



Jahresbericht 2009 / 2010 anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung am 21. Juni 2010

Die Reedereien im Unterwesergebiet können naturgemäß nicht entkoppelt von den Weltmärkten und den internationalen Schifffahrtsmärkten agieren, sondern sind in Zeiten eines Angebotsüberhanges genauso den Marktbewegungen und dem Marktdruck ausgeliefert wie die Reedereien an anderen Standorten. Sie haben jedoch in den Jahren einer sehr dynamischen Marktentwicklung weitestgehend darauf verzichtet, spekulativ Schiffsraum zu ordern, für den die Baufinanzierung und die Beschäftigung nach Fertigstellung noch nicht gesichert waren.

Die Probleme mit den Bestandsschiffen aber waren und sind für die Reedereien in Bremen und umzu sehr vergleichbar mit denen an anderen Standorten.

Die Containerschifffahrt hatte im Jahre 2009 besonders zu leiden. Noch immer ist es für bestimmte Schiffsgrößen schwierig, nach dem Auslaufen einer Time Charter das Schiff mit einem neuen Chartervertrag zu versorgen und damit seine Beschäftigung und regelmäßige Einnahmen zu gewährleisten. Wenn sich auch die Märkte über die verschiedenen Schiffsgrößen hinweg insbesondere in den letzten vier Wochen gebessert haben, können nicht durchgehend Raten verhandelt werden, die die Betriebskosten und den Kapitaldienst für noch nicht getilgte Schiffskredite decken. Einzelne neu geschlossene Charterverträge sehen allerdings Optionen für eine Verlängerung des Vertrages nach Beendigung der Laufzeit vor, die dann bei ausgeübter Option deutlich höhere Tagesraten vorsehen. Die Marktteilnehmer in der Containerfahrt gehen offensichtlich davon aus, dass sich die Nachfrage dem Angebot zumindest mittelfristig nähern wird. Gleichwohl wird das Jahr 2010 für viele Reedereien schwierig werden, da ihre Liquidität bereits in dem problematischen Jahr 2009 angegriffen wurde.

Da der Seetransport großer Anlagenteile für Investitionsprojekte in aller Welt mit sehr langen Vorzeiten geplant wird, folgte dieses Marktsegment den allgemeinen Marktentwicklungen nur mit Verzögerung. Mitte des letzten Jahres hatte die Projekt- und Schwergutschifffahrt ihren Tiefpunkt erreicht. Zu Beginn des Jahres 2010 hat sich der Markt leicht stabilisiert und zieht mittlerweile wieder an.

Die in den bremischen Häfen aktive Schleppschifffahrt spürte im vergangenen Jahr den Rückgang der Schiffsanläufe unmittelbar. Erst mit einer Belebung des Container- und vor allem des Automobilumschlages wird auch die Beschäftigung in diesem speziellen Marktsegment wieder zunehmen.

Die Tankschifffahrt entwickelte sich uneinheitlich. Die europäische Fahrt zur Versorgung der Verbrauchermärkte ist zwar nicht vollständig konjunkturunabhängig, hat sich aber auch in Zeiten von konjunkturellen Einbrüchen als robust erwiesen. Schiffe mit Eisklasse haben vom strengen Winter profitiert.

Die Jahre 2009 und 2010 sind mit Abstand die schwierigsten, die die Reedereien nach dem zweiten Weltkrieg zu überstehen haben. Die klein- und mittelständische Struktur der Bremer Reedereien und die Streuung der Aktivitäten in vielen Märkten der Schifffahrt haben sich stabilisierend auf den Reedereistandort ausgewirkt.

In Bremen werden mittlerweile rund 400 Schiffe bereedert. Ein gutes Viertel der Schiffe ist in der Containerfahrt zuhause, ein knappes Viertel sind Multipurpose-Schiffe. Ein Drittel der Flotte wird etwa zur Hälfte von Tankern und Bulkern gestellt. Schlepper, Forschungsschiffe und Spezialschiffe ergänzen die Flotte im Unterwesergebiet.

In den Reedereibetrieben sind über 1000 zum großen Teil besonders qualifizierte Mitarbeiter beschäftigt. Über 8000 Seeleute fahren auf den Schiffen. Rund 500 junge Leute werden von den Reedereien entweder an Land als kaufmännische Mitarbeiter oder auf See über Betriebspraktika oder im Rahmen einer dualen Ausbildung zum Schiffsmechaniker ausgebildet.

Zum Februar dieses Jahres konnte nach einer Vorlaufzeit von zweieinhalb Jahren die Stiftungsprofessur am Fachbereich Nautik der Hochschule Bremen besetzt werden. Mitgliedsunternehmen des Bremer Rhedervereins hatten im Sommer 2007 die Stiftungsprofessur für fünf Jahre ins Leben gerufen. Professor Dr. Thomas Pawlik wird als zwischenzeitlich gewählter Studiendekan den nautischen Studiengang restrukturieren und in einen Bachelor-Studiengang umwandeln sowie einen Masterstudiengang entwickeln. Die betriebswirtschaftliche Komponente des Studiums an der Hochschule Bremen wird unter seiner Regie weiter gestärkt werden.

