



Bremer Reeder flaggen um

29 Schiffe sollen wieder unter Schwarz-Rot-Gold fahren / Geforderte Quote getoppt

Von Krischan Förster

BREMEN. Bei der Rückflaggung von Schiffen unter die deutsche Flagge sorgen die Bremer Reedereien für einen Paukenschlag. In den nächsten Monaten wollen sie auf 29 Schiffen wieder Schwarz-Rot-Gold hissen. Das ist fast ein Drittel der geforderten Gesamtzahl von 100 Schiffen.

Deutschland stellt mit knapp 3200 Frachtern die weltweit drittgrößte Handelsflotte. Die Zahl der Schiffe mit Schwarz-Rot-Gold am Heck dümpelt seit Monaten unverändert bei rund 410 Schiffen, die ausgeflaggte Flotte legte dagegen munter zu – allein 2007 um knapp 15 Prozent. So lässt sich pro Schiff rund eine Viertelmillion Euro pro Jahr sparen. Jetzt erst, wenige Monate vor der Maritimen Konferenz in Rostock, tut sich etwas.

Bundesregierung, der Verband Deutscher Reeder (VDR) und die Gewerkschaften hatten im Rahmen des Maritimen Bündnisses vereinbart, in diesem Jahr weitere 100 Schiffe zurückzuflaggen und die Ge-

samtzahl auf 500 zu steigern. Das ist die von den Reedern zugesagte Gegenleistung für die seit 1999 geltenden Steuererleichterungen in der Seeschifffahrt (Tonnagesteuer). Unmissverständlich hatte die Maritime Koordinatorin der Bundesregierung, Dagmar Wöhrl, jüngst die Reeder zum Handeln aufgefordert. Sonst liefen sie Gefahr, die gewährten Erleichterungen wieder zu verlieren. Spätestens im März wird abgerechnet.

Bremen ist jetzt der erste Reedereistandort, der seine Verpflichtung einlöst. Mehr noch: Die geforderte Quote wird sogar weit übertroffen. Die hiesigen Reeder steuern mit derzeit 350 Schiffen etwa elf Prozent der deutschen Handelsflotte. Mit 62 Schiffen unter deutscher Flagge wird der vom VDR angepeilte Flottenanteil (17 Prozent) jetzt schon knapp übertroffen. Mit der fest zugesagten Rückflaggung von 25 weiteren Schiffen sind es künftig 25 Prozent. „Wir haben alle hiesigen Schifffahrtsunternehmen ins Boot holen können“, sagt Thorsten Mackenthun, Vorsitzter des Bremer Rhedervereins.

Wahrscheinlich steigt der Bremer Beitrag noch. Die Idee: Sechs kleinere Reedereien mit weniger als fünf Schiffen sollen einen Pool bilden, gemeinsam weitere vier Schiffe zurückzuflaggen und sich die Kosten teilen. Ein Modell, das es so in Deutschland bislang noch nie gegeben hat. „Das hätte Signalwirkung“, glaubt Mackenthun. Denn aus Hamburg und von der Ems-Achse, den beiden anderen großen Schifffahrtsregionen, stehen die endgültigen Zusagen noch aus.

Die Reeder handeln nicht nur aus Patriotismus oder gar Ehrgefühl. Ihnen droht in naher Zukunft ein gravierender Personalmangel. „Deshalb wollen wir neue Ausbildungsplätze unter deutscher Flagge schaffen“, sagt Mackenthun. Und die Reeder denken an ihre Rolle in der weltweiten Schifffahrt. „Nur mit einer großen Handelsflotte unter eigener Flagge haben wir auch international den nötigen Einfluss.“

Kommentar
Häfen & Verkehr

Seite 2
Seite 26

KOMMENTARE

Signal von der Weser

Krischan Förster zur Rückflaggung deutscher Schiffe

An den zwölf Schiffen der Reederei German Tanker weht am Heck die deutsche Flagge. Eine absolute Ausnahme, nicht nur für Bremen. Viele andere Schifffahrtsunternehmen waren in der Vergangenheit weniger patriotisch und registrierten ihre Seeschiffe lieber in Panama, auf den Bahamas, in Liberia oder dem kleinen Antigua & Barbuda.

Unter den sogenannten Billigflaggen konnten sie Personalkosten, Sozialleistungen und Sicherheitsstandards deutlich senken und jede Menge Geld sparen. Massenhaft beförderten die Reeder damals deutsche Seeleute von Bord. Wenn sie nun wieder umsteuern, hat das wenig mit Patriotismus oder etwa einem schlechten Gewissen zu tun. Die Reeder folgen vor allem dem eigenen, rein unternehmerischen Interesse.

