



Jahresbericht 2010 / 2011

anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung am 7. Juni 2011

Die schwerste Schifffahrtskrise der Nachkriegszeit in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 ist weitgehend überwunden. Die Frachtraten haben seit Sommer letzten Jahres, ausgehend von einem desaströsen Niveau, in vielen Teilmärkten zumindest ein wieder auskömmliches Niveau erreicht, das die Zahlung der Zinsen und die Tilgung der Schiffskredite ermöglicht.

Gleichwohl ist die Erlössituation in vielen Teilmärkten nach wie vor unbefriedigend. Da die Liquidität vieler Einschiffsgesellschaften in den Jahren 2009 und 2010 stark beansprucht wurde, ist für eine Reihe von Schiffen das Jahr 2011 entscheidend dafür, ob sie zurück in alte Stärke fahren können. Für einzelne Teilmärkte scheint erst in diesem Frühjahr die Talsohle erreicht zu sein.

Segmente in der Tank- und in der Massengutfahrt können kaum auskömmliche Raten erzielen.

Die Schwergut- und Projektschifffahrt wurde von der Krise ebenfalls mit zeitlicher Verzögerung erfasst. Die Insolvenz der größten Reedereigruppe in diesem Segment mit Sitz in Bremen in diesem Frühjahr fand ein ausführliches Medienecho. Für den Schifffahrtsstandort Bremen ist die Insolvenz ein schwerer Verlust. Der Bremer Rhederverein ist froh, dass - auch mit solidarischer Hilfe seiner Mitgliedsunternehmen - alle Auszubildenden der Reedereigruppe ihre Ausbildung in anderen Betrieben fortführen und zu Ende bringen können.

Dass die Reedereigruppe innerhalb von eineinhalb Jahrzehnten die Entwicklung nehmen konnte, spricht für den Schifffahrtsstandort Bremen. Die Qualität des Schifffahrtsstandortes und die mittelfristigen Aussichten der Reedereien im Unterwesergebiet bleiben von der Insolvenz unberührt. Bremen mit dem Unterwesergebiet ist nach wie vor ein Standort mit einem ausgesprochen maritimen Umfeld. Die Region weiß, dass die Wirtschaft und der Wohlstand dieser Region maßgeblich von der Seehafenverkehrswirtschaft und der Schifffahrt abhängen. Reedereien finden in Bremen kompetente Partner in der Schiffsfinanzierung und in der Schiffsversicherung. Das leistungsfähige Schiffsregister im Herzen der Stadt ist schnell erreichbar und mit engagierten Mitarbeitern besetzt.

Der Koalitionsvertrag der jetzt auslaufenden Landesregierung sieht ausdrücklich die „Förderung der Seeschifffahrt und des Reedereistandes Bremen“ vor. Zu Beginn des Jahres hatte der Senat Überlegungen angestellt, die Schiffsregister in Bremen und Bremerhaven am Standort Bremerhaven zusammenzulegen. Nach Intervention des Bremer Rhedervereins mit guten Argumenten hat der Senat von diesen Überlegungen Abstand genommen und wird das Schiffsregister – auch mit Blick auf die Koalitionsvereinbarung – in Bremen beibehalten.

Der Bremer Rhederverein wird den intensiven Dialog mit der neuen Landesregierung fortsetzen und geht davon aus, dass auch sie sich eindeutig zum hiesigen Reedereistandort bekennt. Die Entwicklung in den letzten Jahren zeigt deutlich, dass es wichtig und richtig ist, die Seeschifffahrt als Keimzelle der maritimen Wirtschaft besonders zu pflegen.

Zu Beginn dieses Jahres wurden deutlich über 400 Schiffe in Bremen und im Unterwesergebiet von den dort ansässigen Reedereiunternehmen bereedert, also ausgerüstet, bemannt, befrachtet und kaufmännisch geführt. Diese Tätigkeiten erfordern gut ausgebildete Fachkräfte. Rund 1000 kaufmännische Mitarbeiter finden in den Unternehmen hoch interessante und gut bezahlte Beschäftigung. Auf den Schiffen fahren circa 8000 Seeleute.

Reedereien sind auf qualifiziertes Personal angewiesen, auf See wie an Land. Daher kommt der Ausbildung eine überragende Bedeutung zu. Die Unternehmen im Bremer Rhederverein unterstreichen ihre Verantwortung durch eine Stiftungsprofessur über fünf Jahre im Fachbereich Nautik der Hochschule Bremen, die im letzten Jahr besetzt werden konnte.

