



Bremer Reeder: Sorge um Bankenpartnerschaft

Regulierungsdruck nimmt den Instituten „Luft zum Atmen“

Im achten Jahr der weltweiten Schifffahrtskrise stellt sich für die deutschen Reeder im Allgemeinen und die Bremer Reeder im Besonderen immer deutlicher die Frage nach einer verlässlichen Partnerschaft mit den deutschen in der Schiffsfinanzierung engagierten Banken.

Vorläufiger Höhepunkt ist dabei der bevorstehende Eigenständigkeitsverlust der Bremer Landesbank, die über Jahrzehnte hinweg ein wichtiger Finanzierungspartner gerade für die Bremer Reederschaft war. Auf diese Entwicklung geht der Bremer

Rhederverein in seinem Jahresbericht 2015/2016 ein, der am Montag auf der Mitgliederversammlung in der Weser-Metropole vorgelegt wurde. Dabei werden die operativen Gestaltungsmöglichkeiten der Banken weltweit einem stärker werdenden Regulierungsdruck ausgesetzt, was unter anderem nach sich zieht, dass „immer höhere Eigenkapitalhinterlegungsforderungen“ an die Banken gestellt werden. Der Rhederverein: „Das nimmt den Instituten die Luft zum Atmen.“ Mit großer Sorge schauen Bremens Schifffahrtsunternehmen auf den weiteren Weg der Bre-

mer Landesbank, ohne diese in dem Bericht namentlich zu benennen. Aufgrund des „regulatorisch verordneten Kapitalbedarfs“ sei seine „Eigenständigkeit nicht mehr zu halten“. Der Verband dazu: „Der Umfang der Schiffsfinanzierung wird substantiell heruntergefahren, mit allen Folgen für die in Not geratenen Schiffe, ihre Reedereien und die maritimen Standorte.“

Die traditionell auch auf die Schifffahrt ausgerichteten Banken im Allgemeinen verlören dabei auch immer spürbarer das Vertrauen auf eine kurzfristig greifende und nach- ▶ Seite 3

Deutsches maritimes Know-how sichern

Bremens Reeder betreuen aktuell rund 300 Schiffe – Flottenstruktur präsentiert sich mit „gesundem Mix“

► von Seite 1

haltige Erholung der globalen Schifffahrtsmärkte. Dabei werden sie auch durch entsprechende Segmententwicklungen bestätigt. So würden beispielsweise in der Massengutfahrt „Raten auf einem Niveau vereinbart, das noch vor wenigen Jahren außerhalb jeder Vorstellung lag. Das hatte auch die International Chamber of Shipping (ICS) in ihrem kürzlich vorgelegten Jahresbericht so bestätigt (THB 4. Juni 2016).

Die Bremer Reeder stellen sich für die kommenden Monate weiterhin auf schweres Wetter ein. Angesichts der beschriebenen Rahmenbedingungen werden, das zeichnet sich schon jetzt ab, nicht alle Schiffe zu halten sein. Werden aktuell noch etwa 300 Einheiten mit zusammen 5,5 Millionen BRZ von der Weser aus bereedert, dürften es zum Ende dieses Jahres nach heutiger Einschätzung „weniger Schiffe“ sein. Eine Entwicklung, die so allerdings auch andere deut-



Foto: Hasenpusch

Die Tankschifffahrt ist ein wichtiger Bestandteil der Bremer Reeder-Kompetenz. Zu den renommierten Unternehmen gehört dabei Carl Büttner (im Bild 15.000-tdw-Tanker „Levana“)

sche Reederstandorte betreffen werde. Dabei hilft es den Bremer Reedern nur bedingt, das ihre Flottenstruktur, legt man den Bewertungsmaßstab der Vergangenheit an, sehr wohl als „gesunder Mix“ beschrieben wurde und eigentlich weiter beschrieben werden könnte. Was bedeutet, ein Viertel Containerfrachter, ein knappes Viertel Tanker, gut 20 Prozent Mehrzweck- und Schwergutfrachter sowie zehn Prozent Bulker.

Für den Rhederverein kommt es in diesem schwierigen Gesamtumfeld um so mehr darauf an, „eine Erosion der maritimen Standorte zu verhindern“. Das sei eine Kernaufgabe der maritimen Wirtschaft im engen Schulterschluss mit der Politik. Hier begrüßt die Bremer Reedereiwirtschaft ausdrücklich, dass in Berlin in den zurückliegenden Monaten wichtige schiffahrtspolitische Weichenstellungen vollzogen wurden. Ganz

oben steht hier die Anpassung der deutschen Schiffsbesetzungsverordnung, „die die deutsche Flagge bislang im Wettbewerb zurückwirft“. Hinzu kämen der 100-prozentige Lohnsteuererhalt sowie die Abschaffung der sogenannten 183-Tage-Regelung. Dazu stellen Bremens Reeder fest: „Nur dann, wenn alle drei Komponenten umgesetzt werden, ist die deutsche Flagge wieder wettbewerbsfähig.“ Nur so lasse

sich der Rückgang der Handelsschifffahrt unter deutscher Flagge „stoppen und umkehren“. Das aber hätte, so die Bremer Reeder, im Gesamtprozess wieder positive Impulse für die Beschäftigungsentwicklung an Bord deutscher Schiffe.

Für den Rhederverein ist es dabei wichtig, dass dieses maritime Gesamtpaket „ausdrücklich keine Hilfen für die deutschen Reeder darstellt“, die durch entsprechende Maßnahmen „der deutschen Flagge schnell ausweichen können“. Stattdessen habe man es mit Maßnahmen zu tun, mit denen sich „das maritime Know-how in Deutschland“ sichern und auch erhalten lasse.

Von großem Wert ist für Bremens Reeder weiterhin eine gezielte Lobby-Arbeit, sei es mit der Politik, der Verwaltung, der Wissenschaft oder auch mit wichtigen Einrichtungen und Organisationen der maritimen Wirtschaft. Darüber hinaus fördert der Rhederverein den Austausch und das Networking zwischen den Mitgliedern. EHA