

# Wie klug verhält sich die öffentliche Hand?

Jochen Tholen

Die Ende August vom Bundeskanzler und dem niedersächsischen Ministerpräsidenten verkündeten Maßnahmen zur Rettung der Meyer Werft wecken in Bremen Erinnerungen an den Fall des Automobilunternehmens Borgward vor 53 Jahren. Was sind die Gemeinsamkeiten, was die Unterschiede?

Die Meyer Werft in Papenburg hat bis 2027 eine Liquiditätslücke von 2,8 Milliarden Euro. Der Bund und das Land Niedersachsen wollen nun je 900 Millionen als Bürgschaft übernehmen, zusätzlich bis zu 90 Prozent der Anteile der Meyer Werft. Dieses Engagement soll bis 2027 befristet sein – danach könnte die Familie Meyer als bisherige Besitzerin die Anteile zurückkaufen. Die Meyer Werft in Papenburg beschäftigt rund 3000 Menschen, weitere 15.000 arbeiten in Zulieferbetrieben.

Borgward mit Sitz in Bremen war der fünftgrößte westdeutsche Automobilkonzern mit rund 22.700 Beschäftigten in 1960. Zusätzlich arbeiteten rund 68.000 Beschäftigte in den Zulieferbetrieben. Aufgrund der sich schon 1960 abzeichnenden Krise bewilligte der Bremer Senat insgesamt 120 Millionen Mark an Finanzhilfen (zusätzlich zu unbeglichenen 20 Millionen Steuer- und Abgabeschulden Borgwards von 1960). Das waren immerhin rund 22 Prozent des öffentlichen Haushaltes des Bundeslandes.

Der Bund gab nichts dazu. Am 4. Februar 1961 übernahm Bremen 100 Prozent der Anteile der neu gegründeten Borgward AG, Carl F.W. Borgward als bisheriger alleiniger Eigentümer wurde „kalt“ enteignet – mit einem späteren Rückkaufsrecht. Das nützte nichts: Auch durch gravierende Fehler des Bremer Senats und der globalen Marktsituation musste am 27. Juli 1961 der Vergleich mit anschließendem Konkurs angemeldet werden – alle privaten Gläubigeransprüche wurden bis 1967 befriedigt mit Ausnahme der der Steuerzahler.

Was sind nun die Unterschiede zwischen den heutigen Staatshilfen für die Meyer Werft und dem damaligen Fall Borgward? Vor allem ist da die Marktsituation: Während der Absatz bei Borgward schon seit Mitte der 1950er-Jahre zurückging und die Marktanteile stetig sanken, beträgt derzeit das Auftragsvolumen für die Meyer Werft rund elf Milliarden Euro. Weiter sind da die Unternehmensorganisation und die Produktivität: Drei Automobilwerke (Borgward Stammwerk, Goliath und Lloyd) bedeuteten dreifache Kosten. Die Arbeitsproduktivität lag bei VW zu 100 Prozent höher als bei Borgward. Dagegen ist Meyer gut aufgestellt: Die Produktivität ist hoch, die Unternehmensorganisation nicht zersplittert. Der Markt für Kreuzfahrtschiffe wächst. Bleibt die Frage: Wird sich die öffentliche Hand als Mehrheitseigentümer der Meyer Werft klüger verhalten als seinerzeit bei Borgward?

**ZUR PERSON**