Im Jahre 2006 konnte an der Hochschule Bremen ein bundesweit einmaliger „Internationale Studiengang Shipping and Chartering“ installiert werden, der viele kaufmännisch-betriebswirtschaftliche Inhalte zum Gegenstand hat, die speziell auf die Erfordernisse der internationalen Schifffahrt zugeschnitten sind. Um die 35 Studienplätze per annum bewerben sich regelmäßig rund 200 junge Leute. Die Absolventen finden anspruchsvolle Aufgaben in Reedereien, Versicherungen, Hafenunternehmen und anderen Bereichen, die eng mit der Schifffahrt zusammenarbeiten. Der Studiengang wurde seinerzeit mit starkem Engagement der jetzt in Insolvenz gegangenen Reederei-Gruppe eingeführt. Mit der Insolvenz ist der Studiengang in eine finanzielle Schieflage geraten. Die Hochschule Bremen ist mit starker Unterstützung des Bremer Rhedervereins derzeit dabei, ein Konsortium von Branchen, Verbänden und Institutionen zusammenzustellen, um den Studiengang über die schwierige Phase hinweg in eine dauerhaft gesicherte Zukunft zu helfen.

Nach dem Schnüren des schifffahrtspolitischen Pakets im Jahre 1998 mit Einführung der Tonnagesteuer, des Lohnsteuereinbehalts und einer Reform der Schiffsbesetzungsverordnung hat der Schifffahrtsstandort Deutschland einen enormen Aufschwung erlebt. Das schifffahrtspolitische Paket wurde seinerzeit von allen Fraktionen im Bundestag mitgetragen. Mit dem Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung im Jahre 2003 wurde der 40-prozentige Lohnsteuereinbehalt in Form von Zuschüssen aus dem Verkehrsministerium verdoppelt. Im Gegenzug hatten die Reeder die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge von 300 auf über 500 Schiffe Ende 2008 erhöhen können. Die Ausbildungszahlen konnten verdoppelt werden, die Kapazitäten an den nautischen Hochschulen wurden mit Hilfe der Reederschaft ausgebaut.

Auch in der Krise haben die Reeder ihre Beschäftigten in den Unternehmen gehalten und ihre Ausbildungsanstrengungen fortgesetzt. Mit dem Ende der Krise wollten die Reeder wieder verstärkt Schiffe unter die deutsche Flagge bringen.

Die deutsche Flagge verursacht den Reedern zwischen 450.000 und 500.000 Euro Mehrkosten pro Schiff im Jahr. Mit Hilfe des Lohnsteuereinbehalts und der Beihilfen zur Reduzierung der Lohnnebenkosten konnten die Nachteile auf 250.000 bis 300.000 Euro reduziert werden. Trotz der Beihilfen verblieb beim Fiskus und bei den Sozialkassen ein Plus von über 100.000 Euro pro Schiff - für Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträge, die übrigens auch für ausländische Seeleute entrichtet werden, die die Versicherungen so gut wie niemals in Anspruch nehmen. Insgesamt hat die deutsche Reederschaft in den letzten Jahren rund 150 Mio. Euro per annum aufgewandt, um die deutsche Flagge zu stärken. Dies

war Bestandteil des Maritimen Bündnisses ebenso, wie die Beihilfen des Bundes, die im vergangenen Jahr 57 Mio. Euro ausmachten.

Ohne Vorankündigung oder gar vorherige Konsultation der Bündnispartner hat die Bundesregierung im vergangenen Sommer die Beihilfen ab 2011 halbiert. Schon in diesem Jahr werden de facto keine Beihilfen zur Reduzierung der Lohnnebenkosten mehr gewährt. Lediglich an den Ausbildungsbeihilfen möchte die Bundesregierung festhalten. Damit stellt die Bundesregierung die Balance der Lasten zwischen der Wirtschaft und der Politik und damit das Maritime Bündnis insgesamt in Frage. Betroffen sind vor allem diejenigen Reedereien, die sich bislang bündnistreu verhalten und ihren Solidarbeitrag für die deutsche Flagge entrichtet haben.

