

Bremer Reeder kamen gut durch die Krise

Die Märkte erholen sich schneller als gedacht / Flotte ist weiter gewachsen

VON KRISCHAN FÖRSTER

Bremen. Erst in den vergangenen acht Wochen hat sich die Lage in der Schifffahrt wieder deutlich verbessert. Das merken auch die Bremer Reeder. „Unsere Unternehmen sind bislang vergleichsweise stabil durch die Krise gekommen“, sagt Thorsten Mackenthun, Vorsitzter des Bremer Rhedervereins, „aber der Aufschwung tut auch uns gut“. Die härteste Zeit, die schlimmste für die Schifffahrt seit Ende des Zweiten Weltkriegs, scheint überstanden. Weltweit ziehen die Frachtraten an, gleichzeitig sinkt die Zahl der beschäftigungslosen Schiffe. 620 sogenannte Auflieger waren es auf dem Höhepunkt der Krise, darunter 13 Schiffe aus Bremen. Derzeit warten nur noch 220 Frachter rund um den Globus auf Ladung, aus Bremen ist kein einziges mehr dabei. „Wir sehen wieder mit mehr Zuversicht in die Zukunft“, so Mackenthun.

Inmitten der Wirtschaftslaute ist die Bremer Flotte sogar weiter angewachsen. 400 Schiffe mit 8000 Seeleuten an Bord werden von der Weser aus gesteuert, immerhin 50 mehr als im Vorjahr. In dem nach Hamburg zweitgrößten deutschen Schifffahrtsstandort beschäftigen die Reedereien weitere 1000 Mitarbeiter an Land und bilden 500 Nachwuchsleute vom Kaufmann bis zum angehenden Kapitän aus. Weitere 93 Neubauten der verschiedensten Typen sind von ihnen noch bestellt. Die Aufträge aber sind in der Regel bereits etliche Jahre alt, die Bremer Reeder haben sich, anders als manch ein Kollege an Ems oder Elbe, nicht an spekulativen Geschäften beteiligt, als Schiffe rein auf Verdacht geordert wurden. Stattdessen wurde langfristig und konservativ vorsichtig geplant.

Zudem unterhalten die 35 Bremer Reedereien eine sehr breit gefächerte Flotte. „Wir sind längst nicht so containerlastig wie andere Standorte“, betont man beim Rheder-

verein. Nicht einmal ein Drittel aller Schiffe trägt die standardisierten Transportboxen über die Meere. 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 stellte sich weltweit der Bedarf an Rohstoffen und Massengütern schneller ein als an Konsumgütern.

In der Containerschifffahrt dagegen sackten die Raten, nach einem Rückgang des Transportvolumens um zehn Prozent, auf ein Rekordminus. Teilweise, so berichteten die Reeder gestern bei ihrer Jahresbilanz für 2009, sei gerade mit kleineren Schiffen so wenig Geld verdient worden, dass gerade 60 bis 70 Prozent der Betriebskosten eingefahren wurden. Inzwischen können wenigstens die Linienreedereien wieder aufatmen. Die Frachtraten, die Bezahlung der Transportleistung, seien auf ein auskömmliches Niveau zurückgeklüffelt, so dass auch Zins und Tilgung an die Banken abgeführt werden könnten.

Noch nicht ganz so zufrieden sind die an der Weser stark vertretenen Tramp-Reeder, die ihre Schiffe samt Personal an die Großen der Branche wie Maersk, MSC oder Hapag-Lloyd vermieten und dafür eine feste Charter erhalten. „Da wünschen wir uns noch ein bisschen mehr“, sagt Mackenthun, der selbst an der Spitze der zwei Reedereien Hansa Mare und Hanseatic Lloyd mit insgesamt 24 Containerschiffen steht. Bis die Bilanzen auf das Vorkrisenniveau zurückkehren, werde noch einige Zeit vergehen. „Da haben wir noch einen langen Weg vor uns“, sagt Michael Vinnen, Chef von Bremens ältester Reederei mit momentan zehn Containerschiffen.

Insgesamt werde die Delle schneller überwunden als gedacht. Ein Grund: Durch massiv vorgenommene Stornierungen und Verschiebungen von bestellten Schiffen auf den Werften ist die Lücke zwischen Angebot (Schiffen) und Nachfrage (Ladung) nicht so groß geraten wie befürchtet. Statt der ursprünglich bestellten Tonnage von 1,75 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) wurden tatsächlich nur 750 000 TEU abgeliefert. Dazu reduziert das auf allen wichtigen Liniendiensten eingeführte „slow steaming“ (langsames Fahren) nicht nur die Kosten für die Reedereien, sondern bindet wegen der längeren Umlaufzeiten zusätzliche Schiffe. Vor allem aber steigen die Ladungsvolumina in den Hauptfahrgebieten wieder stark an.

Beim Rhederverein richtet sich daher der Blick längst wieder nach vorn. Unter anderem gilt es, das auf den diversen Maritimen Konferenzen abgegebene Versprechen einzulösen, wieder mehr Schiffe unter die deutsche Flagge zu bringen. 500 waren es schon mal, 600 sollten

es insgesamt werden, im Zuge der Krise ist die Zahl aber auf rund 450 zurückgegangen. Um die für sie günstige Tonnagesteuer erhalten zu können, müssen die Reeder daher schleunigst nachlegen.

In Bremen wurde die geforderte Quote von 17 Prozent trotz der Krise und des Flottenzuwachses gehalten und noch übertroffen. Möglich wurde das auch durch eine vom Rhederverein geförderte Pool-Lösung, in der sich mehrere Reeder die auf bis zu 450 000 Euro pro Jahr geschätzten Mehrkosten pro Jahr und Schiff teilen. Ein bislang einzigartiges Modell in Deutschland, das viele Nachahmer finden soll. „Wir führen bereits Gespräche“, sagt Mackenthun.



Thorsten Mackenthun