



Bangen um Schwarz, Rot, Gold

Jahrelang profitierten die Reedereien vom Aufschwung der Weltmärkte - bis sie 2008 die Schifffahrtskrise traf. Zwar stabilisiert sich der Markt langsam wieder, doch noch immer fahren etliche Schiffe unter ausländischer Flagge. Die Bundesregierung versucht mit Subventionierungen gegenzusteuern.

Mit dem Beginn der Schifffahrtskrise 2008 haben zahlreiche deutsche Reedereien ihre Schiffe ausgeflaggt. Grund für diese Flucht zu Flaggen von Staaten wie Liberia, Gibraltar, Antigua oder Barbuda: Kosten sparen, um dadurch einen Teil der Einnahmerückgänge aufgrund eingebrochener Frachtraten zu kompensieren. Zwar geht es für die Schifffahrtsbranche langsam wieder aufwärts, doch der Abverkauf aus der Handelsflotte deutscher Reedereien hat sich auch im vergangenen Jahr ungebrems fortgesetzt. Die Flotte steht im starken internationalen Wettbewerb. Fuhren 2008 noch mehr als 3600 Schiffe deutscher Reeder auf den Weltmeeren, umfasste die Gesamtflotte zum 31. Dezember 2017 nach Angaben des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) noch 2343 Schiffe.

Damit unterhält Deutschland zwar immer noch die viertgrößte Handelsflotte - die Position war allerdings schon mal besser. Griechenland, Japan und China sind davongezogen und das zum Teil mit Schiffen, die ausgerechnet von deutschen Reedern als Notverkäufe auf den Markt gekommen waren.

Auch die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge war im vergangenen Jahr eher wieder rückläufig. Ende Dezember lag der Wert laut BSH bei 326 Einheiten. Im internationalen Schiffsregister ISR waren Ende Dezember noch 183 Schiffe unter deutscher Flagge gelistet. Während einige Reedereien bewusst Schiffe wieder einflaggen, wie etwa die Hamburger Schwergutreederei SAL Heavy Lift, sind viele andere deutsche Reeder noch nicht überzeugt.

Bundesregierung schafft Anreize

In den vergangenen Jahren gab es vonseiten der Bundesregierung deshalb unterschiedliche Subventionen, die dazu beitragen sollten, die deutsche Flagge wieder attraktiver zu machen. So will die deutsche Schifffahrtspolitik möglichst viele Schiffe unter deutscher Flagge behalten oder zurückholen. Die Politiker gehen davon aus, dass so eine qualifizierte Ausbildung von deutschen Schiffsmechanikern und -offizieren ermöglicht wird.

Dazu gehört auch die gemeinnützige Stiftung „Schiffahrtsstandort Deutschland“ mit Sitz in Hamburg. Sie unterstützt finanziell die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern, die auf in deutschen Seeschiffsregistern eingetragenen Schiffen beschäftigt sind.

Von dieser Förderung profitieren übrigens auch Bremer Nautik-Studenten. Wer an der Hochschule Bremen dieses Fach studiert, der soll auf Schiffen der im Bremer Rhederverein angeschlossenen Mitgliedsfirmen die nötige Bordpraxis erlangen können. Die Zusage für ein studienbegleitendes Bordpraktikum können Bremens Reeder allerdings nur deshalb so klar aussprechen, weil es die Förderinstrumente des Bundes gibt.

Mit den ausgebildeten Fachkräften soll der Schiffahrtsstandort Deutschland gesichert werden. Statistisch gesehen findet unter deutscher Flagge im Vergleich zu anderen Flaggenstaaten am meisten Ausbildung statt.

Auch Bundeskanzlerin Angela Merkel hatte im vergangenen Jahr die Reeder dazu aufgerufen, ihre Schiffe vermehrt unter deutscher Flagge zu betreiben, und machte deutlich, wie wichtig der Erhalt des maritimen Know-hows für den Wirtschaftsstandort Deutschland sei.

Da der Flaggentausch bisher jedoch nur mäßig ausfiel, hat die Bundesregierung mit weiteren Förderprogrammen nachgelegt. So wurde der Lohnsteuererhalt 2016 von 40 auf 100 Prozent angehoben. Damit braucht die anfallende Lohnsteuer der Seeleute nicht abgeführt zu werden. Außerdem werden bei der Sozialversicherung die



Die Bundesregierung ist bemüht, so viele Schiffe wie möglich unter die deutsche Flagge zurückzuholen. FOTO: ACTION PRESS

Arbeitgeberanteile seit Jahresbeginn weitgehend erstattet.

Aus Sicht von Experten könnte es in den kommenden zwei Jahren zu weiteren Rückflaggungen kommen. Allerdings gibt es eine sogenannte Ausflaggungsfrist, die in der Regel zwei Jahre beträgt. Und vor Ablauf dieser Frist sei der Wechsel wegen der damit verbundenen Kosten unwirtschaftlich.

Für viele Reeder habe bis Mitte 2016 zudem die bisherige Schiffsbesetzungsverordnung maßgeblich dazu beigetragen, dass die deutsche Flagge nicht mehr wettbewerbsfähig gewesen sei. Bis dahin galt,

dass in Abhängigkeit von der Schiffsgröße bis zu vier Unionsbürger als Schiffs-offiziere an Bord tätig sein sollten. Zudem war ein Schiffsmechaniker vorgeschrieben. Im Juli 2016 hat das Bundesverkehrsministerium diese Vorschriften gelockert. Für Schiffe ab 8000 Bruttoreaumzahl (BRZ) ist die Besetzung nur noch mit einem EU-Kapitän und einem EU-Offizier vorgeschrieben, für Schiffe bis 8000 BRZ reicht ein EU-Kapitän.

Während viele Reeder diese Änderung begrüßten, gab es von zahlreichen Gewerkschaften Kritik dafür. Die Reduzierung der Mindestanzahl der auf deut-

schen Schiffen zu beschäftigenden europäischen Seeleute sei nicht geeignet, das notwendige Know-how durch in Deutschland ausgebildete Seeleute zu halten oder gar auszubauen. Aus Protest verließ Verdr deshalb das Maritime Bündnis. Es war 2001 auch gegründet worden, um die Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute zu sichern. „Die Bundesregierung will deutsche Seeleute zum Auslaufmodell machen und den Reedereien gleichzeitig Subventionen um 130 Millionen Euro jährlich ohne Gegenleistung erhöhen“, sagte Verdr-Bundesvorstandsmitglied Christine Behle damals zu der Begründung.