

SCHIFFBAU

Nadeshda heißt Hoffnung

Vor einem Jahr kauften russische Investoren zwei hochmoderne Werften in Mecklenburg-Vorpommern. Die versprochenen Staatsaufträge aus Moskau in Milliardenhöhe aber bleiben aus.

Der Retter steigt mit kraftvollen Schritten auf die Bühne. Durch seine randlose Brille blickt Andrej Burlakow in die bangen Gesichter der Arbeiter der Werft von Rostock-Warnemünde. Sie tragen blaue Overalls, er einen blauen Anzug. Auf einer Leinwand flimmert der neue Firmennamen „Wadan Yards“. Eigentümerwechsel, das haben die Schiffbauer in den Jahren seit der deutschen Wiedervereinigung gelernt, bedeuten weniger Lohn und weniger Jobs.

Ein wenig steif steht der Russe da, als er verkündet: „Das Schicksal hat mir die Möglichkeit gegeben, zu einigen der besten Werften der Welt in Beziehung zu treten.“ Er meint deren Kauf.

An diesem Tag im vergangenen September stellt sich Burlakow als Vertreter der neuen Besitzer vor. Die Weltwirtschaftskrise dringt gerade in die Köpfe der Deutschen. Der Mann aus Moskau aber verspricht nichts weniger als einen Traum: Exklusive Spezialschiffe für die Arktis sollen gebaut werden und teure Flüssiggas-transporter für den russischen Energieriesen Gazprom. „Wir fürchten“, sagt er, „dass wir zu wenig Mitarbeiter haben.“

Das klingt nicht nur nach Erhalt der 2400 Arbeitsplätze der Werften in Wismar und Warnemünde, sondern auch nach neuen Jobs. Und das in Mecklenburg-Vorpommern, dem Bundesland mit der höchsten Arbeitslosigkeit. Die Arbeiter klatschen, ihre Mienen hellen sich auf. Selbst Betriebsräte geben zu Protokoll: „Die sind finanzkräftig.“ Denn Burlakow winkt mit Aufträgen in Höhe von 2,5 Milliarden Euro, welche Russland vergeben will, und zwar im kommenden halben Jahr.

Sechs Monate später ist der Enthusiasmus in Ernüchterung umgeschlagen: Bisher haben die Investoren aus dem Großreich im Osten keinen einzigen Auftrag reingeholt. Bleibt das so, läuft in den Werften im Spätsommer des nächsten Jahres gar das letzte Schiff vom Stapel. Es war noch unter den Vorbesitzern, der norwegischen Aker-Gruppe, bestellt worden.

Die rot-schwarze Landesregierung von Ministerpräsident Erwin Sellering (SPD), die so viele Hoffnungen an den Russen-Deal geknüpft hatte, musste die Werften im Dezember bereits mit einem Darlehen von 60 Millionen Euro stützen, um die laufenden Rechnungen zu begleichen. Ein vom Bund verbürgter Kredit der Staatsbank

KfW-Ipex und der Deutschen Bank über 180 Millionen Euro sichert die verbliebenen zwölf Aufträge der Werften ab.

Offenkundig wurden die Kredite erteilt, ohne dass die neuen russischen Investoren ein überzeugendes Zukunftskonzept vorlegen konnten. Was die eingereicht hätten, sei nicht viel mehr als ein Arbeitspapier gewesen, ließ Michael Rooff, FDP-Chef im Schweriner Landtag, verlauten.

Auch in einer Vorlage der Landesregierung für die Finanzausschusssitzung vom 11. Dezember 2008 heißt es: „Das Informationsbedürfnis der Banken im Hinblick auf den Hintergrund der neuen Gesellschafter sowie der von diesen verfolgten strategischen Interessen und deren Zugang zum russischen Markt ist noch nicht ausreichend befriedigt.“ Dennoch nickten

