

Bremens Reeder fühlen sich von Bundesregierung getäuscht

VON KRISCHAN FÖRSTER

Bremen. Bremens Reeder fühlen sich getäuscht. Grund: Die Bundesregierung will die Beihilfen für die Schifffahrt um die Hälfte reduzieren. „Das widerspricht allen Beteuerungen, die wir von den Politikern immer gehört haben“, sagte Thorsten Mackenthun, Vorsitzender des Bremer Rhedervereins, am Dienstagabend auf dem traditionellen Bremer Rhederabend. Er appellierte an die Bundesregierung, ihre Haltung zur maritimen Wirtschaft in Deutschland dringend zu überdenken.

Auf Schiffen unter deutscher Flagge wurden bislang durch Zuschüsse die anfallenden Lohnnebenkosten deutlich gesenkt, um die höheren Personalkosten auf ein international vergleichbares Niveau abzusenken. 57 Millionen Euro standen dafür bislang zur Verfügung, im kommenden Bundeshaushalt ist nur noch eine Summe von 28,5 Millionen vorgesehen. „Da muss dringend korrigiert werden“, forderte Mackenthun.

Denn die Sparmaßnahme trifft die Branche in einer kritischen Zeit. Zwar seien gerade die mittelständisch geprägten Bremer Reedereien ziemlich gut durch die Krise gekommen. Doch während die Container-Linienschifffahrt dank steigender Frachtraten wieder Geld verdiene, seien die in

Bremen stark vertretenen Tramp-Reedereien, die ihre Schiffe an Branchengrößen wie Maersk, MSC oder APL verchartern (vermieten), noch längst nicht aus der Talsohle.

Das sei auch bei den zwei Krisengipfeln im Sommer in Berlin klargemacht worden. Spitzenvertreter der Bundesregierung, allen voran der Maritime Koordinator Hans-Joachim Otto (FDP), hätten sich auch eindeutig zum Schifffahrtsstandort Deutschland bekannt und Unterstützung versprochen. Doch nur zwei Tage nach dem zweiten Gipfel sei der Sparbeschluss der Bundesregierung bekannt geworden. „Da frage ich mich, wer hier von wem und weswegen vorgeführt wird“, so Mackenthun.

Nicht gerüttelt wird von Berlin vorerst an der Tonnagesteuer, einem für die Schifffahrt geschaffenen Instrument der vereinfachten Besteuerung der Erträge. Sie gilt als Motor der massiven Expansion der deutschen Handelsflotte in den vergangenen Jahren und auch als Voraussetzung, einst ins Ausland ausgeflaggte Schiffe zurück unter die deutsche Fahne zu holen. 500 Schiffe waren es vor Ausbruch der Krise, Bremen hatte wesentlich dazu beigetragen, die geforderte Quote zu erfüllen.

In der Wirtschaftslaute aber ist die Zahl wieder rückläufig und angesichts der Bei-

hilfe-Kürzung durch den Bund warnen die Reeder, dass eine erneute Rückholaktion jetzt viel zu teuer wäre. Ohnehin litten viele Firmen wegen der Krise unter massiven Liquiditätsschwierigkeiten.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hatte deshalb in einer ersten Reaktion bereits darauf verwiesen, dass in allen europäischen Schifffahrtsländern Steuern und Sozialabgaben für die Seeleute gar nicht oder nur in geringem Umfang erhoben würden. Dies sei durch die Beihilfeleitlinien der EU-Kommission auch legitimiert. Der VDR hatte deshalb die Regierung aufgefordert, die Kürzung der Beihilfen wenigstens durch einen Wegfall der Lohnsteuerpflicht für Seeleute auf deutschen Schiffen zu kompensieren. Mackenthun legte noch einmal nach: „Wir brauchen Kooperation, nicht Konfrontation.“

Der Appell des Bremer Rhedervereins, der ältesten Interessenvertretung der deutschen Schifffahrt, dürfte den Weg nach Berlin finden. Denn unter den rund 100 Gästen aus allen maritimen Branchen Bremens, die sich traditionell im „Port“-Restaurant des Speichers XI in der Überseestadt eingefunden hatten, war auch der Bremer FDP-

Politiker Torsten Staffeldt, immerhin schifffahrtspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion und Parteikollege des Maritimen Koordinators Otto. Er dürfte die Botschaft verstanden haben. Zudem ist Bremens Reederschaft durchaus eine Macht. 400 Schiffe und rund 9000 Beschäftigte hat der zweitgrößte deutsche Schifffahrtsstandort aufzu-

bieten. Nicht zu vergessen die Häfen in Bremen und Bremerhaven mit weiteren Tausenden von Beschäftigten.

Daher hatte neben den Reedern trotz einiger konkurrierender Veranstaltungen in der Stadt eine illustre Schar den Weg in die Überseestadt gefunden – Vertreter von Banken, Versicherungen, aus der Hafenvirtschaft und von den Werften. Jedem von ihnen wären vermutlich Wünsche und Kritik an der Berliner Politik eingefallen, auch Finanzsenatorin und Bürgermeisterin Karoline Linnert, Gastrednerin des Abends, machte da keine Ausnahme.

Die Grünen-Politikerin war gebeten worden, über die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für Bremen zu sprechen und aufzuzeigen, was der Senat für sie tun könne. Was angesichts der Haushaltsnotlage, was

Wunder, nicht viel ist und sich laut Linnert im Wesentlichen darauf beschränken wird, die Verwaltung für einen „herausragenden Wirtschaftsfaktor in der Stadt“ noch mehr auf Service und Dienstleistung zu trimmen, wie es beim Bremer Seeschiffregister schon geschehen sei.

Finanziell aber sind Bremen die Hände gebunden, nicht zuletzt durch die Vorgabe, die Kreditaufnahme kontinuierlich zurückzufahren und bis spätestens 2020 einen gänzlich schuldenfreien Haushalt vorzulegen. Nur unter dieser Voraussetzung gibt es Zinshilfen des Bundes in Höhe von jährlich 300 Millionen Euro.

Im Nachkrisenjahr 2010 häuft Bremen allerdings 1,1 Milliarden Euro an neuen Verbindlichkeiten an, dazu gibt es demnächst einen Nachtragshaushalt über 150 Millionen Euro. Selbst wenn es gelinge, den Sparskurs einzuhalten, so Linnert, werde sich die Investitionsquote immer weiter verringern, bis sie am Ende nicht mehr als zehn Prozent des gesamten Etats beträgt. „Das ist natürlich nicht befriedigend“, räumte die Finanzsenatorin mit Blick auf all die nötigen Ausgaben, auch auf dem maritimen Sektor, ein. Eine greifbare Lösung sieht auch sie vorerst nicht. Es sei denn, der Bund rückt von seinem grundsätzlichen Schuldenverbot wieder ab. „Darüber wird noch zu reden sein.“



Vorsitzender Thorsten Mackenthun. FOTO: FR