

Bremer Reeder halten Kurs

Schiffahrtsunternehmen haben Krise bislang gut überstanden

Von Krischan Förster

Bremen. Das Aus für die Senator Lines im vergangenen Februar war offenbar eine unglückliche Ausnahme. Denn sonst scheinen die Reedereien in Bremen bislang gut durch die Schiffahrtskrise zu kommen. Von den rund 370 Schiffen der Flotte sind derzeit nur ein Dutzend beschäftigungslos. Weitere 21 fahren nach Erhebungen des Bremer Rhedervereins zu Raten unterhalb der Betriebskosten. Somit sind also nur gut 30 Schiffe unrentabel, weniger als zehn Prozent. „Das ist eine erfreulich niedrige Quote“, sagte Thorsten Mackenthun, Vorsitzter des Rhedervereins, gegenüber unserer Zeitung.

Vom weltweiten Rückgang der Ladungsmengen und Frachtraten sei insbesondere die Containerschiffahrt betroffen. Bremens Flotte aber bestehe nur zu etwa 40 Prozent aus solchen Schiffen, der Rest verteilt sich auf Tanker, Mehrzweckfrachter, Schwergut- und andere Spezialschiffe. Zwar hat die Krise

auch diese Segmente getroffen, aber zeitlich deutlich versetzt und weniger schlimm. Zudem stelle sich weltweit der Bedarf an Rohstoffen und Massengütern schneller ein als an Konsumgütern, die mit Containern transportiert werden. In diesen Märkten setze die Erholung erfahrungsgemäß früher wieder ein. „Wir profitieren von einer sehr diversifizierten Reederschaft in Bremen.“

Zwar hätten auch hiesige Unternehmen mit Schwierigkeiten zu kämpfen, „die Krise macht um uns ja keinen Bogen“. Doch sei ihm keine einzige Reederei bekannt, die existenzielle Probleme habe. Mackenthun hat dafür eine Erklärung parat. „Bremer Reeder agierten eher „konservativ und vorsichtig“ und hätten oft verlässliche Verträge geschlossen, was sich gerade in Krisenzeiten als vorteilhaft erweise. Mehr noch: Die Umfrage habe ergeben, dass die Hälfte aller Unternehmen sogar Chancen sehe, das Geschäft auszubauen.“



Ist zufrieden: Thorsten Mackenthun. FOTO: FR

Bericht

Seite 15

Stabile Fahrt durch schwere See

Bremer Reeder kommen bislang gut durch die Schiffahrtskrise / Jedes zweite Unternehmen sieht sogar Chancen

Von Krischan Förster

Bremen. Die Schiffahrt kennt gute und schlechte Phasen, sie wechseln sich ab wie das Auf und Ab der Gezeiten. Vielleicht war das in der allerjüngsten Vergangenheit ein bisschen in Vergessenheit geraten, denn die Klagen über die drastischen Markteinbrüche reißen nicht ab. Die Bremer Reeder aber haben offenbar ausreichend Vorsorge getroffen. Sie sind nach Angaben des Rhedervereins weniger stark von der Schiffahrtskrise betroffen als andere Standorte.

Von allen Seiten schwappen derzeit die Probleme heran. Linienreedereien wie Hapag-Lloyd verdienen kein Geld mehr. Zahlreiche Emissionshäuser, die mit dem Geld Abertausender Anleger Ein-Schiff-Gesellschaften gegründet und den Aufstieg der deutschen Containerflotte zur weltweiten Nummer 1 erst ermöglicht haben, stehen vor einem finanziellen Scherbenhaufen. Die Banken verschließen in plötzlich erwachter Risikoangst ihre Kontore für die maritime Branche. „Es sind harte Zeiten“, räumt auch Thorsten Mackenthun, Vorsitzter des Bremer Rhedervereins, ein. „Wir haben unsere Mitglieder und die Vorstände der schiffnanzierenden Banken aber früh an einen Tisch gebracht, um auf beiden Seiten Transparenz und Verständnis zu erzeugen.“

Die von Experten prognostizierte Durststrecke könnte lang werden, zu lang für einige Unternehmen mit zu dünner oder schon verschlissener Kapitaldecke. Doch um die Reedereien in Bremen ist ihm nicht allzu bange. Zwar musste bereits im Februar mit der Senator Lines die letzte verbliebene Linienreederei aufgeben. Doch: „Im Vergleich mit anderen stehen wir noch gut da.“ Rund 370 Schiffe fahren vor Ausbruch der Krise unter Bremer Regie über die Weltmeere. In Zeiten, da Schiffe zu Hunderten beschäftigungslos sind oder werden, melden die Bremer Unternehmen nur etwa ein Dutzend sogenannter Auflieger, „das ist eine erfreulich niedrige Quote“, findet Mackenthun.