Der Bremer Rhederverein fühlt sich in seinem Selbstverständnis in der Pflicht, die gewerbepolitischen Leitlinien des Verbands Deutscher Reeder aktiv mit zu gestalten und in der Reederschaft wie nach außen hin aktiv zu vertreten. Drei Vorstandsmitglieder und ein weiterer Vertreter nehmen als Mitglieder des Verwaltungsrats regelmäßig an dessen Sitzungen teil und stärken mit ihrem Engagement die Ausrichtung des Verbands Deutscher Reeder auf eine mittelstandsorientierte Verbandspolitik.

Im Zentrum aller gewerbepolitischen Bemühungen steht der Erhalt der Tonnagesteuer. Die Tonnagesteuer ist das zentrale Instrument, das den Aufbau der deutschen Handelsflotte und deren Stellung in der weltweiten Seeschifffahrt in den letzten Jahren seit 1999 erst ermöglicht hat. Ohne die Tonnagesteuer wäre die dynamische Entwicklung der deutschen Schifffahrtsstandorte undenkbar gewesen. Wer die Tonnagesteuer in Frage stellt, stellt den gesamten Schifffahrtsstandort Deutschland in Frage. Die Beschäftigungswirkung der Tonnagesteuer in Deutschland ist enorm. Durch die Bindung der Bereederung in Deutschland sind in den Reedereibetrieben viele Tausende qualifizierte und gut bezahlte Positionen geschaffen worden. Selbstverständlich übernehmen die Reeder mit dem Wachsen der Schifffahrtsstandorte auch eine wachsende Verantwortung für die Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten.

Die Politik erwartet für den Erhalt der Tonnagesteuer auch eine adäquate Zahl von Schiffen unter deutscher Flagge. Auf der Nationalen Maritimen Konferenz im Mai 2003 in Lübeck hatten die deutschen Reeder zugesagt, bis Ende 2006 mindestens 400 Schiffe in der internationalen Fahrt unter deutscher Flagge zu betreiben. Im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz im Dezember 2006 in Hamburg hatten die Reeder zugesagt, bis Ende 2008 mindestens 500 Schiffe unter der deutschen Flagge zu führen. Beide Zusagen konnte die deutsche Reederschaft einhalten. Die Zusage auf der Nationalen Maritimen Konferenz im März letzten Jahres in Rostock, bis Ende 2010 weitere 100 Schiffe unter die deutsche Flagge zu bringen, hatten die Reeder unter dem Vorbehalt unveränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen gegeben. Mit dem Durchschlagen der Finanzkrise auf die Realwirtschaft standen viele Reedereien in Deutschland vor enormen Herausforderungen. Die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge ist daher seit dem Jahre 2008 zurückgegangen. Die politischen Entscheidungsträger werden für diese Entwicklung Verständnis aufbringen können, wenn sie wissen, dass die deutsche Reederschaft im Grundsatz an ihrer Zusage festhält. Die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge wird wieder steigen. Auch die

Zahl 600 wird in gemeinsamer Anstrengung erreicht werden können. Es braucht aber eine stabile Weltwirtschaft und einfach noch etwas Zeit, damit die Reeder ihre Zusage einhalten können.

In Bremen gibt es seit dem Spätherbst 2008 einen Pool „Deutsche Flagge“. Zwei Reedereien haben zusätzliche Schiffe unter die deutsche Flagge gebracht. Die Mehrkosten für die deutsche Flagge werden von den am Pool beteiligten Schiffen gemeinsam getragen. Diese Umlagevereinbarung ist einmalig in Deutschland. Ziel ist es, den Bremer Pool deutlich auszuweiten. Wünschenswert wäre es, wenn sich auch an anderen Standorten Reedereien zu Umlagepools zusammenfänden oder es gar einen nationalen Pool gäbe, in dem alle Reedereien die Möglichkeit bekämen, sich mit finanziellen Beiträgen an den Mehrkosten für den Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge zu beteiligen. Damit könnten auch die vielen klein- und mittelständischen Reedereien ihren Beitrag an den Mehrkosten der deutschen Flagge leisten, ohne selbst ein Schiff unter die deutsche Flagge bringen zu müssen.

