

Bremer Rhederverein: Erlöse in Teilmärkten unbefriedigend

Verlässliche Unterstützung von der Bundesregierung gefordert

„Die schwerste Schifffahrtskrise der Nachkriegszeit infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 ist weitgehend überwunden.“

Das erklärte gestern Thorsten Mackenthun, Vorsitzender des Bremer Rhedervereins, bei der Vorlage des Jahresberichts 2010/2011. Zugleich forderte er eine verlässliche Unterstützung von der Bundesregierung. Die drastische Kürzung der Beihilfen durch den Bund stelle den Pakt zwischen der maritimen Wirtschaft und dem Bund insgesamt infrage. Sollte es bis Ende August keine Lösung

geben, drohe eine Ausflagungswelle. Dagegen haben die Frachtraten seit Sommer

vergangenen Jahres, ausgehend von einem desaströsen Niveau, in vielen Teilmärkten zumindest ein wieder auskömmliches Niveau erreicht, das die Zahlung der Zinsen und die Tilgung der Schiffskredite ermögliche. Gleichwohl sei die Erlössituation in vielen Teilmärkten nach wie vor unbefriedigend. Da die Liquidität vieler Einschiffsgesellschaften



Foto: Bremer Rhederverein

Mackenthun

in den Jahren 2009 und 2010 stark beansprucht wurde, sei für eine Reihe von Schiffen das Jahr 2011 entscheidend dafür, ob sie zurück in alte Stärke fahren können. Für einzelne Teilmärkte scheint erst in diesem Frühjahr die Talsohle erreicht zu sein. Segmente in der Tank- und in der Massengutfahrt können kaum auskömmliche Raten erzielen.

Die Schwergut- und Projektschifffahrt sei von der Krise ebenfalls mit zeitlicher Verzögerung erfasst worden. Die Insolvenz der größten Reedereigruppe Beluga in diesem Segment mit Sitz in Bremen in die- ▶ Seite 7

Fortsetzung auf der Folgeseite

„Zukunft der deutschen Flagge ungewiss“

Bremer Rhederverein kritisiert massive Beihilfen-Kürzung – Reedereien haben sich bislang bündnistreu verhalten

► von Seite 1

sem Frühjahr habe ein ausführliches Echo gefunden. „Für den Schifffahrtsstandort Bremen ist die Insolvenz ein schwerer Verlust“, sagte Mackenthun. Der Bremer Rhederverein sei froh, dass – auch mit solidarischer Hilfe seiner Mitgliedsunternehmen – alle Beluga-Lehrlinge ihre Ausbildung in anderen Betrieben fortführen und zu Ende bringen können.

Dass die Reedereigruppe innerhalb von eineinhalb Jahrzehnten die Entwicklung nehmen konnte, spreche für den Schifffahrtsstandort Bremen. Die Qualität des Schifffahrtsstandortes und die mittelfristigen Aussichten der Reedereien im Unterwesergebiet bleiben von der Insolvenz unberührt. Bremen mit dem Unterwesergebiet sei nach wie vor ein Standort mit einem ausgesprochen maritimen Umfeld. Die Region wisse, dass die Wirtschaft und der Wohlstand dieser Region maßgeblich von der Seehafenverkehrswirtschaft und der Schifffahrt abhängen.

Der Koalitionsvertrag der jetzt auslaufenden Landesregierung sehe ausdrücklich die „Förderung der Seeschifffahrt und des Reederei-Standortes Bremen“ vor. Zu Beginn des Jahres hatte der Senat Überlegungen angestellt, die Schiffsregister in Bremen und Bremerhaven am Standort Bremerhaven zusammenzulegen. Nach Intervention des Bremer Rhedervereins hat der Senat von diesen Überlegungen Abstand genommen und wird das Schiffsregister – auch mit Blick auf die Koalitionsvereinbarung – in Bremen beibehalten.

Zu Beginn dieses Jahres wurden deutlich über 400 Schiffe in Bremen und im Unterwesergebiet von den dort ansässigen Reedereiunternehmen bereedert. Diese Tätigkeiten erfordern gut ausgebildete Fachkräfte. Rund 1000 kaufmännische Mitarbeiter finden in den Unternehmen interessante und gut bezahlte Beschäftigung.



Firmen in Bremen und im Unterwesergebiet bereedern derzeit deutlich über 400 Schiffe

Foto: HereLang

Auf den Schiffen fahren etwa 8000 Seeleute.

