



SCHIFF AHOI!

Bremen ist nicht nur der zweitgrößte Hafen-, sondern auch der zweitgrößte Schifffahrtsstandort in Deutschland. Das wird noch zu wenig wahrgenommen. Mit seinem maritimen Cluster bietet der Standort eine ausgezeichnete Basis für Reeder, sagt der Bremer Rhederverein. In der Branche kehrt vorsichtig der Optimismus zurück.

Von ANNEMARIE STRUSS-VON POELLNITZ



Als die Finanzkrise 2008 die Weltwirtschaft erben ließ, geriet die Schifffahrt in schwere See. Die Rekordumsätze der Vorkrisenjahre wurden bis heute nicht wieder erreicht. Dennoch äußert sich der Bremer Rhederverein vorsichtig optimistisch. Im nunmehr fünften Jahr der internationalen Schifffahrtskrise haben zwar auch die 30 Bremer Reedereien wenig Grund zu jubeln, aber sie sind bisher ohne nennenswerte Blessuren über die Runden gekommen. „Die Fundamentaldaten deuten noch nicht auf ein Ende der Krise hin, aber ich glaube, dass die Situation im nächsten Jahr besser wird. Auch bei unseren Mitgliedern ist ein verhaltener Optimismus spürbar“, sagt Michael Vinnen, Geschäftsführer von F. A. Vinnen und Co. und neuer Vorsitzter des Bremer Rhedervereins, der sich seit seiner Gründung im Jahr 1884 mit „H“ und einem „E“ schreibt.

Bis zum Ausbruch der Finanzkrise 2008 gehörten die Reeder weltweit zu den Gewinnern der Globalisierung. Für die Containerschifffahrt galt die Faustregel: zwei Prozent Wirtschaftswachstum gleich vier Prozent mehr Handel gleich sechs Prozent mehr Container. Und bekanntlich betrug das Wachstum sogar deutlich mehr als zwei Prozent. Die Containermengen wuchsen zweistellig, den Reedern ging es gut, und sie bestellten immer mehr und immer größere Schiffe. Werften wie Hyundai Heavy Industries in Südkorea produzierten Containerschiffe mit 10.000 und mehr Stellplätzen für Standardcontainer (TEU) im Baukastenverfahren.

Dennoch gab es lange Wartezeiten, die Reeder konnten gar nicht genug bekommen. Dann kam die Krise und die Weltwirtschaft brach ein. Die von der Immobilienkrise in den USA gebeutelten Verbraucher hatten kein Geld mehr, die Nachfrage nach Konsumgütern ging massiv zurück. Vor den Häfen von Hongkong und Singapur lagen die Containerriesen beschäftigungslos auf Reede. Auch in den deutschen Seehäfen wurde es beängstigend ruhig. Die Transportkosten für einen Con-

Foto: Bremer Rhederverein



tainer von Asien nach Deutschland fielen von 1.500 auf 500 Euro. Die Mieten für Schiffe, die Charraten, sanken ins Bodenlose. Neubestellungen wurden storniert oder verschoben.

„Die Schifffahrt ist nun mal stark abhängig von der Weltwirtschaft“, sagt Burkhard Lemper, Direktor und Leiter der Abteilung Maritime Wirtschaft und Verkehr beim Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL). „Es hat 2010/11 zwar eine Erholungsphase gegeben, aber 2012/2013 auch ein zweites Tal.“ Den vorübergehenden Aufschwung 2010 hätten viele Reeder sofort genutzt, um neue Schiffe zu bestellen, die Nachfrage habe aber nicht wieder in dem Umfang angezogen wie vor der Krise. Deshalb bleibe das Grundproblem: „Die Schere zwischen Angebot und Nachfrage schließt sich nicht ausreichend.“ Zwar bemühen sich die Reeder, Kapazitäten aus dem Markt zu nehmen, durch Maßnahmen wie Verschrotten älterer Schiffe sowie Fortsetzung des *Slow Steaming*, der langsamen Fahrt, die Kraftstoff spart und die Schiffe länger beschäftigt. Aber das reicht nicht, sagt Lemper, weil eben gleichzeitig viele neue Schiffe mit größerer Ladekapazität auf den Markt drängen. „Was wir derzeit erleben, ist ein sogenannter Kaskadeneffekt. Größere Schiffe verdrängen die nächst kleinere Kategorie.“ Wo Reeder früher ein Schiff mit 5.000 TEU eingesetzt haben, lassen sie jetzt eines mit 8.000 TEU fahren, auch wenn es nicht voll beladen ist. Hauptsache, es hat überhaupt Arbeit. Zudem haben die neueren Schiffe effizientere Antriebe, die die hohen Treibstoffkosten senken.

