales Problem bei der Reinigung der Meere und Ozeane besteht darin, dass sich der Plastikmüll in größtenteils internationalen Gewässern befindet. Deshalb fühlt sich keine Regierung für die Reinigung zuständig, jeder Staat mit Zugang zum Meer beansprucht ein Hoheitsgebiet (Exclusive Economic Zone), mit einem Umfang von 200 sm (Seemeilen) entlang ihrer Küste.

Deshalb ist es sinnvoll, die Reinigung des Küstengebiets mit zusätzlichen Aufgaben zu kombinieren um den wichtigen Deckungsbeitrag für den Bau und den Betrieb dieser Schiffe zu generieren. Eine Alternative ist die Produktion von Trinkwasser durch Meerwasserentsalzung, um das sich dramatisch entwickelnde Problem der Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser zu lösen.

¹⁹ Aus Gesprächen mit Jörg Ehbrecht (Bundesverband der Mittelständischen Wirtschaft – BVMW – in Mecklenburg-Vorpommern).

²⁰ Quelle: ARD-Dokumentation „SOS – Werften im Überlebenskampf“.

Wir haben Kenntnis von einem Spezialschiff für den maritimen Umweltschutz erhalten und sind vom High Tech Made in Germany überzeugt. Es existiert bereits ein Proof of Concept für diesen Schiffstyp, der Plastikmüll mechanisch von der Wasseroberfläche über 2x25m breite Förderbänder, die im Bug integriert sind, sammelt und synchron Trinkwasser mittels einer Meerwasserentsalzungsanlage an Bord produziert.

Das Spezialschiff kann 300.000 Kubikmeter Trinkwasser täglich produzieren. Im Vorweg wird mittels Ultra - Filtration das Roh Wasser bis in den Nano Bereich gefiltert. Das bedeutet, dass das Spezialschiff das Mikroplastik aus dem Wasser filtert. Diese Technologie ist weltweit einmalig.

Wichtig hierbei ist auch, dass keine Sole zurück ins Meer gepumpt wird, denn täglich werden bis zu 11.000 Tonnen Mikroplastik freies Meersalz produziert, somit wird auch die Versalzung der Gewässer verhindert.

Ein zusätzliches Highlight ist, dass das Mikroplastik durch Hochtemperaturverschmelzung an Bord emissionsfrei zu Gas umgewandelt wird und damit den Schiffsmaschinen als Treibstoff zur Verfügung steht.

Die Haupt- und Hilfsmaschinen dieses Schiffstyps werden im ersten Schritt durch LNG angetrieben. Sobald eine klimaneutrale Produktion von Wasserstoff nebst Lieferkette in großem Umfang möglich ist, werden diese Spezialschiffe mit Maschinen ausgestattet, die mit Wasserstoff betrieben werden. Damit ist ein vollständig sauberer Betrieb (Null Emmission Schiff) realisierbar.

Wir haben Kontakt zu dem mittelständischen Unternehmen, das dieses Spezialschiff entwickelt hat. Wir, die Freiparlamentarische Allianz (FPA), setzen uns dafür ein, dass eine große Flotte dieser Spezialschiffe auf den Schiffswerften in MV gebaut werden.

Auf den Schiffen sind Einrichtungen für Forscher:innen und Entwickler:innen vorgesehen, die Erfahrungen vor Ort sammeln und neue Technologien für Meerwasserentsalzung ständig neu- und weiterentwickeln.

Im Jahre 2050 werden rund 2,5 bis 3 Milliarden Menschen mehr auf der Erde leben. Wenn wir bedenken, dass jeder Mensch durchschnittlich 600 Kubikmeter Frischwasser pro Jahr für Essen, Waschen und für die Nutzung technischer Geräte verbraucht, wird ersichtlich, dass wir in 29 Jahren 1,5 bis 1,8 Billionen Kubikmeter Trinkwasser mehr pro Jahr zur Verfügung haben müssen, als wir heute zur Verfügung haben²¹.

Im Umkehrschluss müssten 15.000 Spezialschiffe gebaut werden, um den Bedarf an Trinkwasser im Jahre 2050 zu gewährleisten. Die MV Werften können diesen Bedarf an Spezialschiffen natürlich nicht alleine schaffen. Die Zahl macht deutlich, dass der Markt hierfür riesig und der Bedarf nachweislich vorhanden ist sowie dass neue Technologien alleine nicht die bevorstehenden Herausforderungen beseitigen können, dennoch aber entscheidend für eine wichtige Zukunft sind. Wichtig ist, dass wir nicht weiter die Zukunft zerreden, sondern endlich handeln!

²¹ Quelle: <https://www.welthungerhilfe.de/informieren/themen/gesunde-ernaehrung-sichern/bevoelkerungswachstum-definition-entwicklung/>

Wenn wir uns noch einmal verdeutlichen, dass eine Fortsetzung des Kreuzfahrtschiffbaus in MV einer stetig steigenden Konkurrenz gegenübersteht. China, Südkorea und die Türkei treten in den harten Wettbewerb ein.