DIE TOP TEN DER BREMER REEDEREIEN

1	Beluga Group	Schwergut	62 Schiffe
2	Harren & Partner	Schwergut, Container, Tanker	51 Schiffe
3	Sioman Neptun	Gastanker, RoRo	23 Schiffe
4	Alpha Ship	Container	18 Schiffe
5	Hansa Mare	Container	18 Schiffe
6	URAG	Schlepper	17 Schiffe
7	Rigel	Tanker	16 Schiffe
8	German Tanker	Tanker	13 Schiffe
9	Herrn. Dauelsberg	Container	12 Schiffe
10	Carl Büttner	Tanker	11 Schiffe

Vom weltweiten Rückgang der Ladungsmengen und Frachtraten ist insbesondere die Containerschiffahrt betroffen. Bremens Flotte aber besteht nur zu etwa 40 Prozent aus solchen Schiffen, der Rest verteilt sich auf Tanker, Mehrzweckfrachter, Schwergut- und andere Spezialschiffe. Zwar hat die Krise auch diese Segmente getroffen, aber zeitlich deutlich versetzt und weniger schlimm. Zudem stelle sich weltweit der Bedarf an Rohstoffen und Massengütern schneller ein als an Konsumgütern, die mit Containern transportiert werden. In diesen Märkten setze die Erholung erfahrungsgemäß früher wieder ein. „Wir profitieren davon, dass wir eine sehr diversifizierte Reederschaft in Bremen haben“, so Mackenthun. Ihm sei keine einzige Reederei bekannt, die akut in Schwierigkeiten sei.

Bei Beluga, größtes Unternehmen der Hansestadt, laufen die Geschäfte mit Schwergut und Projektladung nach eigenen Angaben noch recht gut. Ähnlich ist es bei der Nummer 2, Harren & Partner, wo vor allem die Spezialschiffe die Verluste in der Containerschiffahrt kompensieren, oder bei Tankerreedereien wie Rigel, Büttner oder German Tanker. Aber auch containerlastige Reedereien wie Hanseatic Lloyd und Hansa Mare mit insgesamt 24 Schiffen, beide geführt vom Rhedervereins-Vorsitzter Mackenthun, halten sich achtbar. „Wir haben nur einen Auflieger.“ Alle anderen Frachter seien langfristig verchartert, zu meist sogar zu auskömmlichen Raten. Ähnliches berichten ihm die Kollegen in einer gerade erst abgeschlossenen Umfrage unter allen Mitgliedsfirmen. Danach fahren neben

den Aufliegern weitere 21 Schiffe lediglich die Betriebskosten herein. Damit wären also drei Dutzend Schiffe unrentabel – gerade mal zehn Prozent der bremischen Flotte.

Das ist umso erstaunlicher, weil es an der Weser hauptsächlich sogenannte Trampreedereien gibt, die darauf angewiesen sind, dass große Linienreedereien wie Maersk, MSC oder Hapag-Lloyd ihre Schiffe mieten. Eben diese Chartertonnage wurde zuerst ausgemustert, als die Ladungsmengen sanken. Mackenthun hat dafür eine Erklärung parat. „Von Bremer Reedern gab es kaum spekulative Orders.“ Bestellungen also, die in Boomzeiten zu Werft-Höchstpreisen ohne feste Charterverträge lediglich als ein Wechsel auf die Zukunft abgegeben wurden.

Andere haben das gemacht und suchen jetzt händeringend nach einem Abnehmer für ihre teuren Schiffe. Seines Wissens sei keine einzige Bremer Bestellung storniert worden, sagt Mackenthun, es habe nur zeitliche Verschiebungen gegeben. Traditionell würden die hiesigen Unternehmen eher „konservativ und vorsichtig“ agieren, was sich in Krisenzeiten ganz offensichtlich als vorteilhaft erweist. Mehr noch: „Die Hälfte aller Reedereien kann sich vorstellen, in der Krise entstehende Chancen zu nutzen.“ Also zuzukaufen, ob nun Schiffe wie jüngst Büttner oder sogar andere Unternehmen. Ein weiteres Viertel schließt das zumindest nicht kategorisch aus – anders als die verbleibenden 25 Prozent.

Darauf kann auch der Bremer Rhederverein aufbauen, der im März sein 125-jähriges Bestehen im Schütting gefeiert hat. Denn die drängenden Themen der Vergangenheit bleiben, die Krise ist irgendwann vorbei. „Wir erleben in der Schiffahrt die 22. Rezession seit 1741. Und ganz sicher folgt anschließend der 23. Boom“, bleibt Mackenthun Optimist. Kein Grund also, die Anstrengungen vor allem auf politischer Ebene einzustellen. Man stehe daher mit den senatorischen Behörden in engem Kontakt, um den Reedereistandort Bremen weiter zu stärken. „Und wir führen da sehr konstruktive Gespräche.“