Die Goldgräberzeiten kommen nicht zurück

Das werde noch wichtiger, wenn ab 2015 für die Ostsee das Verbot von Schwefelemissionen in Kraft trete, so Lemper. Diese Emissionen werden durch den Einsatz von Schweröl verursacht. Die Reeder müssen Schiffe, die die Ostsee befahren, deshalb entweder umrüsten oder nur noch mit teurem schwefelfreien Kraftstoff betanken. Lemper befürchtet ein massives Finanzierungsproblem: „Wer soll das bezahlen? Dafür werden dringend weitere Mittel gebraucht. Aber die Banken halten sich zurück und die Reeder gehen auf dem Zahnfleisch.“ Vor allem unter den kleineren Reedereien könne das zu weiteren Marktberichtigungen führen.

Gänzlich pessimistisch sieht er die Zukunft der Schifffahrt dennoch nicht, im Gegenteil: „Es gibt zwar immer noch einen harten Wettbewerb um die Fracht, und die Frachtraten sind wieder unter Druck. Aber die Aussichten für Teilmärkte sind deutlich positiver. Ich gehe davon aus, dass die Lage sich Ende 2013, Anfang 2014 verbessert.“ Dafür gebe es Indikatoren: „Die Zahl der Auflieger bei den Containerschiffen geht zurück. In den nächsten ein bis zwei Monaten wird die Zahl wegen des anlaufenden Weihnachtsgeschäfts weiter abnehmen. Wir sehen auch eine Bodenbildung bei den Charraten.“

Die Goldgräberzeiten kommen allerdings auch nach Meinung von Lemper nicht zurück. Dafür gebe es vor allem zwei langfristig limitierende Faktoren: Die Produktion rücke wieder näher an die Verbrauchermärkte. Textilproduktion zum Beispiel werde von Asien nach Südosteuropa verlagert –

Fracht, die auf den Asienrouten wegfällt. Außerdem sei der Grad der Containerisierung schon relativ hoch, es gebe kaum noch neue Warengruppen, die in Container verladen werden könnten – und damit auch keine sprunghaften Zuwächse im Transportvolumen. Ein Indiz dafür seien die Zahlen des Internationalen Währungsfonds (IWF): „Das Wirtschaftswachstum ist im vergangenen Jahr höher gewesen als das Handelswachstum. Sonst war es immer umgekehrt. Das schlägt sich im Containergeschäft nieder. Mit zweistelligen Wachstumsraten wie in der Vergangenheit ist nicht mehr zu rechnen. Das geht eher Richtung sechs bis sieben Prozent.“

Die Seeschifffahrt ist mittelständisch

„Rückkehr zur Normalität“ nennt das Rhedervereinspräsident Michael Vinnen. Sein Stellvertreter Hylke Boerstra sieht das ähnlich: „Was wir machen, ist ein Brot-und-Butter-Geschäft“, sagt Boerstra, der im Hauptberuf Geschäftsführender Gesellschafter der Tankreederei Carl Büttner ist. „Damit lassen sich keine Jahresrenditen von zehn bis zwölf Prozent erzielen, wenn die Wirtschaft lediglich um zwei Prozent wächst. Wir können nicht die Weltwirtschaft outperformen.“ Für solide wirtschaftende, bodenständige Reeder seien die Aussichten dennoch nicht schlecht.

