



# „Schifffahrt wird Wachstumsmarkt bleiben“

VDR-Präsident Hartmann sieht die Politik in der Pflicht, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zu erhalten

Im Oktober wird die diesjährige Maritime Konferenz in Bremerhaven folgen. Doch schon am Mittwochabend war sie eines der Gesprächsthemen beim Bremer Rhederverein. Denn am Vortag wurde das wichtigste deutsche Treffen der Schifffahrt bereits mit einem Fachforum vorbereitet. Mit dabei war Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reederei (VDR) und Festredner beim Rhederverein. Mit Peter Hantschke hat der Unternehmer aus Leer über die anhaltende Schifffahrtskrise, den Abschied von der deutschen Flagge und die Bedeutung der Maritimen Konferenz gesprochen.

Die Schifffahrt befindet sich im siebten Jahr der Krise – gibt es trotzdem Bereiche in der Handelsschifffahrt, die inzwischen wieder aufstrebende Charakteristika annehmen?  
Alfred Hartmann: In einigen Segmenten, vor allem in der Container- und Tankerschifffahrt, sind die Einnahmen heute höher als vor einem Jahr. Aber die Branche bewegt sich nach wie vor in einem sehr schwierigen Marktumfeld. Insgesamt sind die Raten auf einem ähnlichen Niveau wie vor 15 Jahren – bei einer Kostenstruktur und regulatorischen Anforderungen des Jahres 2015.

Viele Reedereien sind froh, wenn sie zumindest ihre Betriebskosten wieder reduzieren – Rücklagen zu bilden ist vielen ebenso unmöglich, wie Kredite zu bedienen. Erwarten Sie deshalb in den nächsten Monaten weitere Insolvenzen?  
Ich sehe mit großem Respekt, dass die mittelständischen Reederei in Deutschland die Krisenjahre bemerkenswert erfolgreich überstanden haben. Von Insolvenzen ganzer Reedereien ist der Standort Deutschland weitgehend verschont geblieben. Dennoch: Hinter das Unternehmen liegt eine jährliche Durststrecke, in der die Raten häufig nicht einmal die Betriebskosten decken konnten – von Zins- und Tilgung ganz zu schweigen. Deshalb sind vor allem weitere Investitionen von Einzelstapelgesellschaften wahrscheinlich. Wichtig ist, dass gemeinsam mit den Banken Lösungen gefunden werden, diese Schiffe in deutschem Management am Standort zu erhalten.

Der Kostendruck ist enorm. Viele Reedereien verabschieden sich deshalb von der vergleichsweise teuren deutschen Flagge. Können Sie das nachvollziehen?  
Die Lohnnebenkosten für die Beschäftigten auf Schiffen unter deutscher Flagge sind im europäischen Vergleich sehr hoch. Es geht um mehrere Hunderttausend Euro jährlich – pro Schiff. Selber diejenigen Reedereien, die stets die deutsche Flagge genutzt haben, können dies in harten Wettbewerb und unter dem großen Kostendruck nicht mehr durchhalten. Viele Unternehmen stehen vor der bitteren Frage, sich zwischen dem Verbleib des Unternehmens im Markt und der Beschäftigung deutscher Seeleute in bisherigen Umfang entscheiden zu müssen. Die Krise ist beim deutschen Seemann angekommen. So heißt diese Entwicklung für die betroffenen Seeleute ist, so sehr kann ich die Unternehmen verstehen. Gerne so am Ende um den Erhalt ihrer Existenz und damit um die vielen Landarbeitsplätze in Deutschland geht.

## Bremer Rhederverein

Der Bremer Rhederverein wurde im Jahre 1884 in Bremen von 34 Reedereien als „Verein der Reederei des Unterwesergebietes“ gegründet. Der Zweck der Gründung war, die Interessen der deutschen Reederei zu vertreten und zu fördern. Trotz einer weiter schwierigen Lage einzelner Märkte blickt der Bremer Rhederverein optimistisch in die Zukunft. „Besonders in der Container- und der Tankerschifffahrt konnten in jüngster Zeit deutlich bessere Einnahmen als noch vor einem Jahr erzielt werden“, so Michael Vinzenz, Vorsitz des Rhedervereins. Allerdings seien die Raten noch immer weit vom Niveau von vor der Krise



Alfred Hartmann ist Optimist: Er gleicht an die Perspektiven in der Branche. FOTO: KUNALP

Am Dienstag legte in Berlin die Branchen-Fachforum Seeschifffahrt in Vorbereitung auf die Maritime Konferenz im Oktober in Bremerhaven. Dort soll über die Zukunft der Schifffahrtsstandorts Deutschland diskutiert werden. Wie erfolgreich war dieses Treffen aus Ihrer Sicht?  
Bund und Länder haben keine Zusagen gemacht, die Beschäftigung von deutschen Seeleuten im Vergleich zu unseren europäischen Nachbarn wieder wettbewerbsfähig zu machen. Wir freuen uns, dass unsere Vorschläge aufgegriffen wurden. Dabei geht es um die Entlastung der Reedereien bei den Lohnnebenkosten und um die Frage, mit wie vielen europäischen Seeleuten ein Schiff besetzt werden muss.