Eine Aufgabe sieht der Bremer Rhederverein darin, vor Ort auf die Bedeutung des Reedereistandes hinzuweisen und sich für Verbesserungen der Standortbedingungen einzusetzen. Die Schifffahrt ist eine Keimzelle der bremischen Wirtschaft und die Reedereien finden hier ein ausgesprochen maritim geprägtes Umfeld vor, in dem viele Partner, die Reedereibetriebe, das Schiffsregister, die Ausbildungsstätten, die schiffsfinanzierenden Banken und die Versicherer sehr zielorientiert zusammenarbeiten. Der Koalitionsvertrag der Bremer Landesregierung sieht ausdrücklich die „Förderung der Seeschifffahrt und des Reedereistandes Bremen“ vor. Der Vorstand sieht es nach wie vor als größte Herausforderung an, mit den zuständigen Ressorts Wirtschaft und Häfen, Bildung und Wissenschaft, insbesondere aber Finanzen, Fortschritte auf diesem Weg zu erzielen.

Der Bremer Rhederverein bietet den Vertretern der Mitgliedsunternehmen eine Vielzahl von Gelegenheiten, untereinander den gegenseitigen Austausch von Informationen, Meinungen und Einschätzungen zu pflegen. Über die Inhalte aus den Sitzungen des Verwaltungsrats des Verbands Deutscher Reeder können sich die Mitgliedsunternehmen immer sehr kurzfristig auf den Mitgliederversammlungen informieren. Beim „Bremer Rhederfrühstück“, werden Themen von externen Referenten beleuchtet und zur Diskussion gestellt. Neben dem „Inspektoren-Stammtisch“ der bereits seit einem Jahr existiert, hat sich auch ein „Personaler-Stammtisch“ im Bremer Rhederverein gegründet. Die Personalverantwortlichen aus den Reedereibetrieben finden hier den Kontakt zu ihren Kollegen aus anderen Unternehmen, die häufig mit ganz ähnlichen Herausforderungen im beruflichen Alltag konfrontiert sind. Das junge Schifffahrtsnetzwerk „BRV 39“ richtet sich an junge Kaufleute aus den Reedereien, Schiffsversicherern und schiffsfinanzierenden Banken. In geselliger Runde trifft sich dieser Kreis alle halbe Jahr zu einem Event in lockerer Atmosphäre. Unter dem Motto „Shipping in a Free Market“ fand ein gemeinsamer Freimarkt-Besuch statt. Eine Sonderausstellung des Focke-Museums zum Thema „Manieren“ fand unter dem Motto „Shipping and Culture“ ebenfalls bei den Teilnehmern sehr guten Anklang.

Die Qualität eines Schifffahrtsstandortes zeigt sich auch in der Kommunikationsdichte, mit der die am Schiffsbetrieb beteiligten Unternehmen miteinander im Austausch stehen. Dieser Austausch ist für die Geschäftsführungen und den Mitarbeitern der Unternehmen gleichermaßen gewinnbringend. Der gesamte Schifffahrtsstandort an der Unterweser profitiert von dem gemeinsamen Auftritt der Reedereien im Bremer Rhederverein.

Der Bremer Rhederverein ist im World Wide Web mit seiner Homepage www.rhederverein.de präsent, auf der Besucher eine Vielzahl von Informationen erhalten. Wer sich für die Entwicklung des Schifffahrtsstandortes

Bremen interessiert, weiß die reich bebilderte Chronik „Schiffahrt mit drei f“, die der Bremer Rhederverein im letzten Jahr anlässlich seines 125-jährigen Bestehens herausgegeben hatte, zu schätzen.

Zur Mitgliederversammlung am 21. Juni 2010 lief die Amtszeit von Herrn Peter Grönwoldt und von Herr Michael Vinnen aus. Beide wurden erneut in den Vorstand gewählt. Dem Vorstand gehören damit an:

Thorsten Mackenthun (Vorsitzer)	Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG Hansa Mare Reederei GmbH & Co. KG
Michael Vinnen (stellv. Vorsitz.)	F. A. Vinnen & Co. (GmbH & Co. KG)
Hylke H. Boerstra	Carl Büttner GmbH & Co. KG
Peter Grönwoldt	Harren & Partner Ship Management GmbH & Co. KG
Michael Ippich	Unterweser Reederei GmbH RF Forschungsschiffahrt GmbH
Robert Völkl	Geschäftsführer des Bremer Rhedervereins

Bremer Rhederverein
World Trade Center Bremen (4.112)
Birkenstrasse 15
28195 Bremen

Tel.: 0421 327808
Fax: 0421 327838
bremer@rhederverein.de
www.rhederverein.de

Vorsitzer : Thorsten Mackenthun
Geschäftsführer : Robert Völkl

Eingetragen im Vereinsregister am Amtsgericht Bremen VR 2289

Der Bremer Rhederverein wurde im Jahre 1884 in Bremen gegründet und ist der Zusammenschluss der Reedereien in Bremen und im Unterwesergebiet. Für die Entscheidungsträger aus der Politik, der Verwaltung sowie der Wirtschaft gilt der Bremer Rhederverein als zuverlässiger und kompetenter Ansprechpartner.