Warum den Bremern, abgesehen von der speziellen Situation bei Beluga, größere Insolvenzen erspart blieben, das liegt für Vinnen und Boerstra vor allem an vier Faktoren: der mittelständischen Struktur der Branche, einer breiten Diversifizierung nach Schiffstypen, dem soliden kaufmännischen Denken der Bremer Reeder und einem exzellenten Umfeld durch ein in Deutschland einmaliges maritimes Cluster.

In der weltweiten Schifffahrt dominieren keineswegs Großreedereien, auch wenn Unternehmen wie Maersk Line, MSC, CMA CGM oder Hapag Lloyd im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung stehen. Gesellschaften mit mehr als 100 Schiffen machen laut Clarkson Research, einem weltweit tätigen Nachrichtendienst für Schifffahrtsmärkte, nur fünf Prozent der globalen Schiffsflotte aus. 79 Prozent dieser Flotte befinden sich in Privathand.

Die deutsche Seeschifffahrt sei ohnehin mittelständisch strukturiert, das gelte auch für Bremen, sagt Robert Völk, Geschäftsführer des Bremer Rhedervereins. Rund 50 Prozent der Unternehmen am Standort bereedern zwischen sechs und 20 Schiffe, knapp 40 Prozent weniger als fünf Schiffe. Zudem sind die Bremer Reeder nach Schiffstypen breit diversifiziert: Containerschiffe, die besonders konjunkturabhängig sind, machen nur ein knappes Viertel der insgesamt 340 Schiffe aus, die Tankerflotte etwa 20 Prozent. Die Buiker (Frachter für Schüttgut wie Kohle, Zement oder Getreide) haben einen Anteil von 15 Prozent, die Multipurpose-Schiffe (Mehrzweckschiffe) einen Anteil von knapp zehn Prozent, Schwergutschiffe knapp fünf Prozent. Mehr als 20 Prozent der Schiffe sind in der Forschungsschifffahrt, der Schleppschifffahrt und anderen Bereichen unterwegs. Die meisten Bremer Reedereien



Bremer
Schiffahrts-
expertise:

Michael Vinnen
(F. A. Vinnen),
Hylke Boerstra
(Carl Büttner),
Robert Völkl
(Bremer
Rhederverein)



und
Burkhard
Lemper (ISL)

sind sogenannte Tramp-Reedereien. Sie verchartern ihre Schiffe an Dritte, entweder auf Zeit, zu ausgehandelten Tagesätzen (Zeit-Charter) oder zum Festpreis für den Transport von Ladung zu einem bestimmten Zielort (Reise-Charter).

Nicht die Größe, das Management entscheidet

Eine sehr gesunde Struktur, findet Vereinsvize Boerstra. „Konsolidierung ist nicht das Allheilmittel“, sagt der gelernte Banker, der von der Deutschen Schiffsbank zu Carl Büttner kam. „Der Ruf nach dem Zusammenschluss von Reedereien ist zum Teil Stimmungsmache von Banken, die lieber mit wenigen Großreedern arbeiten.“ Vermeintliche Kostenvorteile durch größere Einheiten hält Boerstra für theoretische Zahlenspiele. „Der Erfolg hängt viel stärker von einem geschickten und effizienten Management ab“, glaubt er. „Da können kleine, flexible Reedereien oft mehr herausholen.“

Das sieht auch Michael Vinnen so. In Bremen sei Harren & Partner mit 60 Schiffen mit Abstand die größte Reederei. Büttner transportiert mit elf Tankschiffen vor allem Ölprodukte und Chemikalien, Vinnen hat zuzeit ebenfalls elf Schiffe im Portfolio. „Diese Größe hat den Vorteil, dass man nah an jedem Schiff dran ist“, sagt Vinnen. Wichtig seien allerdings Kooperationen, zum Beispiel beim Einkauf von Schmieröl, Chemikalien und Verbrauchsgütern an Bord. So könnten auch kleinere Reedereien Mengenrabatte nutzen.