Reedereien sind auf qualifiziertes Personal angewiesen, auf See wie an Land. Daher komme der Ausbildung eine überragende Bedeutung zu. Die Unternehmen im Bremer Rhederverein unterstreichen ihre Verantwortung durch eine Stiftungsprofessur über fünf Jahre im Fachbereich Nautik der Hochschule Bremen, die im vergangenen Jahr besetzt werden konnte. Der Studiengang wurde sei-

die schwierige Phase hinweg in eine dauerhaft gesicherte Zukunft zu helfen.

Nach dem Schnüren des schifffahrtspolitischen Pakets im Jahr 1998 mit Einführung der Tonnagesteuer, des Lohnsteuereinbehalts und einer Reform der Schiffsbesetzungsverordnung hat der Schifffahrtsstandort Deutschland einen enormen Aufschwung erlebt. Das schifffahrtspolitische Paket wurde seinerzeit von allen Fraktionen im Bundestag mitgetragen. Mit dem Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung im Jahre 2003 wurde der 40-prozentige Lohnsteuereinbehalt in Form von Zuschüssen aus dem Verkehrsministerium verdoppelt. Im Gegenzug hatten die Reeder die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge von 300 auf über 500 Schiffe Ende 2008 erhöhen können. Die Ausbildungszahlen konnten verdoppelt werden, die Kapazitäten an den nautischen Hochschulen wurden mit Hilfe der Reederschaft ausgebaut.

Auch in der Krise haben die Reeder ihre Beschäftigten in den Unternehmen gehalten und ihre Ausbildungsanstrengungen fortgesetzt. Mit dem Ende der Krise wollten die Reeder wieder verstärkt Schiffe unter die deutsche Flagge bringen.

Die deutsche Flagge verursacht den Reedern zwi-

schen 450 000 und 500 000 Euro Mehrkosten pro Schiff im Jahr. Mit Hilfe des Lohnsteuereinbehalts und der Beihilfen zur Reduzierung der Lohnnebenkosten konnten die Nachteile auf 250 000 bis 300 000 Euro reduziert werden. Trotz der Beihilfen verblieb beim Fiskus und bei den Sozialkassen ein Plus von über 100 000 Euro pro Schiff – für Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträge, die auch für ausländische Seeleute entrichtet werden, die die Versicherungen so gut wie niemals in Anspruch nehmen. Insgesamt hat die deutsche Reederschaft in den vergangenen Jahren rund 150 Millionen Euro pro Jahr aufgewendet, um die deutsche Flagge zu stärken. Dies war Bestandteil des Maritimen Bündnisses, ebenso wie die Beihilfen des Bundes, die im vergangenen Jahr 57 Millionen Euro ausmachten.

Ohne Vorankündigung oder vorherige Konsultation der Bündnispartner hat die Bundesregierung im vergangenen Sommer die Beihilfen ab 2011 halbiert. Schon in diesem Jahr werden de facto keine Beihilfen zur Reduzierung der Lohnnebenkosten mehr gewährt. Lediglich an den Ausbildungsbeihilfen möchte die Bundesregierung festhalten. Betroffen seien vor allem die Reedereien, die sich bislang bündnistreu verhalten und ihren Solidarbeitrag für die deutsche

Flagge entrichtet haben. „Die Zukunft der deutschen Flagge ist nach der Kürzung der Beihilfen ungewiss. In den nächsten Wochen und Monaten werden erhebliche Anstrengungen erforderlich sein, um die Perspektiven für maritime Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute dauerhaft zu sichern“, so Mackenthun.

Zur ordentlichen Mitgliederversammlung am 7. Juni 2011 lief die Amtszeit von Hylke H. Boerstra und von Thorsten Mackenthun ab. Beide wurden erneut gewählt. Außerdem wurde Joachim Zeppenfeld von der Mitgliederversammlung neu in den Vorstand berufen. Michael Ippich ist am Tag der Mitgliederversammlung aus dem Vorstand ausgeschieden.

Dem Vorstand gehören damit an: Thorsten Mackenthun (Vorsitzer), Hanseatic Lloyd Reederei/Hansa Mare Reederei; Michael Vinnen (stellvertretender Vorsitz), F. A. Vinnen; Hylke H. Boerstra/Carl Büttner; Peter Grönwoldt/Harren & Partner Ship Management; Joachim Zeppenfeld, Bremer Bereederungsgesellschaft. **FBI**



Joachim Zeppenfeld

Foto: Bremer Rhederverein

nerzeit mit starkem Engagement der jetzt in Insolvenz gegangenen Reederei-Gruppe eingeführt. Mit der Insolvenz ist der Studiengang in eine finanzielle Schieflage geraten. Die Hochschule Bremen ist mit starker Rhederverein Unterstützung des Bremer Rhedervereins derzeit dabei, ein Konsortium von Branchen, Verbänden und Institutionen zusammenzustellen, um dem Studiengang über