Auf der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz am 27. und 28. Mai 2011 in Wilhelmshaven hat die Bundesregierung noch einmal ihre Neuausrichtung der Schifffahrtspolitik bestätigt – trotz aller Proteste der Schifffahrt wie der Gewerkschaft. Einzig positiv ist, dass die Bundesregierung ein eindeutiges Bekenntnis zum Erhalt der Tonnagesteuer abgelegt und sie damit diskussionsfest gemacht hat.

Die Zukunft der deutschen Flagge aber ist nach der Kürzung der Beihilfen ungewiss. Zwar hat die Bundesregierung auf der Konferenz den Willen bekundet, Kompensationen für die wegfallenden Beihilfen zu suchen, ob sie aber gefunden und ausreichen werden, um den Fortbestand und den Ausbau der deutschen Flagge zu ermöglichen, erscheint derzeit zweifelhaft.

Das angekündigte Gutachten, das die Bundesregierung zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge in Auftrag geben möchte, wird dies bestätigen. Sinnvoll und richtig wäre es gewesen, erst fachlichen Rat und gutachterliche Hilfe in Anspruch zu nehmen und dann auf Basis dieser Erkenntnisse politische Entscheidungen zu treffen. Hier hat die Bundesregierung genau den umgekehrten Weg gewählt.

Schifffahrt ist international und weltweit. Sie lässt sich von Deutschland aus ebenso gut und deutlich günstiger unter ausländischer Flagge betreiben. Die entscheidende Frage ist, ob die deutschen Schifffahrtsstandorte, die Reedereien, die Verwaltungen, die Hafengebiete, die Lotsen und andere Bereiche auch zukünftig noch Nautiker sowie Techniker mit ausreichender Seeerfahrung finden, auf die sie so dringend angewiesen sind. Es wäre fatal, wenn aufgrund des Rückgangs der deutschen Flagge die Ausbildung deutscher Seeleute zurückgefahren würde, weil ihre Ausbildung und Beschäftigung an Bord der ausgeflaggten Schiffe aus administrativen und wirtschaftlichen Gründen nicht gewährleistet werden könnte. Ohne nautischen und technischen Nachwuchs drohen Reedereistandorte mittel- bis langfristig auszutrocknen.

In den nächsten Wochen und Monaten werden erhebliche Anstrengungen erforderlich sein, um die Perspektiven für maritime Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute trotz der geänderten Förderungssituation dauerhaft zu sichern. Der Bremer Rhederverein wird diese Anstrengungen aktiv und engagiert begleiten.

Standorte, Cluster und Branchen sind immer dann besonders erfolgreich, wenn alle Beteiligten miteinander kommunizieren. Der Bremer Rhederverein sieht es als eine seiner Aufgaben an, die Kommunikation zu fördern und ihr einen Rahmen zu geben. Der Bremer Rhederabend im Sommer eines jeden Jahres

gibt den Reedern und den zahlreichen Gästen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Lehre eine gute Möglichkeit, miteinander ins Gespräch zu kommen, Verbindungen zu knüpfen und zu pflegen. Die Vertreter der Mitgliedsunternehmen treffen bei Versammlungen, Inspektoren- und Personaler-Stammtischen und Frühstückten zusammen, bei denen ausgewählte Themen im Mittelpunkt stehen. Die jungen Mitarbeiter begegnen sich in dem Schifffahrtsnetzwerk „BRV 39“. Darüber hinaus steht der Vorstand im engen Kontakt mit der Politik, den senatorischen Dienststellen, den Banken und der Versicherungswirtschaft.

Zur ordentlichen Mitgliederversammlung am 7. Juni 2011 lief die Amtszeit von Herrn Hylke H. Boerstra und von Herrn Thorsten Mackenthun ab. Beide wurden erneut gewählt. Außerdem wurde Herr Joachim Zeppenfeld von der Mitgliederversammlung neu in den Vorstand berufen. Herr Michael Ippich ist am Tage der Mitgliederversammlung aus dem Vorstand ausgeschieden. Dem Vorstand gehören damit an:

Thorsten Mackenthun (Vorsitzer)	Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG Hansa Mare Reederei GmbH & Co. KG
Michael Vinnen (stellv. Vorsitzer.)	F. A. Vinnen & Co. (GmbH & Co. KG)
Hylke H. Boerstra	Carl Büttner GmbH & Co. KG
Peter Grönwoltd	Harren & Partner Ship Management GmbH & Co. KG
Joachim Zeppenfeld	Bremer Bereederungsgesellschaft mbH & Co. KG

Bremer Rhederverein
Raum 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.