Für die Ertragslage der Reedereien werde neben der reinen Tonnagemenge ein weiterer Aspekt immer wichtiger, sagt Boerstra: „Wie ökonomisch ist der Transport?“ Allein durch die schärferen Umweltauflagen ab Juni 2015 kämen höhere Kosten auf die Reeder zu. Ältere Schiffe mit hohem Ver- »»»

IHK Nord-Konjunkturumfrage

Maritime Wirtschaft: Stimmung geteilt

Die Stimmung in der maritimen Wirtschaft ist im Frühjahr 2013 geteilt. Sowohl bei der Hafenvirtschaft als auch im Schiffbau verzeichnete das Konjunkturbarometer der 13 norddeutschen Industrie- und Handelskammern im Vergleich zum Herbst 2012 erneut ein Minus. Geringfügig optimistischer blicken dagegen die Reeder in die Zukunft.

Die deutschen Reeder sind nach den vergangenen Krisenjahren wieder etwas zuversichtlicher gestimmt. Der Geschäftsklimaindex kletterte leicht um rund acht Punkte auf 101,5 Punkte. Zwar kämpfe die Branche nach wie vor mit weltweiten Überkapazitäten und historisch niedrigen Charterraten. Weil aber 2014 weniger Neubauten abgeliefert werden, könnten sich, so hofft Fritz Horst Melsheimer, Vorsitzender der IHK Nord und Präses der Handelskammer Hamburg, die Charterraten erholen.

Im Schiffbau ist die Stimmung im Vergleich zum Herbst 2012 abermals rückläufig. Der Geschäftsklimaindex sank um 8,1 Punkte auf einen Wert von 84,4 Punkten. „Die Werften klagen derzeit vor allem über hohe Arbeitskosten und Energiepreise, eine sinkende Nachfrage sowie über unsichere wirtschaftliche Rahmenbedingungen“, so der IHK Nord-Vorsitzende. Auch das Thema Fachkräftemangel spiele inzwischen für jede dritte Werft eine große Rolle.

Die aktuelle Frühjahrsstimmung der Unternehmen in der Hafenvirtschaft ist ebenfalls rückläufig und liegt mit 84,1 Punkten unter dem Wert vom Herbst 2012 mit 93,1 Punkten. Knapp zwei Drittel der befragten Unternehmen sehen in der Entwicklung der Auslandsnachfrage derzeit das größte Problem. „Die Euro-Krise und eine schwächere Weltkonjunktur wirken sich negativ auf den Umschlag aus“, so Melsheimer. Viele deutsche Seehäfen seien deshalb sehr verhalten in das neue Jahr gestartet.

www.ihknord.de



TITELGESCHICHTE

(v.o.) MSC Bremen/Oltmann Reederei, Azteca/Reederei Eugen Friedrich

brauch hätten schon mit Schweröl als Treibstoff hohe Betriebskosten. Durch die neuen Auflagen kämen noch mal rund 300 Dollar pro Tag dazu. Diese Kosten müssten erst mal wieder eingefahren werden. Boerstra geht davon aus, dass die Nachrüstung mit Schwefelwaschanlagen pro Schiff 1,5 bis vier Millionen Euro kosten werde, bei einer ohnehin angespannten Finanzlage.

