

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordnete Ansgar Georg Schledde und Omid Najafi (AfD)

Gesamtkomplex Meyer Werft: staatliche Beteiligung, Verträge, Risiken, Governance und Sanierungsstand (Teil 2)

Anfrage der Abgeordneten Ansgar Georg Schledde und Omid Najafi (AfD) an die Landesregierung, eingegangen am 23.06.2026

Die Meyer-Werft-Gruppe in Papenburg und Rostock ist ein industriepolitisch bedeutsames Unternehmen der maritimen Wirtschaft. Zugleich handelt es sich beim staatlichen Einstieg von Bund und Land Niedersachsen um einen Vorgang mit erheblicher finanz- und haushaltspolitischer Tragweite. Nach öffentlichen Mitteilungen wurden im Jahr 2024 Eigenkapitalmittel in Höhe von zusammen rund 400 Millionen Euro sowie umfangreiche Kreditbürgschaften bzw. Garantie- und Finanzierungslinien zur Stabilisierung der Gruppe vereinbart. Das Land Niedersachsen soll über die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH (HanBG) mehr als 40 % an der maßgeblichen Beteiligungsstruktur halten; der Bund hält einen weiteren Anteil in ähnlicher Größenordnung.

Die Landesregierung hat die Maßnahme u. a. mit der Sicherung industrieller Substanz, der Bedeutung der Werft für die Region, den direkt und indirekt betroffenen Arbeitsplätzen sowie der Notwendigkeit begründet, die Finanzierung laufender Schiffbauprojekte sicherzustellen. Nach öffentlichen Angaben war die Finanzierungslücke insbesondere durch die Folgen der Corona-Pandemie, gestiegene Energie-, Rohstoff- und Finanzierungskosten sowie die im Schiffbau übliche Struktur entstanden, wonach erhebliche Kaufpreisanteile erst bei Ablieferung der Schiffe gezahlt werden.

Der Vorgang ist Beobachtern zufolge nicht auf eine einzelne Kapitalmaßnahme zu reduzieren. Er betreffe vielmehr einen Gesamtkomplex aus Anteilserwerb, Gesellschafts- und Gesellschaftervereinbarungen, Verwaltungsvereinbarungen zwischen Bund und Land, Bürgschafts- und Finanzierungsverträgen, beihilfe- und fusionskontrollrechtlichen Fragen, Sanierungsplanung, Governance, Aufsichtsrat, möglicher Rückübertragung in private Hände, Interessen der Eigentümerfamilie Meyer und der Kreditgeber sowie Standort-, Arbeitsmarkt-, Infrastruktur-, Umwelt- und industriepolitischen Folgeentscheidungen.

Seit dem Vollzug der Beteiligung sind weitere Entwicklungen hinzugekommen: die fortlaufende Sanierung bis voraussichtlich 2028, der angekündigte bzw. verhandelte Großauftrag mit MSC Cruises, die Bestellung eines neuen CEO zum 1. Juli 2026, Berichte über fortbestehende Verluste und deren Zurückweisung durch die Werft, die Verlagerung der Endausrüstung mehrerer Neubauten nach Emden sowie fortbestehende Fragen zur langfristigen Eigentümerstruktur und zur Risikoverteilung zwischen Steuerzahlern, Banken, Eigentümerfamilie und Unternehmen.

Die Anfrage zielt nicht auf die Preisgabe schutzwürdiger Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse in der Öffentlichkeit. Sie zielt darauf, dass die Landesregierung dem Parlament und der Öffentlichkeit - hilfsweise in vertraulicher oder geschwärzter Form - nachvollziehbar darlegt, welche finanziellen Risiken das Land übernommen hat, welche Rechte und Kontrollmöglichkeiten dem Land zustehen, welche Bedingungen an die Sanierung geknüpft sind, wie die staatliche Beteiligung beendet werden soll und wie verhindert wird, dass Verluste sozialisiert, spätere Gewinne jedoch privatisiert werden.

1. Welche Eigenkapital- oder sonstigen Kapitalzuführungen hat das Land Niedersachsen unmittelbar oder mittelbar geleistet oder zugesagt (bitte Betrag, Zahlungszeitpunkt, Finanzierungsquelle, haushaltsrechtliche Grundlage und Empfänger ausweisen)?
2. Welche Bürgschaften, Garantien, Patronatserklärungen, Risikoübernahmen oder vergleichbaren Verpflichtungen bestehen zulasten des Landes Niedersachsen (bitte nach Kreditlinie, Bank, Laufzeit, Zinssatz, Bürgschaftsquote, Avalprovision, Sicherheiten, Rangfolge und Eintrittsvoraussetzungen aufschlüsseln)?

3. Wie hoch ist das maximale Brutto- und Nettorisiko des Landes Niedersachsen aus der Beteiligung und aus den Bürgschaften zum Zeitpunkt der Antwort sowie in den Jahren 2026, 2027 und 2028 nach aktueller Planung?
4. Welche Rückstellungen, Risikovorsorgen oder haushaltsrechtlichen Vorsorgemechanismen wurden für einen möglichen Ausfall oder eine Inanspruchnahme der Bürgschaften gebildet?
5. Wofür wurden die vom Land bereitgestellten Eigenkapitalmittel konkret verwendet bzw. geplant: Liquidität, Tilgung bestehender Verbindlichkeiten, Working Capital, Sicherheiten, Projektfinanzierung, Restrukturierungskosten oder andere Zwecke?
6. Welche Annahmen lagen der Bewertung des Anteilserwerbs zugrunde, insbesondere hinsichtlich: Unternehmenswert, Liquidationswert, Fortführungswert, Auftragsbestand, Verlustaufträge, stille Lasten, Finanzierungsbedarf, Zinsszenario und Marktausblick?
7. Welche privaten Investoren, Banken, Reedereien oder strategischen Partner wurden vor dem Staatseinstieg gegebenenfalls angesprochen, mit welchem Ergebnis, und warum kam eine private Lösung nicht zustande?
8. Welche Berater, Wirtschaftsprüfer, Rechtsanwälte, Sanierungsexperten und Investmentbanken wurden durch das Land, HanBG oder Unternehmen gegebenenfalls beauftragt (bitte Auftragnehmer, Vergabeart, Leistungsgegenstand, Zeitraum und Honorarvolumen nennen)?
9. Welche Stressszenarien wurden gegebenenfalls geprüft, etwa Verzögerungen bei Ablieferungen, Kostenüberschreitungen, Nichtzustandekommen von MSC-Verträgen, Wechselkursrisiken, Zinsanstieg, Ausfall von Exportkreditgarantien, Lieferanteninsolvenzen oder erneuter Nachfragerückgang im Kreuzfahrtmarkt?
10. Ist nach Kenntnis der Landesregierung bis Ende 2028 mit weiterem Kapitalbedarf, weiteren Bürgschaften oder sonstiger staatlicher Unterstützung zu rechnen? Falls ja, unter welchen Umständen und in welcher Größenordnung?