



Eine Krise, auf die niemand vorbereitet war

Bremer Rhederverein: In der Containerschifffahrt sind im Spätherbst die Märkte vollends zusammengebrochen

VON PETER HANUSCHKE

Bremen. Die seit 2008 anhaltende Schifffahrtskrise macht der Bremer Landesbank (BLB), die ein Schiffsportfolio von mehr als 6,2 Milliarden Euro hat, schwer zu schaffen: Nur noch unter dem Dach des Mutterkonzerns NordLB wird die Bank weiter existieren können. Die Zukunft der Landesbank und die Schifffahrtskrise war auch Thema bei der Mitgliederversammlung des Bremer Rhedervereins am Montag, deren Mitglieds-Reedereien zu einem Großteil seit Jahren intensive Geschäftsbeziehungen zur schiffsfinanzierenden BLB pflegen.

In der Containerschifffahrt etwa hätten sich die Hoffnungen von vor einem Jahr nicht bestätigt, dass der leichte Anstieg des Rateniveaus sich verfestigen könne, heißt es in dem Jahresbericht des Vereins. Vielmehr sei das Gegenteil eingetreten: Im Spätherbst seien die Märkte vollends zusammengebrochen, so die traurige Bilanz. „In der Massengutfahrt werden Raten auf einem Niveau vereinbart, das noch vor wenigen Jahren außerhalb jeder Vorstellungen lag.“ Auch die Märkte in der konventionellen Fahrt und der Projektschifffahrt seien für die Anbieter

völlig unauskömmlich. „Viele Reeder schätzen sich schon glücklich, wenn sie mit den Abschlüssen zumindest noch die Betriebskosten und die Zinsen decken können.“ Tilgungen von Schiffskrediten ließen viele Abschlüsse nicht zu. Lediglich auf den Tankermärkten und dort besonders in der Produktenfahrt könnten einigermaßen zufriedenstellende Abschlüsse registriert werden.

„Auf diese lang anhaltende Baisse waren die Marktteilnehmer nicht vorbereitet und konnten es wohl auch nicht sein“, so Michael Vinnen, Vorsitzender des Bremer Rhedervereins. Das Vertrauen darauf, dass nach einem lang anhaltenden Abschwung die Schifffahrtsmärkte irgendwann auch wieder erstarren werden, werde vor allem von den Instituten der Bankenaufsicht nicht geteilt. Die Folge: immer höhere Eigenkapitalhinterlegungsanforderungen. „Für die Zukunft der Bremer Landesbank erscheinen die Auswirkungen dramatisch.“ Der Umfang der Schiffsfinanzierung werde substanzial heruntergefahren, mit allen Folgen für die in Not geratenen Schiffe, ihren Reedereien und den maritimen Standorten – nicht nur in Bremen, denn die BLB habe auch viele Schiffe für Reeder an anderen maritimen Standor-

ten finanziert. Dieser Prozess werde sich in den nächsten Monaten fortsetzen, ist der Rhederverein überzeugt. Derzeit werden in Bremen noch knapp 300 Schiffe bereedert. Die Bremer Flotte besteht zu etwa einem Viertel aus Containerschiffe und zu einem knappen Viertel aus Tankern. 20 Prozent der Schiffe sind Multipurpose- oder Schwergut-

Schiffe, zehn Prozent sind Bulker. So wie an allen anderen deutschen Standorte werde auch in Bremen bis zum Jahresende die Handelsflotte weiter abnehmen, so Vinnen. Die deutsche maritime Industrie sei aufgefordert, alles in ihren Kräften stehende zu tun, um eine größere Erosion der maritimen Standorte zu verhindern.

Die Bremer Reeder setzen auch darauf, dass ab 1. Juli die novellierte deutsche Schiffsbesetzungsverordnung in Kraft trete, um Wettbewerbsnachteile der deutschen Flotte abzubauen. Künftig müssen dann nur noch zwei deutsche oder europäische Patentinhaber an Bord deutschgeflaggter Schiffe eingesetzt werden. Bei Schiffen mit über 8000 BRZ (Bruttoraumzahl) waren bisher vier EU-Offiziere verpflichtend. Damit würden erhebliche Kostennachteile abgebaut, so Vinnen. Generell zum Schiffsmarkt heißt es von Seiten des Rhedervereins, dass zwar etwa 30 Prozent der Schiffe derzeit notleidend seien – „und nicht alle werden untergehen“ – aber das bedeute, dass 70 Prozent der Schiffe doch noch vergleichsweise gesund seien, „ihre Betriebskosten einfahren und auch ihren Kapitaldienst weitgehend leisten können.“



Michael Vinnen, Vorsitzender des Bremer Rhedervereins.

FOTO: KOCH