Umweltbilanz wird zum Wettbewerbsfaktor

Hohe Spritkosten und Umweltauflagen sorgen aber auch für Impulse in der Technologie. „In den vergangenen drei Jahren hat es im Bereich der Antriebe mehr Innovationen gegeben als in den 15 Jahren davor“, sagt Vinnen. „Das ist ganz klar getrieben durch die hohen Brennstoffkosten und in Europa auch durch schärfere Umweltauflagen.“ Große Konzerne würden zunehmend darauf achten, ihre Umweltbilanz für die gesamte Lieferkette nachzuweisen. Deshalb verlangten sie auch von ihren Reedern Maßnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes. „Wenn es ein großes Überangebot an Tonnage gibt, kann man keine hohen Preise durchsetzen“, so Boerstra. „Aber im Konkurrenzkampf gewinnt letztlich das Schiff, das die beste Umweltbilanz aufweist. Das gilt heute schon für Bulker und Tankschiffe, und ich glaube, das wird auf andere Bereiche übergreifen.“

Ein generelles Problem für die Reeder, von dem auch die Bremer Unternehmen nicht verschont bleiben, ist derzeit die Finanzierung von in Fahrt befindlichen Schiffen und erst recht von Neubauten. Deutschland war in der Schiffsfiananzierung einmal weltweit führend. Aber als Folge der Finanzkrise und von Mismanagement muss die frühere Nummer eins der Schiffsfiananzierer, die HSH Nordbank, ihr Schiffsportfolio um die Hälfte reduzieren. Die Commerzbank hat angekündigt, ganz aus der Schiffahrt auszusteigen und ihr Tochterunternehmen, die Deutsche Schiffsbank, abzuwickeln. Bei der Nord/LB, die ebenfalls zu den großen Schiffsfiananzierern gehört, sind ein Drittel der 1.800 Schiffskredite in der Restrukturierung. Durch die Streckung von Fälligkeiten versucht die Bank, Zwangsvollstreckungen möglichst zu verhindern. Die Bremer Landesbank, die als sechstgrößter deutscher Schiffsfiananzierer vor allem Schiffe im kleineren und mittleren Segment finanziert, betont ebenfalls, sie werde zu ihren Reedern stehen. „Wir spielen nicht Schiffeversenken“, hat BLB-Chef Stefan-Andreas Kaulvers kürzlich bei der Vorlage der Jahresbilanz versichert. Aber auch die BLB musste ihre Risikoversorge für das laufende Jahr deutlich erhöhen. Auf

14 | Wirtschaft in Bremen 7.2013



Rolle der Handelskammer in der Seeverkehrs- und Hafenpolitik

Seit 2009 leitet die Handelskammer Bremen den DIHK-Arbeitskreis Seeverkehr und Häfen und nimmt damit einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Seeverkehrs- und Hafenpolitik in Deutschland. Der Arbeitskreis wurde 1998 gegründet, um das seeverkehrs- und hafenpolitische Gesamtinteresse der Wirtschaft gegenüber Politik und Verwaltung wahrzunehmen. Das Besondere hieran ist: Anders als die privatrechtlich organisierten maritimen Fachverbände, die vor allem Brancheninteressen verfolgen, arbeiten die Industrie- und Handelskammern (IHK) branchenübergreifend.

Die Handelskammer Bremen koordiniert als Arbeitskreisvorsitzende entsprechende Maßnahmen und Aktivitäten auf DIHK- und IHK Nord-Ebene. Sie ist gleichzeitig Mitglied der Fachgruppe Maritime Wirtschaft beim Bundeswirtschaftsminister sowie des Seeverkehrsbeirates des Bundesverkehrsministers. Neben den klassischen Häfen- und Seeverkehrsthemen werden seit kurzem auch die Themen Schiffbau, maritime Technologien sowie Klima- und Umweltschutz bearbeitet.

