



Wirtschaft fordert schnelle Hilfe für Reeder

DIHK-Vizepräsident Otto Lamotte verlangt Spitzengespräch mit Bundesregierung über finanzielle Unterstützung

Die Schifffahrt befindet sich im vierten Jahr einer hartnäckigen Krise – das trifft vor allem auch die deutschen Reeder. Seit Monaten fordern sie deshalb von der Politik Unterstützung, um die Phase bis zur Erholung zu überstehen. Bislang ist jedoch wenig passiert. Jetzt schlägt der Deutsche Industrie und Handelskammertag (DIHK) Alarm und fordert Taten von der Politik.

VON GÜNTHER HÖRBT

Bremen. Laut Verband der deutschen Reeder (VdR) gibt es in Deutschland 388 Reeder mit rund 3900 Schiffen, in Bremen und dem Unterweser-Bereich sind es 41 Reeder mit rund 350 Schiffen. Nach Angaben des Bremer Rhedervereins beschäftigen die Reedereien in Bremen rund 1000 Mitarbeiter an Land und gut 7000 an Bord. Damit es aber bei all diesen Zahlen bleiben kann, ist nach Ansicht des DIHK schnelles Handeln erforderlich – denn die Schifffahrt befindet sich in einer schwerwiegenden Krise, aus der sie nicht allein herauskommen kann.

„Es ist allerhöchste Zeit, dass die Regierung in Berlin das Thema der Überbrückungshilfen für die deutsche Schifffahrt zur Chefsache macht“, fordert der Vize-Präsident des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK), Otto Lamotte. Der Präses der Handelskammer Bremen ist derzeit auch Chef der IHK-Nord, des Zusammenschlusses von 13 Industrie- und Handelskammern in den fünf norddeutschen Küstenländern.

Lamotte fordert ein Spitzengespräch der IHK-Nord und des VdR mit den zuständigen Bundesministern für Wirtschaft, Verkehr und Finanzen. „Es wurden viele Gespräche geführt“, sagt Lamotte. „Passiert ist wenig. Den Reedern läuft jedoch die Zeit davon. Sie brauchen dringend Hilfen durch die Regierung, um die Krisenfolgen zu mindern.“

Auch die Branche fordert diese Hilfen. Der VdR hatte sich mit anderen Verbänden der maritimen Wirtschaft Ende August in einem Spitzengespräch mit dem Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Hans-Joachim Otto, über die notwendigen Maßnahmen für Finanzierungshilfen verständigt. Aber auch dabei ist wenig Zählbares herausgekommen. VdR-Chef Ralf Nagel sagt deshalb: „Wir begrüßen jegliche Bemühungen, die dazu führen, dass der Schifffahrt in Deutschland schnell und effizient geholfen wird.“

Auch Robert Völkl, Geschäftsführer des Bremer Rhedervereins, mahnt zur Eile: „Wichtig ist jetzt schnelles Handeln“, sagt er. „Schifffahrt ist ein Zukunftsmarkt. Der Seehandel wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten wachsen. Deutschland muss deshalb für die Zukunft seine Schifffahrtsstandorte erhalten.“ Es sei allerhöchste Zeit, dass die Politik nun endlich handle.

Das Grundproblem der Branche ist nämlich, dass sie es mit einer doppelten Krise zu tun hat. Zum einen gibt es durch zu viele Schiffsbauten, die vor der Krise 2008/2009

bestellt wurden, deutliche Überkapazitäten, die nun Ungleichgewichte von Angebot und Nachfrage auf den Schiffsmärkten schaffen. Zum anderen sorgt die Bankenkrise dafür, dass sich die Kreditinstitute aus der Schiffsfinanzierung zurückziehen. „Ohne Bankenkrise“, ist Völkl überzeugt, „könnten die Reeder gemeinsam mit den Banken die Krise überstehen, ohne dass es zu größeren Kreditausfällen kommt.“

Dem ist aber nicht so. Zuletzt hat sich spektakulär und zum großen Ärger der ge-

„Es droht eine ganze Branche für Deutschland verloren zu gehen.“

Verband deutscher Reeder

samten Branche die Commerzbank aus der Schiffsfinanzierung zurückgezogen. Deshalb fordert Lamotte: „Die staatliche KfW-Bank muss mit Liquiditätsüberbrückungen einspringen.“ Wie viele Reeder oder Arbeitsplätze durch die Krise tatsächlich in Gefahr sind, mag seriös niemand in der Branche beziffern. Das hat mit dem speziellen Geschäftsmodell der deutschen Schifffahrt zu tun.

Denn jedes Schiff ist hierzulande eine eigenen Gesellschaft. Ein Reeder hält in der Regel eine Reihe solcher Schiffe. Geht

eine dieser sogenannten Einschiffgesellschaften pleite, bedeutet das noch nicht, dass auch die Reederei pleitegeht. „Aber“, sagt Völkl, „pro Schiff rechnen wir mit drei Landarbeitsplätzen und bis zu 30 auf See. Verliert eine Reederei also die Hälfte ihrer Schiffe, hat das natürlich auch Auswirkungen auf Arbeitsplätze.“

Damit das verhindert wird, fordert DIHK-Vize Lamotte ein Bündel an Maßnahmen. Vor allem müsse es möglich sein, dass kleine Reedereien und Einschiffgesellschaften Pools zur gegenseitigen Hilfe bilden können, ohne Versicherungssteuer bezahlen zu müssen. Zudem solle es den Banken erlaubt werden, die Tilgung für Kredite länger als drei Jahre auszusetzen. Und schließlich müsste die KfW Überbrückungskredite gewähren.

Rund 900 dieser Einschiffgesellschaften sind nach DIHK-Schätzungen in Deutschland akut in Schwierigkeiten. „Wenn nur ein gutes Viertel davon durch die Finanzierungsprobleme nicht weitermachen kann, reden wir hier grob geschätzt über gut und gern 500 Arbeitsplätze“, sagt Völkl. In Norddeutschland sei dabei dann am härtesten die Ems-Region betroffen.

Der VdR hat in einem Brief an Staatssekretär Otto den Ernst der Lage noch einmal in wenigen Sätzen zusammengefasst: „Das Zusammenwirken der Markt- und der Bankenkrise rechtfertigt und erfordert eine angemessene Unterstützung aus der Politik. Es droht eine ganze Branche dauerhaft für Deutschland verloren zu gehen.“