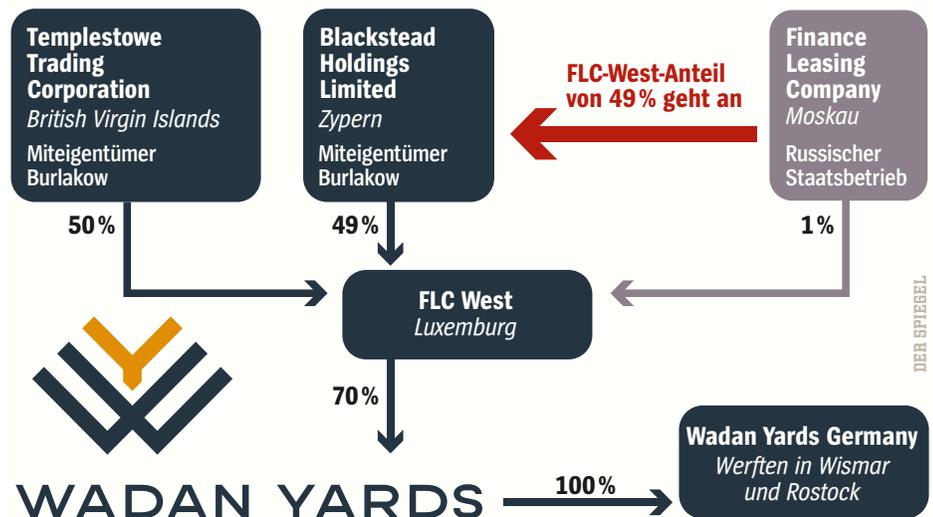
Schiffbauer nun nicht, wie erhofft, mit dem russischen Staat als Aktionär und Großkunde zu tun, sondern mit einer undurchsichtigen Privatfirma. Dabei war die „direkte Beteiligung des russischen Staates am Unternehmen der Grund Nummer eins“ für den Verkauf der Werften an Burlakows Luxemburger Firma FLC West, wie es in einem internen Papier des norwegischen Vorbesitzers Aker heißt.

Von Beginn an begleiteten Täuschungsmanöver den 249 Millionen Euro teuren Einstieg der Russen in den deutschen Schiffbau. Als die Aker-Vertreter sich mit Burlakow im März vergangenen Jahres an den Verhandlungstisch setzten, gehörte FLC West, so betonten die Russen, zur Hälfte der Moskauer Finance Leasing Company (FLC). Nur wenige Tage später aber kaufte Burlakow von der Moskauer Muttergesellschaft FLC rückwirkend zum 11. März 49 Prozent ihrer FLC-West-Anteile und übertrug diese an eine „Blackstead Holdings Limited“. Die Firma ist auf Zypern registriert, dem Inselstaat, der für russisches Fluchtkapital bekannt ist.

Bis zur Vertragsunterzeichnung zwischen Norwegern und Russen Ende Juli gesellte sich zu den Anteilseignern des neuen Unternehmens Wadan Yards die Templestowe Trading Corp. Sie hält 50

Burlakows Geflecht

Eigentümerstruktur von Wadan Yards



die Ausschussmitglieder den 60-Millionen-Euro-Kredit ab.

Burlakow, der „Wärme und Vertrauen schätzt, die mir in Deutschland Arbeiter, Manager und einfache Bürger entgegenbringen“, bleibt wesentliche Antworten schuldig. Keiner weiß, wer tatsächlich hinter seiner Gruppe steckt. Burlakow legt Wert darauf, den „Bürgermeistern von Wismar und Rostock, der Landesregierung und dem Parlament zu danken, dass sie ehrlich ihre Pflicht erfüllen, ihrem Land und Volk zu dienen“. Er sagt: „Ohne sie hätte ich nichts erreicht.“ In Mecklenburg-Vorpommern aber haben es Politiker und

Prozent an den deutschen Werften und ist auf den British Virgin Islands registriert, ebenfalls ein Steuerparadies. Die beiden Unternehmen gehören nach deren Selbstauskunft Burlakow und seinem Geschäftspartner, dem heutigen Wadan-Yards-Präsidenten Jewgenij Sarizki. Der Moskauer staatseigenen FLC bleibt ein mickriges Prozent.

Marktexperten vermuten deshalb, dass Mittel des Staatsunternehmens FLC für den Kauf der deutschen Werften abgezweigt wurden, das neue Unternehmen dann aber eilends privatisiert wurde. Dem russischen Steuerzahler entstand so womöglich ein

Schaden in Höhe von mehr als hundert Millionen Euro.

Laut Unternehmensdatenbank „Skrin“ sind zwei Firmen mit Wadan Yards direkt oder indirekt verbunden, an die FLC im Vorfeld des Kaufs der deutschen Werften Kredite in Höhe von 3,7 Milliarden Rubel vergab, damals etwas mehr als 100 Millionen Euro. Die 2002 von Burlakow und Sarizki gegründete Firma ILK beispielsweise hat umgerechnet 27 Millionen Euro erhalten. Als der FLC-Chef Nail Maljutin per Gericht versuchte, die Kredite zurückzufordern, musste er feststellen, dass die Firma ILK nicht aufzufinden war.

Maljutin hat die entsprechenden Unterlagen Moskauer Ermittlungsbehörden zugeleitet. Für diese Art von Geschäften seien, so orakelt er in seinem begleitenden Brief, Mitarbeiter verantwortlich, die „in den Jahren 2007 und 2008 führende Positionen innehatten“, darunter auch Andrej Burlakow, der bis Januar stellvertretender Generaldirektor der FLC war.

