



WIRTSCHAFT

Schwarz-Rot-Gold an Bord

Die Reeder erhalten zusätzliche Steuerprivilegien, damit wieder mehr Schiffe unter deutscher Flagge fahren

VON PHILIPP JAKLIN

Bremen. Man könnte Frank Jungmann für einen Ausnahmereeder halten. Jedenfalls gibt es nicht mehr besonders viele von seiner Art. Denn in seiner Reederei, der German Tanker Shipping mit Sitz in Bremen, fährt der größte Teil der Schiffe unter deutscher Flagge. Von den insgesamt 20 Ölkern in Fahrt gehören 13 Schiffe der Reederei, sie sind allesamt unter heimischer Flagge unterwegs. „Darauf sind wir stolz“, sagt Jungmann. „Und es lohnt sich für uns, sonst würden wir es nicht machen.“

Immer mehr deutsche Reeder sind in den vergangenen Jahren zum Schluss gekommen, dass es sich für sie nicht mehr lohnt. Sie haben die deutsche Flagge auf ihren Schiffen durch eine ausländische ersetzt. Das spart viel Geld, denn es müssen dann keine deutschen Seeleute mehr beschäftigt werden. Nur ein kleiner Teil der deutschen Handelsflotte ist heute noch unter deutscher Flagge auf internationaler Fahrt im Einsatz. Gut 200 Schiffe waren es 2014, innerhalb von fünf Jahren hat sich die Zahl mehr als halbiert. Stattdessen werden zunehmend die Flaggen von Liberia, Antigua und Barbuda, Malta oder den Marshallinseln aufgezogen.

Erweiterte Steuerprivilegien für Reeder sollen diesen Trend nun stoppen. Bisher konnten die Unternehmen 40 Prozent der Lohnsteuer ihrer Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge einbehalten. Am Freitag billigte der Bundesrat eine Initiative Hamburgs, wonach für sie bald überhaupt keine Lohnsteuer mehr ans Finanzamt abgeführt werden muss. Zuvor hatte der Bundestag zugestimmt. Das Okay der EU-Kommission gilt als sicher.

Auch in einem weiteren Punkt kommt die Politik der Schifffahrtsbranche entgegen: Künftig entfällt die Auflage, dass Besatzungsmitglieder 183 Tage lang Heuer von einem Arbeitgeber beziehen müssen, damit das Steuerprivileg greift. Das erleichtert es den Reedereien, ihre Seeleute auf unterschiedlichen Schiffen einzusetzen – denn diese sind oft vom Reeder nur angemietet („gechartert“) und gehören den Eigentümern von Einschiffungsgesellschaften.

Dänen und Holländer im Vorteil

Schon heute erhält die Branche Subventionen: Jedes Jahr etwa 58 Millionen Euro Zuschuss zu den Sozialbeiträgen deutscher Seeleute und für Ausbildungsförderung. Wenn nun keine Lohnsteuer mehr fällig wird, beseitigt das aus Sicht der Reeder einen Wettbewerbsnachteil gegenüber Ländern wie Dänemark oder den Niederlanden, die ähnliche Regelungen haben.

Das Problem beim „Auslagern“: Bekommen deutsche Absolventen deutscher Hochschulen keinen Job an Bord, fallen sie auch an anderer Stelle in der maritimen Wirtschaft oder im Hafenwesen als qualifizierte Arbeitskräfte weg. „Ohne Reeder, die unter deutscher Flagge fahren, wird es auch beim Lotsen Nachwuchs in unseren Häfen knapp“, sagt die Bundestagsabgeordnete Sarah Rygiewski (SPD). Dennoch sei in ihrer Partei „einige Überzeugungsarbeit“ zu leisten gewesen. So hatte Nord-

UNTER DIESEN FLAGGEN FÄHRT DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE

Flagge	Anzahl Schiffe
Deutschland	200
Liberia	1025
Antigua und Barbuda	950
Marshallinseln	370
Malta	184
Zypern	171
Sonstige	134
Sonstige	410

ANZAHL DEUTSCHER SEELEUTE

Jahr	Anzahl Seeleute
2008	7267
2009	7444
2010	7281
2011	7019
2012	7277
2013	7183
2014	6769

QUELLE: IHS.COM, QUAPPCHEMTANK-SEE

rhein-Westfalens Finanzminister Norbert Walter-Borjans die Befreiung von der Lohnsteuer als „Sündenfall“ bezeichnet.

Das Steuerprivileg ist mit einer Bewährungsfrist verbunden, bis 2020 ist es zunächst befristet. Die Politik will von den Reedern Taten sehen: Sie sollen dafür sorgen, dass wieder mehr Nachwuchs an Bord deutscher Schiffe die nötige Praxiserfahrung sammeln kann.

