



Niedergeholt

Immer weniger Schiffe fahren unter deutscher Flagge / Bremer Rhederverein will mehr Hilfe vom Staat

VON PETER HANUSCHKE

Bremen. Der Beruf des Schiffsoffiziers mag für viele immer noch ein Traumberuf sein, aber es wird immer schwieriger, einen Arbeitsplatz auf einem deutschen Handelsschiff zu finden: Die Flotte wird von Jahr zu Jahr kleiner. Und wer auch noch auf einem Schiff unter deutscher Flagge fahren will, dessen Chancen sinken quasi von Woche zu Woche: Es wird munter ausgeflaggt. Prominentestes Beispiel im vergangenen Jahr: Die Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft (NSB) in Buxtehude, die ihre damals noch verbliebenden 38 deutsch geflaggten Containerschiffe ausflaggte, wodurch schrittweise 486 deutsche Seeleute bis 2017 ihren Arbeitsplatz verlieren. Diese Entwicklung bereitet auch dem Bremer Rhederverein große Sorgen. Langfristig gehe so maritimes Know-how verloren, das sowohl auf See als auch an Land dringend benötigt werde, sagt Michael Vinnen, Vorsitzter des Bremer Rhedervereins.

Seit 2012 ist die deutsche Handelsflotte um über neun Prozent geschrumpft – von 3671 auf 3296. Und Ende 2014 waren davon nur noch etwas über 200 Schiffe in der internationalen Fahrt unter deutscher Flagge. Auch die Bremer Flotte hat sich von 2012 um rund neun Prozent verkleinert. Ende 2014 zählte der Bremer Rhederverein 313 Schiffe, 70 von ihnen fahren

unter deutscher Flagge. Dass es weniger Schiffe gibt, ist dem allgemeinen Überangebot an Tonnage geschuldet, das seit Beginn der internationalen Schifffahrtskrise 2008 für den Verfall der Frachtraten verantwortlich ist, so Vinnen. Dass aber immer mehr ausgeflaggt werde, liege vor allem an den Kostennachteilen, die die deutsche Flagge im Vergleich zu anderen Flaggenstaaten nach sich ziehe. „Das ist ein klarer Nachteil – schließlich müssen wir uns dem internationalen Wettbewerb stellen.“ Und es gebe keine Flagge, die teurer sei. „Viele Reederei würde es schon reichen, wenn die deutsche Flagge zumindest das Kostenniveau erreiche würde wie andere vergleichsweise teure europäische Flaggenstaaten beispielsweise Dänemark.“

Ihre Hoffnung, dass die deutsche Flagge auf Wettbewerbsniveau gebracht wird, legen die Reederei in die Nationale Maritime Konferenz, die am 19. und 20. Oktober in Bremerhaven stattfindet. Schon jetzt wird die Konferenz in sogenannten Fachforen vorbereitet: „Seeschifffahrt 2025 – jetzt den Kurs bestimmen“ lautet der Titel des nächsten Vorbereitungstreffens, das am 16. Juni in Berlin stattfindet. Mit dabei: Der Bremer Uwe Böckmeyer (SPD), Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium und maritimer Koordinator der Bundesregierung.

Welcher Kurs genommen werden muss, damit die deutsche Flagge künftig eine

Chance hat, ist dem Bremer Rhederverein jetzt schon klar. Vinnen: Es müsse vor allem der Lohnsteuereinbehalt für Schiffe unter deutscher Flagge von heute 40 auf 100 Prozent ausgerichtet werden – so wie das etwa auch in Dänemark der Fall sei.

Im Grunde genommen möchte kein Reederei die deutsche Flagge verlassen, aber der Kostendruck mache diesen Schritt immer unumgänglicher, so Vinnen. „Die Kostennachteile der deutschen Flagge betragen selbst gegenüber vergleichsweise teuren Flaggenstaaten wie Dänemark und die Niederlande rund 500.000 Euro pro Jahr.“ Selbst unter Berücksichtigung der Beihilfen zur Senkung der Lohnnebenkosten bliebe ein Delta von 250.000 Euro. Um die deutsche Flagge wettbewerbsfähig zu machen, sei es erforderlich, alle Möglichkeiten voll auszuschöpfen, die die Beihilferichtlinien der Europäischen Union auch bieten – „andere Schifffahrtsnationen in der EU machen dies erfolgreich vor“.

Der Gesetzgeber müsse auch Hand an die Schiffsbesetzungsverordnung legen, fordert Vorstandskollege Dirk Rogge. Die Mindestzahl der EU-Seeleute sollte abgesenkt werden. Wenn diese Forderungen erfüllt würden – wie in anderen Ländern auch, sollten den deutschen Reederei die Arbeitgeberanteile an den Sozialversicherungsbeiträgen erlassen werden –, werde die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge

spürbar ansteigen, ist Rogge überzeugt. „Trotz einer Senkung der Anforderungen aus der Schiffsbesetzungsverordnung werden nicht weniger, sondern mehr deutsche Seeleute eingesetzt werden“, erpicht Vorstandsmitglied Achim Bouhane. Das hätten Erfahrungen aus Dänemark gezeigt. „Dort finden im Durchschnitt drei dänische Seeleute Beschäftigung auf dänischen Schiffen, in Deutschland sind es nur zwei, die im Durchschnitt auf deutschen Schiffen fahren.“

Komme es im Oktober bei der Nationalen Maritime Konferenz nicht zu einer Einigung im Sinne der Reederei, werde sich das Ausflaggen weiter fortsetzen, so Vinnen. Das sei dann unumgänglich.

Praxissemesterplätze

Die Mitgliedsreedereien des Bremer Rhedervereins haben sich dazu entschlossen, 30 zusätzliche Praxissemesterplätze für die Ausbildung der Studenten zum Nautischen Offiziersassistenten für das kommende Wintersemester zur Verfügung zu stellen. Die Bremer Reederei verbindet diese Aktion mit der Erwartung, den Internationalen Studiengang Smp Management an der Hochschule Bremen zu stärken und dadurch geeigneten Nachwuch für die eigene Flotte zu gewinnen.