Uns ist bewusst, dass erst Geld für die MV Werften fließt, wenn ein Bauvertrag geschlossen wurde. Die Phase der Konzeptplanung hat für die Werftarbeiter:innen keinen Nutzen, deshalb müsste eine Umstrukturierung der Werften für den Bau der Spezialschiffe schnell geschehen, sodass ab Juni 2022 keine leeren Auftragsbücher entstehen.

Zudem müssen wir uns bei den Spezialschiffen auf vorhersehbare Entwicklungen vorbereiten, denn bald werden auch Spezialschiffe in Ländern mit niedrigeren Löhnen gebaut werden, wie es jetzt mit den Kreuzfahrtschiffen der Fall ist. Die deutschen Löhne sind zu hoch für den europäischen Durchschnitt und die europäischen Löhne sind zu hoch für den weltweiten Durchschnitt. Darauf müssen wir uns vorbereiten und angemessen reagieren.

Insgesamt betrachtet bieten die Spezialschiffe aber eine greifbare Chance, um die Produktion der MV Werften umzurüsten und so zwei sprichwörtliche Fliegen mit einer Klappe zu schlagen: Die Arbeitsplätze in den Werftstandorten werden langfristig gesichert und leisten einen starken Anteil zum globalen Klima- und maritimen Umweltschutz.

Neue Partner und neue Perspektiven

Klar ist auch, dass bei der Umstellung auf neue Produkte, auch neue Firmen nach MV umsiedeln oder gegründet werden. Wir haben diverse Gespräche mit dem mittelständischen Unternehmen in Hamburg geführt und uns die beeindruckende Technologie erklären lassen. Wir sind begeistert!

Das mittelständische Unternehmen hat einen Kunden aus dem nicht europäischen Ausland. Der Kunde benötigt 100 dieser großen Spezialschiffe in den nächsten 29 Jahren, um den Trinkwasserbedarf für seine Bevölkerung sicherzustellen.

Das mittelständische Unternehmen würde sich freuen, wenn die Spezialschiffe in MV und nicht im Ausland gebaut würden. Mit dem Bau dieser Spezialschiffe in MV würde sich MV zum Epizentrum des maritimen Umweltschutzes entwickeln und sich den Vorsprung nicht wieder abnehmen lassen.

Liebe Mitarbeiter:innen der Schiffbauindustrie, würden Sie nicht vor Stolz beben, wenn Sie diese Spezialschiffe, die die Menschheit für ihr Überleben dringend benötigt, in MV produzieren würden?

Wir als Freiparlamentarische Allianz (FPA) setzen uns für den Bau dieser Spezialschiffe in MV ein. Wir setzen uns für SIE, Ihre Kinder und Kindeskindein, damit wir alle eine unbeschwerte und sorgenfreie Zukunft haben.

Mehr Klimaschutz als Kompass der neuen Entwicklungen

Die Zukunft der MV Werften könnte also über die Arbeitsbereiche Trinkwasserproduktion, Entsorgung und Energiegewinnung sowie den Bau von Hilfs- und Funktionsschiffen definiert werden.

Dies würde bedeuten, dass wir die Migrationsursachen bekämpfen, indem wir mittel- bis langfristig in den Ländern vor Ort Arbeitsplätze schaffen und Migrationsgründe eindämmen.

Letzteres wäre vor allem Wasserknappheit, die zunehmend ein globales Problem werden (hierzu müssen wir uns nur den Qualitätsbericht der Bundesregierung zum Trinkwasser samt der Prognosen für die Zukunft anschauen).

Außerdem würden durch künftige und teils noch viel härtere Wasserknappheiten neue Migrationsbewegungen entstehen, die wir mit Maßnahmen wie den geplanten Spezialschiffen mit Trinkwasserproduktionsanlagen verhindern würden.

Das Wasser wird gerade in den Industrienationen immer teurer. Dabei ist Wasser die Grundbedingung fürs Leben und überschneidet sich somit auch mit dem Schutz der Menschenrechte.

Gesteigert werden kann diese mögliche positive Entwicklung durch die Kombination von Klimaschutz mit wirtschaftlichem Erfolg. Ein großer ökonomischer Markt kann für Deutschland aufgestoßen werden und das Gute hieran ist, dass wir niemanden bei der Entwicklung dieses Wirtschaftszweiges verletzen oder Arbeitsplätze in anderen Ländern gefährden, denn die Trinkwasserproduktion ist eine Technologie, die gerade erst im Entstehen begriffen ist.