Wie muss die Maritime Konferenz hinstehen, damit der Schifffahrtsstandort wettbewerbsfähig bleibt?  
Wir müssen in Deutschland auf die gleiche Unterstützung für die Seeleute kommen, wie sie in den anderen Schifffahrtsma-

nen Europas seit Langem üblich ist. Die Politik muss aber schon in der Zeit vor der Konferenz die richtigen Schritte einleiten, weil die Reedereien jetzt die Preispolitik fürs nächste Jahr machen. Die Bundesländer wollen zugehen den vollständigen Lohnnebenkosten über eine Bundesratsinitiative auf den Weg bringen. Und das Bundesverkehrsministerium will die Entlastung der Reedereien bei den Sozialversicherungsbeiträgen für die deutschen Seeleute ermöglichen.

Falls im Herbst anders entschieden wird, glauben Sie, dass die Politik bewegt ist, was dazu auf dem Spiel stehen könnte? Mittelfristig wäre maritimes Know-how gefragt, das auch an Land in verarbeitenden Industriezweigen benötigt wird.  
Wenn die Kosten der deutschen Flagge nicht auf das in Europa übliche Maß gesenkt werden, droht in der Tat der Verlust des nautischen und technischen Expertenwissens aus der Schifffahrt, das Lotsen, Häfen, Forschung und viele weitere Bereiche an Land benötigen. Die Verantwortlichen in Bund und Ländern haben verstanden, worum es geht: nicht um Krisenhilfe für die Unternehmen, sondern um Know-how für den maritimen Standort Deutschlands insgesamt. Ich bin seit Dienstag wieder sehr zuversichtlich, dass Bundeskanzlerin Angela Merkel bei der Konferenz im Oktober eine wirkungsvolle maritime Strategie präsentieren kann.

Würden Sie jungen Leuten heute noch dazu raten, einen Beruf in der Schifffahrt zu ergreifen? Wie sind die Perspektiven? Im Vergleich zu anderen Branchen wird die Schifffahrt ein Wachstumsmarkt bleiben. Bei technisch immer anspruchsvolleren und größeren Schiffen ist eine exzellente Ausbildung stark gefragt denn – und die bieten die Hochschulen und Reedereien am Standort Deutschland. Ich bin selbst zur See gefahren und möchte meine Erfahrungen nicht missen. In welcher Branche hat man als junger Mensch die Chance, in wenigen Jahren eine Führungsposition zu übernehmen mit Verantwortung für ein internationales Team und Millionenwerte?

Sie selbst führen eine Reederei in Leer. Können Sie anderen Kollegen Tipps geben, wie sie die Krisezeit überstehen können? Oder fällt das unter das Betriebsgeheimnis?  
Wir haben in der deutschen Reederschaft unterschiedliche Geschäftsmodelle, Unternehmensgrößen und Flotten. Deshalb bin ich mit Ratsschlägen zurückhaltend, denn die verantwortlichen Inhaber und Geschäftsführer wissen am besten, wie sie auf die veränderten Rahmenbedingungen reagieren sollen. Ich glaube, wir müssen gerade bei der Frage der Schiffsinstandsetzung neue Wege gehen und verstärkt im Ausland nach Partnern suchen. Da sehe ich bereits erste Erfolge.

In Bremen gab es infolge der Schifffahrtskrise noch keine Insolvenz – was zeichnet den Bremer Standort aus?  
Für die Bremer Reederei gilt, was für einen Großteil der klein- und mittelständischen Reedereien in ganz Deutschland gilt: Sie betreiben Schifffahrt um der Schifffahrt willen und nicht als reines Asset-Play, als reine Kapitalanlage, die man ein paar Jahre nutzt und sich dann etwas Neues sucht. Unsere Unternehmen sind oft inhaberbezogen und seit Generationen in Familienhand. Vorsoße in guten Jahren, Bereitschaft zur Veränderung und Kurs auf lange Sicht zeichnen diese Reedereien aus.

Zur Person: Alfred Hartmann, Jahrgang 1947, ist verheiratet und hat drei Kinder. Der Reedereikarriere und Kapitän ist seit 1981 in Leer als Reederei selbstständig. Den Verband Deutscher Reederei führt der Ehrensenator der Hochschule Erden/Leer seit Januar an.