Doch wird das passieren? „Es wird nicht so sein, dass jetzt alle wieder einflaggen“, sagt Robert Völk vom Bremer Rhederverein. Die Steuerbefreiung allein reiche angesichts der desolaten Lage der Schifffahrt nicht aus. „Die Reeder kämpfen ums nackte Überleben“, so Völk. Man dürfe keine kurzfristige Trendwende erwarten.

Auch Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder, sieht allenfalls einen „wichtigen Beitrag“, um deutschen Seeleuten wieder eine Perspektive zu geben. Die Reeder verlangen mehr: Sie fordern eine komplette Befreiung von den Sozialversicherungsbeiträgen. Und eine Lockerung der Regel, wonach bestimmte Positionen an Bord eines deutschen Schiffes mit mindestens vier EU-Bürgern besetzt

sein müssen, darunter ein Schiffsmechaniker. Es gebe auch eine entsprechende Zusage von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU), heißt es beim Verband.

Viele in der Branche warten daher ab, wie stark sie tatsächlich entlastet werden. Die Reederei NSB in Buxtehude hat erst kürzlich entschieden, auf sämtlichen Schiffen die deutsche Flagge einzuholen. Damit habe man sich schwergetan, sagt eine Sprecherin. „Aber wir haben inzwischen Charterraten, die nicht einmal die täglichen Betriebskosten decken.“ Bis 2017, so der Plan, soll das letzte von insgesamt 67 Schiffen in Fahrt ausgeflaggt sein. Damit spare NSB pro Schiff 300.000 US-Dollar im Jahr ein. Ändert die Steuerbefreiung die Situation? „Das werden wir prüfen.“

Auch bei der größten deutschen Reederei Hapag-Lloyd soll zunächst alles beim Alten bleiben. 41 von insgesamt 175 Schiffen fahren dort unter deutscher Flagge. „Eine Ausstockung oder Reduzierung ist aktuell nicht geplant“, so ein Firmensprecher.

Der Bremer Reeder Frank Jungmann sagt, er spare nun einen „ansehnlicher Betrag“ ein. Einiges davon habe er schon an seine Mitarbeiter weitergegeben. „Sicher können wir jetzt auch den einen oder anderen mehr einstellen.“ An einen gewaltigen Schub für deutsche Seeleute glaubt er nicht, doch auch er sieht die Reeder am Zug: „Man kann nicht immer nur weitere Forderungen an die Politik stellen.“

Leitartikel Seite 1



Seemann, gib acht!



Philipp Jaklin
über Reeder-Subventionen

Ein Anfall von Seefahrer-Romantik – ist es das, was unsere Politiker gerade antreibt? Bundestag und Bundesrat haben in dieser Woche beschlossen, den deutschen Reedern eine recht üppige Subvention zu gönnen: Haben sie Schiffe unter deutscher Flagge im Einsatz, können sie in Zukunft die gesamte Lohnsteuer für ihre Seeleute an Bord behalten. Was den Trend zum „Ausflaggen“ stoppen soll. Zunehmend sind deutsche Seeschiffe etwa unter der Flagge Liberias unterwegs. Nun sind sich fast alle einig: Es möge wieder mehr Schwarz-Rot-Gold wehen an Bord unserer stolzen Handelsflotte.

Das könnte man für Deutschtümelei auf See halten. Dem Reeder ist es zunächst egal, ob sein Offizier einen deutschen oder einen philippinischen Pass hat. Er muss hart kalkulieren und im Zweifelsfall mit Konkurrenten mithalten können, deren Besatzung komplett aus Billiglohnländern kommt. Ist der Kapitän mit dem deutschen Patent auf der Brücke also ein Anachronismus?

Subventionen können gerechtfertigt sein, wenn damit kritische Infrastruktur aufgebaut wird oder strategisch wichtige Branchen geschützt werden. Tatsächlich profitiert eine gesamte maritime Branche davon, wenn es in Deutschland qualifizierte Arbeitskräfte gibt, die nach einer gewissen Zeit auf See in der Hafenwirtschaft tätig sind, in der Forschung oder Verwaltung.

Dieses Know-how soll das Steuerprivileg für Reeder bewahren helfen. Im besten Fall tut es das. Doch Skepsis ist angebracht. Knallhart ist das Geschäft der Reeder, knallhart ihre Kostenrechnung. Womöglich wird der Beschenkte dieses Präsent am Ende gar nicht annehmen.

Bericht Seite 17

philipp.jaklin@weser-kurier.de