Den Schwung in andere Bereiche mitnehmen

Der Aufbruch für mehr Klima- und maritimen Umweltschutz sowie für neue Märkte können wir auch auf weitere progressive Entwicklungsprozesse übertragen. Insgesamt sehen wir vier weitere Ansätze, die zur Reformierung der Wirtschaft und zum stärkeren Klima- und Umweltschutz beitragen sowie zeitnah das Überleben der MV Werften garantieren würden:

(1) Der Bau von Offshore-Konverterplattformen

Damit könnten die MV Werften den Anteil der erneuerbaren Energien bei der Energieversorgung in Deutschland erhöhen und zur Einhaltung unserer Klimaschutzziele beitragen. Die Mitarbeiter:innen der MV Werften haben teilweise schon einmal solche Arbeiten ausgeführt, hierzu müssten auch noch ältere Pläne existieren²².

(2) Crowdfunding für die junge Generation

Um die Werftarbeiter:innen der nächsten Generationen frühzeitig zu fördern, sind Ideenwettbewerbe sinnvoll, um spielerisch-kompetitiv neue Talente und neue Ansätze zu entdecken. Parallel würden durch die Teilnahme an Ideenwettbewerben viele junge Menschen mit den MV Werften vertraut werden und die MV Werften würden zur Sicherung unserer zukünftigen Wirtschaftskraft beitragen.

(3) Erforschung der Wasserstoffantriebe

Wasserstoffantriebe sind die Zukunftstechnologie, aber werden bisher leider viel zu wenig erforscht. Der Bund und das Land MV müssen viel mehr Fördergelder zur Verfügung stellen. Jedoch können auch wirtschaftliche Akteur:innen wie die MV Werften aktiv werden, indem sie ein Netzwerk mit Forschungseinrichtungen aufbaut (wie bereits auf Seite 13 angedeutet).

Erste Aktivitäten wurden hierzu bereits unternommen, denn dadurch würde keine Konkurrenzsituation entstehen, sondern eine Bündelung der Fähigkeiten würde geschehen. Im zweiten Schritt wären hierdurch auch Projekte wie ein Coworking-Space auf dem Gelände der MV Werften denkbar, auf dem sich dann diese Technologiepartner:innen wiederfinden.

²² Aus Gesprächen mit Jörg Ehbrecht (Bundesverband der Mittelständischen Wirtschaft – BVMW – in Mecklenburg-Vorpommern).

(4) Klimaschutz auch in den eigenen Reihen

Bei den Werftarbeiter:innen bestehen ebenfalls zahlreiche Möglichkeiten, auf klimaschonende Weise zu agieren. Beispielsweise könnte ein Jobticket für den ÖPNV für die Belegschaft eingeführt werden oder eine Belohnung für die Anfahrt mit dem Fahrrad zur Arbeit wird eingeführt, hierzu existieren bereits Modelle in den Niederlanden.

Diese innovativen Gestaltungsmöglichkeiten stehen nicht im Vordergrund dieses Konzepts und auch nicht in der Ausrichtung der MV Werften; bilden aber weitere Mosaiksteinchen, um die MV Werften zu einem modernen Big Player zu reformieren sowie eine Synergie aus Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit zu erzielen.

Wir haben jetzt die große Chance das Blatt zu wenden und uns neu zu erfinden. Mit der Umsetzung vieler neuer Ideen auf den MV Werften und für die deutsche Schiffbauindustrie können wir von einer derzeit unglücklichen Position zur Avantgarde des Spezialschiffbaus werden.

Die Zeit ist gekommen, um den ersten Schritt in die Zukunft zu setzen.

7. Fazit

Natürlich ist das nicht der eine Masterplan, sondern ein Angebot. Wir kommen nicht daher und wissen alles besser, sondern wir wollen neue und frische Ideen einbringen, wie die MV Werften reformiert, tausende Arbeitsplätze gesichert und die Wirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns gestärkt werden können.

Klar ist auch, dass hierbei einige Herausforderungen existieren; um nur ein paar zu nennen: Niemand kann den Markt und seine Entwicklungen einschätzen und daher auch nicht, wie sich die Wasserstofftechnologie entwickeln wird. Bei der Höhe der Fördergelder werden selbstverständlich auch gierige Finanzhaie angelockt, die nicht zu viel Einfluss erhalten dürfen. Mit Wasserstoff allein ist noch keine Werftenreformierung vollzogen, wir brauchen auch mehr Bürger:innenbeteiligung und eine komplette Finanzsanierung.

Aber in den MV Werften stecken auch unfassbare viele Chancen. Vor allem geht es auch darum, die Grundpfeiler der deutschen Wirtschaft zu bewahren und zukunftsfähig zu machen: Die MV Werften stehen auch als Qualitätssiegel für den wertvollen Maschinen- und Anlagebau hierzulande; dieses ökonomische Rückgrat darf nicht kaputtgehen. Zeitgleich kauft Elon Musk die Industrie in Brandenburg auf und einige Pharmakonzerne haben wir sowieso schon außer Landes geschafft.

Fakt ist also: Wenn wir unsere wirtschaftlichen Stärken nicht regelmäßig weiterentwickeln, werden sie nicht fortbestehen können. Deshalb setzen wir unsere Kräfte in die Reformierung der MV Werften. Für Mecklenburg-Vorpommern.