„Ich warne die deutsche Regierung vor diesen Leuten und davor, das Wünschenswerte für die Wirklichkeit zu halten“, sagte Maljutin der Moskauer Zeitung „Nowaja Gaseta“ über seinen Ex-Mitarbeiter. Nach einer internen Untersuchung deute alles darauf hin „dass sie sich mittels eines betrügerischen Schemas an Staatsgeldern bedienen haben, um die Werften zu kaufen“.

In der Moskauer Vertretung der Wadan Yards sitzt Burlakow in seinem schicken Büro und weist alle Vorwürfe weit von sich. Den Kauf der Werften will er aus eigenen Mitteln, „durch den Verkauf von Aktien“, sowie zu „mehr als 50 Prozent mit Krediten von Schweizer Banken“ finanziert haben. Deren Namen freilich möchte er nicht nennen. „Geschäftsgeheimnis“, sagt er.

Die FLC, eine Tochter des staatlichen russischen Flugzeuggiganten OAK, war 1997 ursprünglich gegründet worden, um die kränkelnde heimische Flugzeugindustrie zu stützen. Seit Anfang 2007 hat sie 90 Prozent des Börsenwertes verloren und steht vor dem Bankrott. Der Privatunternehmer Burlakow dagegen hofft auf „gewaltige Profite auf dem gigantischen, zukunftssträchtigen russischen Markt“ für seine neue Firma Wadan Yards. Dazu muss er Aufträge an Land ziehen, und er



Warnemünder Werft, Besitzer Burlakow*: „Gewaltige Profite“

muss fürchten, dass russische Gerichte untersuchen, ob er die deutschen Werften mit veruntreutem Geld erworben hat.

Auf Burlakows Schreibtisch liegt ein halbes Dutzend Handys. Mehr als 2000 hat er gesammelt. Sie seien, sagt Burlakow, eine Leidenschaft von ihm. So wie Geld. Den Norwegern, den Vorbesitzern der deutschen Werften, habe etwas gefehlt: „Der Glanz in den Augen, der Wunsch, Neues im Rahmen der Vernunft

* Mit seinem Geschäftspartner Jewgenij Sarizki am 22. September 2008 auf der Werft in Rostock-Warnemünde.

zu riskieren. Oder ohne Vernunft, so wie ich.“

Mit glänzenden Augen zeigt er dann einen Packen von Ausschreibungen für Eisbrecher, Ölplattformen und Containerschiffe. „Das ist unser Auftragsplan“, sagt er, als hätte Wadan Yards den Zuschlag bereits erhalten. Gern brüstet sich der Investor mit seiner Freundschaft zu einem früheren russischen Energieminister, der heute Mitglied des Gazprom-Aufsichtsrats ist.

Um seine Ziele zu erreichen, verspricht Burlakow gern viel. Im vergangenen Sommer versuchte er, die „Rote Barrikaden“-Werft im südrussischen Astrachan zu erwerben. Gegenüber dem Direktor soll er mit einer vorläufigen Vereinbarung mit dem amerikanischen Öl-Riesen Chevron zum Bau von schweren Tankern geprahlt haben. Der lehnte dankend ab. Chevron betont, dass es niemals irgendeine Art von Vereinbarung mit Burlakow gegeben habe.

Als der Wirtschaftsminister der zunehmend nervös werdenden Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern, Jürgen Seidel (CDU), im Dezember nach Moskau reiste, beruhigte ihn, dass Burlakow bei einem Treffen mit dem russischen Industrieminister anwesend war. Der hochrangige Kontakt in die Regierung beeindruckte zwar, einen unmittelbaren Auftrag aber gab es nicht.

Burlakow beteuert, dass er von allen Beteiligten die Zustimmung für den Bau von vier Passagierschiffen habe, von denen jedes 250 Millionen Euro koste.

„Schon vor diesem Sommer können die Arbeiten auf den deutschen Werften beginnen“, kündigt er an. Da klingt Burlakow fast schon wieder so großspurig wie damals im September, als er in Warnemünde vor die deutschen Werftarbeiter trat.

Am Standort Wismar verließ Ende Januar ein 170 Meter langer Koloss die Werft in Richtung des russischen Arktishafens Murmansk, das letzte von vier eisbrechenden Containerschiffen, die das Edelmetall- und Bergbauunternehmen Norilsk Nickel 2006 bestellt hatte. Getauft wurde das Schiff auf den Namen „Nadeshda“, Hoffnung.

Die, so scheint es, stirbt in Deutschland wie in Russland zuletzt.

MARKUS DETTMER, MORITZ GATHMANN, MATTHIAS SCHEPP