

# Bremen fühlt maritim

Umlagemodell der Reeder stützt deutschen Flagge. / Bundesregierung muss Kürzung der Förderung zurücknehmen.

Von Robert Völkl

Die Emschase mit Haren, Leer und Emden, Bremen und der Unterweserraum, die Unterebene und schließlich die Standorte an der Ostsee – neben Hamburg gibt es gleich eine ganze Reihe sehr vitaler und bedeutender Standorte, an denen Reedereien ein Umfeld vorfinden, das es ihnen erlaubt, erfolgreich Schifffahrt zu betreiben.

In Bremen hat die maritime Wirtschaft seit Jahrhunderten eine überragende Bedeutung für den wirtschaftlichen Erfolg des Zwei-Städte-Staates. Bremen fühlt maritim. Die Keimzelle der maritimen Wirtschaft Bremens ist die Seeschifffahrt. Bremer Reedereien haben in den letzten beiden Jahrhunderten Schifffahrtsgeschichte geschrieben.

ist auch das Betätigungsfeld in dieser Branche.

Der maritime Charakter Bremen zeigt sich auch in der Konzentration des Know-how, das nur an Bord von Seeschiffen, in Reedereibetrieben oder in Fachhochschulen mit nautischen oder schiffsbetriebstechnischen Bildungsgängen erworben werden kann.

Die Hochschule Bremen hat den größten nautischen Studiengang Deutschlands. An der Hochschule Bremerhaven wird erfolgreich ein Studiengang für Schiffsbetriebstechnik angeboten. Neben der Atmosphäre sind es vor allem die Menschen und ihre Qualifikationen, die einem Standort ein ausgesprochenes maritimes Profil geben.

**Schwerer Verlust.** Die Ereignisse der letzten Wochen mit dem Niedergang einer der weltweit größten Schwergutreedereien sind ein schwerer Verlust für die vielen Mitarbeiter, ein schwerer Verlust für die maritime Ausbildung in Bremen und ein schwerer Verlust für den Schifffahrtsstandort Bremen.

Diese Geschehnisse sind in ihrer Bedeutung vielleicht vergleichbar mit der Fusion im Jahr 1970 zwischen der Bremer Reederei Norddeutscher Lloyd und der Hamburger Reederei Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft zur Hapag-Lloyd, mit Sitz in Hamburg, oder mit dem Ende der Bremer Traditionsreederei Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ im Jahre 1980. An der maritimen Ausrichtung des Standortes Bremen und seinen Qualitäten für die Seeschifffahrt ändern die Ereignisse jedoch nichts.

Entscheidend für die weitere Entwicklung Bremens als Schifffahrtsstandort und alle anderen deutschen Schifffahrtsstandorte ist die Zukunft des Maritimen Bündnisses zwischen der Bundesregierung, den Reedereien und der Gewerkschaft.

Es ist Konsens zwischen der Politik und der deutschen Seeschifffahrt, dass nur ein Teil der Schiffe im deutschen Eigentum unter deutscher Flagge betrieben werden kann. Wäre die deutsche Handelsflotte zu 100 Prozent unter deutscher Flagge, wäre sie nicht wettbewerbsfähig. So widersprüchlich es klingen mag: Die Ausflagungsgeheimnisse sind somit die Voraussetzung dafür, dass Schiffe auch unter deutscher Flagge betrieben werden können.

**High-end-Produkte.** Nur wenige andere Branchen werden mit derart ausgeprägtem Traditionsbewusstsein in Verbindung gebracht wie die Schifffahrt. Hier zählt das gegebene Wort. Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit, Kontinuität und konservative Geschäftsgebahren gelten in der Branche noch etwas.

Zugleich aber ist die Schifffahrt eine sehr moderne Branche. Die Schiffe selbst sind technologische High-end-Produkte; in den Reedereibetrieben sind DV-Systeme und modernste Kommunikationsmittel nicht wegzudenken. Dies erfordert alleine schon der globale Wettbewerb.

Auch dies macht die Schifffahrt so reizvoll; Schifffahrt ist international, weltweit. Entsprechend anspruchsvoll



Der Schlüssel zur Welt: Bremer Schiffe verkörpern nicht nur eine lange Tradition, sondern prägen auch das Bild einer innovativen Branche.