Die von der Bundesregierung geschaffene Tonnagesteuer hat wesentlich dazu beigetragen, dass gerade deutsche Reeder besonders vom Aufschwung der welt-

weiten Schifffahrt profitiert haben. Würden sie jetzt ihren Teil der Abmachung nicht einhalten, müssten sie den Verlust dieses einträglichen Verfahrens fürchten.

Mit ihren rasant wachsenden Flotten steuern die Unternehmen zudem mitten in einen Personalnotstand hinein. Deutsche Seeleute gibt es kaum noch, und auch an Land fehlen den Unternehmen qualifizierte Leute. Sie tun sich selbst den größten Gefallen, wenn sie künftig verstärkt ausbilden und neue Jobs schaffen.

Aus Bremen kommt daher das richtige Signal: Statt sich wie so oft stoisch an eine Minimalquote zu klammern und einige wenige vorzuschicken, haben die Reeder gemeinsam gewuppt, was derzeit machbar ist. Denn die Branche hat längst erkannt, dass es nicht allein um Steuerfragen und formale Absprachen geht, sondern um einen starken Standort für die Schifffahrt. Da gibt es an der Weser noch genug zu tun, auch auf Seiten der Politik. Ein Schritt ist jetzt schon mal getan.

Bremen setzt auf Schifffahrt

Senat legt Konzept zur maritimen Standortförderung vor

Von Krischan Förster

BREMEN. Bremen besinnt sich auf seine Traditionen als Schifffahrtsstandort. In einem zehneitigen Positionspapier hat der Senat jetzt für die Bremische Bürgerschaft aufgelistet, wie er sich künftig die „Förderung der Seeschifffahrt und des Reedereistandes Bremen“ vorstellt.

Lange Zeit hatte Bremen nur den Blick für seine glanzvolle maritime Vergangenheit, in der es weltweit führende Reedereien wie den Norddeutsche Lloyd oder die DDG Hansa gab und bedeutende Werften wie die AG Weser oder den Bremer Vulkan. Alles Unternehmen, die es seit spätestens den 90er Jahren nicht mehr gibt. Im Strudel ihres Untergangs verschwanden auch zahlreiche andere, zum Teil über Generationen geführte Firmen. Während die Erfolge in den Häfen gefeiert wurden, geriet die Schifffahrt über Jahre ein wenig aus dem Fokus der Politik. Das soll sich jetzt wieder ändern.

Denn die rasante Entwicklung des weltweiten Schiffsverkehrs hat auch den Reedereistandort in Bremen neu aufblühen lassen. Die Reedereien und die mit ihr verbundenen Branchen (Versicherungen, Schiffsausrüster, Makler, Agenten) hätten mit ihren 5500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten rund 1,5 Milliarden Euro an Steuereinnahmen generiert. „Die Seeschifffahrt stellt neben der Hafenvirtschaft den zweitgrößten Wertschöpfungsfaktor dar“, heißt es im Konzept. Deshalb müsse Bremen insbeson-

dere im Wettbewerb mit dem Reedereistandort Leer/Emden seine Stärken nutzen, um weitere Reedereien und maritime Dienstleister nach Bremen zu locken. Die Politik will es sich dabei zur Aufgabe machen, für verlässliche Standortbedingungen zu sorgen.

Die Forderung der Reeder nach einem effizienter arbeitenden Schiffsregister sei bereits erfüllt, steht im Papier. Eine im Dezember 2007 beim Amtsgericht Bremen eingesetzte Arbeitsgruppe habe für flexiblere Dienstzeiten gesorgt. Die Zuständigkeit für Schiffsregistereinträge sei auf zwei Rechtspfleger konzentriert worden. Zudem gebe es inzwischen eine zentrale E-Mail-Adresse und ein Informationsangebot im Internet.

Verbesserungsbedarf besteht offenbar vor allem in Steuerfragen. Die Reeder hatten moniert, dass die Bremer Finanzbehörden im Unterschied zu anderen Küstenländern die geltenden Bestimmungen (Befrachtungskommission, Teilwertermittlung, Unterschiedsbeträge) besonders rigide auslegten. Finanzsenatorin Karoline Linnert verweist da auf eine neue Verwaltungsanweisung des Bundesfinanzministeriums, die alle strittigen Fragen endgültig regeln soll. Vorerst seien alle Steuerfälle beim Finanzamt Mitte konzentriert worden.

Der Ausbildungspakt zwischen Reedern, der Hochschule Bremen und dem Land soll fortgesetzt werden. Außerdem werden pro Jahr 40 Fachschulplätze für die Qualifizierung von Schiffsmechanikern zu Nautikern oder Schiffsingenieuren geschaffen.