



Deutsche Handelsflotte schrumpft

Immer mehr Schiffe fahren in die Insolvenz / Reeder fordern andere Bewertung bei Kreditverhandlungen

Die Doppelkrise in Schifffahrt und Finanzwirtschaft treibt immer mehr Charter-schiffe in den Ruin. Die Reeder fordern, bei Kreditverhandlungen ihre Schiffe fair zu bewerten.

VON BERIT WASCHATZ

Hamburg. Fünf Jahre dauert die Schifffahrtskrise bereits. Und die Situation der Branche hat sich nicht verbessert. Mittlerweile seien Insolvenzen von Schiffsgesellschaften an der Tagesordnung, sagte Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR), gestern in Hamburg. Es gebe bereits mehr als 100 Insolvenzen. Zwar gehe es dabei nicht in jedem Fall um große Namen. Aber die deutsche Handelsflotte werde erstmals seit Jahrzehnten kleiner. Die Reeder fordern vom Bund eine Entbürokratisierung und eine Änderung der Bewertung deutscher Schiffe.

Zu Beginn des Jahres waren 3671 Schiffe in deutschem Management. Im Vorjahr war das noch bei 3784 Schiffen der Fall. „Es kommen nur vereinzelt neue Schiffe von deutschen Reedern auf dem Markt“, erklärte Behrendt. Dabei gehe es meist um eine Modernisierung der Flotte. Angesichts der Krise setzt die Branche auf Zurückhaltung. Während 2006 von deutschen Reedern noch 1300 Schiffe bestellt worden waren, stehen heute weniger als 200 in den Auftragsbüchern. Zugleich werden immer mehr Schiffe abgewrackt. In der Regel wurden laut VDR bislang pro Quartal weniger als zehn Schiffe aus der deutschen Handelsflotte verschrottet. Im vierten Quartal 2012 waren es bereits 27 Schiffe.

Betriebskosten oft nicht zu decken

Vor allem die Charterreeder stecken in der Krise. Wenn ein Vertrag ausläuft, finden sie nur schwer einen neuen Mieter für ihr Schiff – und auch dann verdienen sie kaum Geld. Die Fracht- und vor allem die Charterrenten seien nicht auskömmlich. „Viele Charterreeder können nicht einmal ihre Betriebskosten decken“, sagte Behrendt. Einige Unternehmen bündeln bereits einzelne Bereiche und Dienstleistungen, um sich am Markt zu halten.

Auch für die Bremer Reedereien stellt sich die Lage schwierig dar. „Die stark mittelständisch organisierten Unternehmen in Bremen suchen ihre eigenen Wege, die Krise zu bewältigen“, sagte Michael Vinnen, Vorsitzender des Bremer Rhedervereins, dieser Zeitung. Konsolidierung sei dabei nur eine von mehreren möglichen Wegen. Denn: „Die Größe einer Reederei allein ist kein wesentliches Kriterium.“



Die deutsche Handelsflotte hat zunehmend mit der Doppelkrise in Schifffahrt und Finanzwirtschaft zu kämpfen.

FOTO: DPA

Von der Bundesregierung fordern die Reeder im Vorfeld der achten Maritimen Konferenz, die am Montag in Kiel beginnt, ein klares Signal bei der Schifffahrtsförderung. Der Bund müsse die verarbeiteten knapp 60 Millionen Euro jährlich bereitstellen, sagte Behrendt. Vor allem aber müssten Schiffe bei Kreditverhandlungen zu ihrem langfristigen Wert als Sicherheit beliehen werden dürfen, so wie Immobilien und Flugzeuge. „Dann hätten die Banken mehr Spielraum, um Fortführungskonzepte zu ermöglichen“, sagte Behrendt. Dazu bedürfe es nicht einmal eines Gesetzes, sondern nur der Akzeptanz durch die Finanzaufsicht. Derselbe wird bei Schiffen der Tagesmarktwert angesetzt.

Außerdem müsse die Verwaltung der deutschen Flagge erleichtert werden. Derzeit habe es jedes Unternehmen mit Schif-

fen unter deutscher Flagge mit Ansprechpartnern in rund einem Dutzend Behörden zu tun. Die Reeder fordern eine zentrale Anlaufstelle.

Wichtig ist den Reedern auch Rechtsicherheit beim Einsatz bewaffneter Sicherheitsleute an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge. Zwar hat der Bundestag ein Gesetz beschlossen. Doch viele Details sind weiterhin unklar – dafür notwendige Rechtsverordnungen liegen nach Darstellung des VDR noch nicht vor. Insgesamt ist die Zahl der erfolgreichen Piratengriffe am Horn von Afrika im vergangenen Jahr zurückgegangen.

Doch es gebe keinen Grund zur Entwarnung, sagte Behrendt. Derzeit befinden sich laut Verband fünf Schiffe und 65 Geiseln in der Hand von somalischen Piraten. Aktuell steige die Anzahl der Überfälle auf

Schiffe vor Westafrika. Der Verband fordert, dass das geplante Zulassungsverfahren für den Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte international kompatibel ist. „Unsere Seeleuten ist nicht geholfen, wenn deutsche Sondervorschriften den Marktzugang für ausländische Firmen verhindern“, sagte Behrendt. Dann bestehe die Gefahr, dass nicht ausreichend Sicherheitsunternehmen für alle Schiffe verfügbar seien.

Unterm Strich steht für den VDR ohnehin fest, dass die deutschen Schiffe unter dem Schutz von Soldaten besser aufgehoben seien. „Schiffe unter deutscher Flagge sollten von hohelichtlichen Kräften geschützt werden“, so Behrendt. Die deutschen Reeder unterstützen die Verlängerung des Mandats der EU-Mission Atalanta am Horn von Afrika.