Die deutsche Flagge ist wichtig. Sie trägt im Wesentlichen zur Ausbildung und zum Erhalt des Know-how bei, auf das die maritimen Standorte so dringend angewiesen sind. Deutschland als Schifffahrtsnation findet außerdem nur dann Gehör in den internationalen Schifffahrtsgremien, wenn es eine hinreichend große Zahl von Schiffen unter eigener Flagge vorzeigen kann.

Die deutschen Reeder haben alle ihre Zusagen zur Rückflaggung bis zum Jahre 2008 eingehalten. Von 300 Schiffen unter deutscher Flagge im Jahre 2003 konnte die Zahl der Schiffe bis Ende 2006 auf 400 und bis Ende 2008 auf über 500 Schiffe gesteigert werden. Die angestrebte Zahl von 600 Schiffen bis Ende 2010 war von den deutschen Reedern nicht zu erreichen.

**Kurskorrektur nötig.** Die Wirtschaftskrise 2008/2009 zog die schwerste Schifffahrtskrise seit Menschengedenken nach sich. Daher war die Zahl der Schiffe in diesen beiden Jahren sogar rückläufig. Trotzdem: Es ist der erklärte Wille der deutschen Reederschaft, das Ruder wieder umzureißen und den Kurs auf mehr Schiffe unter deutscher Flagge einzuschlagen.

Der Kurs jedoch, den die Bundesregierung eingeschlagen hat, läuft dem Kurs der Reeder diametral entgegen. Mit der Halbierung der Beihilfen für die Schifffahrt unter deutscher Flagge ab diesem Jahr von ehemals 57 Mio. EUR auf 28,5 Mio. EUR kann die Zahl der deutschflaggen Schiffe nicht gehalten werden. Die Kostennachteile für Schiffe unter deutscher Flagge haben schon mit den Beihilfen zwischen 250 000 und 400 000 EUR

betragen. Mit dem Verlust der Beihilfen erhöht sich der Kostennachteil um rund 130 000 EUR.

Die Kürzung ist mehr als unverständlich, denn die Bundesregierung wünscht, genauso wie die Reederschaft, mehr Schiffe unter deutscher Flagge. Die Sparmaßnahme setzt an der falschen Stelle an. Sie trifft genau die Schiffe, die bereits die deutsche Flagge führen oder in absehbarer Zeit hätten führen sollen.

**Kostenumlage.** Im Bremer Rhederverein existiert seit über zwei Jahren eine „Umlagevereinbarung Deutsche Flagge“. Zwei Schiffe wurden unter die deutsche Flagge gebracht, die daraus resultierenden Mehrkosten werden auch von Schiffen unter ausländischer Flagge getragen. Die Teilnahme an diesem Umlagepool ist freiwillig. Die Reeder aller beteiligten Schiffe tragen gemeinsam die Mehrkosten – aus der Einsicht, dass Deutschland als Schifffahrtsnation auf eine ausreichende Zahl von Schiffen unter eigener Flagge angewiesen ist, um den nautischen und technischen Nachwuchs an Bord und an Land dauerhaft sicherzustellen.

In den letzten Monaten wurde die Umlagevereinbarung modifiziert. Seit diesem Jahr tragen die Schiffe die Mehrkosten nicht mehr zu gleichen Teilen, sondern die Umlagen werden nach Schiffsgröße differenziert. Kleine Schiffe zahlen eine kleinere, größere Schiffe eine größere Umlage. Mit dieser Modifizierung wird die Umlage auch für die Reedereien an anderen Standorten, zum Beispiel aus der Emschase und dem Unterelberaum interessant, die vorwiegend über kleinere Einheiten verfügen, aber auch ihren Beitrag zur deutschen Flagge leisten wollen.

Der dauerhafte Erfolg der deutschen Flagge kann aber nur dann gewährleistet werden, wenn die Kostennachteile in Grenzen gehalten werden. Aufschluss darüber, wie es mit dem Schifffahrtsstandort Deutschland weitergeht, wird die Nationale Maritime Konferenz geben, die am 27. und 28. Mai 2011 in Wilhelmshaven tagen wird.

DVZ 31.3.2011



Robert Völkl, Geschäftsführer des Bremer Rhedervereins.