Einen umfangreichen Überblick über die Themen liefert das Positionspapier der IHK Nord zur 8. Nationalen Maritimen Konferenz 2013 in Kiel. Es ist als Download im Internet erhältlich: www.handelskammer-bremen.de

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

Reeder können für ihre in Deutschland registrierten Schiffe Ausflaggunngenehmigungen beantragen. Wenn auf diesen Schiffen nicht ausgebildet wird, zahlen die Reeder seit Beginn dieses Jahres je nach Größe des Schiffes bis zu 16.000 Euro in die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland. Zusammen mit den kräftig erhöhten Ausflaggunngengebühren stehen der Stiftung damit pro Jahr 30 Millionen Euro zur Verfügung, mit der sie gezielt die nautische und technische Ausbildung auf See nach deutschen Ausbildungsstandards fördert. Auch das sogenannte Ausfahren der Patente unterstützt die Stiftung. Damit haben die Absolventen der nautischen Hochschulen beste Chancen, die erforderliche Erfahrung an Bord zu sammeln, bis sie als Cheffingenieur, 1. Offizier oder Kapitän eingesetzt werden können. Quelle: Bremer Rhederverein



Ems und Elbe: Schiffe der Unterweser Reederei GmbH

Neugeschäft lassen sich die Banken kaum noch ein. Es geht vor allem um Schadensbegrenzung.

Spüren die Banken Schiffe versenken?

„Die Banken, gerade hier in der Region, versuchen schon, zu ihren Reedern zu stehen“, sagt Vinnen. „Aber im Einzelfall wünscht man sich manchmal doch mehr Verständnis für die Situation.“ Nicht zuletzt durch den Druck der Banken werde sich die Struktur der Reedereien verändern, glaubt Vinnen. Auch die Bremer Reeder arbeiten bisher überwiegend mit Ein-Schiffs-Gesellschaften, das heißt, jedes Schiff wird als eigene Gesellschaft mit einer eigenen Hypothek finanziert. „Aber wir erleben eine Rückkehr zum klassischen Modell: Die Reederei als Gesellschaft mit ihren Schiffen steht für die Finanzierung. Das erlaubt einen besseren Ausgleich, wenn ein Schiff oder ein Sektor in Schwierigkeiten geraten.“ So könne das Risiko besser verteilt werden.

Für eine der größten Stärken Bremens hält Vinnen das in Deutschland einmalige maritime Cluster. Mit diesem Pfund müssten Politik und Wirtschaftsförderung noch stärker wuchern. „Bremen wird zwar als Hafenstandort wahrgenommen, aber kaum als Schifffahrtsstandort. Aber gerade durch das

maritime Cluster ist Bremen eben auch eine ausgezeichnete Basis für Reeder“, sagt er. Es gebe in Bremen und Bremerhaven das gesamte Know-how für das Schiffsgeschäft. Banken als kompetente Finanzierer, Schiffsversicherer, Makler für Befrachtung, An- und Verkauf, auf Schifffahrt spezialisierte Anwälte mit bundesweiter Reputation und ein breites Spektrum an Ausbildung: Die Hochschule Bremen bilde Nautiker und Schiffbauer aus und biete mit Förderung der Reeder den internationalen Studiengang *Shipping and Chartering* (ISSC) an, die Hochschule Bremerhaven den Fachbereich Schiffsbetriebstechnik. Nicht zu vergessen die Schiffsbau- und Reparaturwerften. Das alles mache Bremen nicht nur zum zweitgrößten Hafen-, sondern auch zum zweitgrößten Schifffahrtsstandort in Deutschland. Eine gute Basis, um weitere gute Geschäfte zu machen.

„Die Schifffahrt wird auch wieder eine Industrie sein, in der man gute Erträge erzielen kann“, so Vinnen. Die Dynamik sei in einzelnen Bereichen schon wieder da. Man müsse den richtigen Teilmarkt für sich finden. „Viele der Bremer Reedereien sind seit Jahrzehnten, F. A. Vinnen schon seit bald 200 Jahren im Geschäft. Wir wissen: Schwierigkeiten muss man abwettern. Nach dem Sturm kommt wieder ruhige See.“ ■