

## Reeder fordern Hilfe aus Berlin

### Neue Ideen für Ausbildungsförderung

VON KRISCHAN FÖRSTER

**Bremen.** Noch vor Jahresfrist hatte Thorsten Mackenthun, Vorsitzender des Bremer Rhedervereins, ein Ende der Krise vorhergesehen und „Licht am Ende des Tunnels“ ausgemacht. Beim traditionellen Rhederabend am Dienstag im Speicher XI musste er sich korrigieren. „Es war wohl doch ein Zug, sogar ein Schnellzug, der auf uns zurast.“ Mit diesem Bild beschrieb Mackenthun die sich erneut verschlechternde Situation der weltweiten Schifffahrt. Mit neuen Vorschlägen wollen die Reeder deshalb bei der Bundesregierung mehr Hilfen einfordern.

Nach einer nur kurzen Erholung hätten die Raten erneut drastisch nachgegeben. Oftmals deckten die Einnahmen nur knapp oder nicht mal mehr die Betriebskosten. Tilgungsaussetzungen bei den Schiffsfinanzierungen seien seit nahezu drei Jahren an der Tagesordnung, die Liquidität vieler Ein-schiffsgesellschaften sei äußerst strapaziert, zählte Mackenthun auf. Mittlerweile seien bereits wieder mehr als 400 Containerschiffe beschäftigungslos, Tendenz steigend.

Das betrifft auch die Bremer Reeder, die 400 Schiffe betreiben und rund 9000 Menschen an Land und auf See beschäftigen. „Damit ist die Schifffahrt zwar nicht mehr die bedeutendste Industrie in Bremen, sie ist aber die Keimzelle der maritimen Wirtschaft.“ Eine Branche, die nach Ansicht der Reeder dringend Unterstützung der Politik bräuchte, sie aber nicht bekommt. Im Gegenteil: Erst nach wütenden Protesten hatte die Bundesregierung die geplante Kürzung der Beihilfen für die deutsche Schifffahrt wenigstens für dieses und das nächste Jahr auf 28 Millionen Euro halbiert, nachdem die Reeder wegen der höheren Betriebskosten mit einer massiven Ausflagung ihrer Schiffe gedroht hatten. Bis zu 500 000 Euro jährlich kostet es, ein Schiff unter deutscher statt unter ausländischer Flagge zu fahren.

### „Das passt nicht“

„Eigentlich sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, dass eine Exportnation wie Deutschland größte Anstrengungen unternimmt, wenn schon nicht optimale, dann zumindest akzeptable Rahmenbedingungen für die drittgrößte Handelsflotte der Welt zu schaffen“, sagte Michael Behrendt, als Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR) Gastredner auf dem Bremer Rhederabend. Stattdessen würden gerade die Förderungen zusammengestrichen, die es den Reedereien in der Vergangenheit erst ermöglicht hätten, junge Leute auszubilden. „Das passt nicht“, kritisierte er die Berliner Politik.

Andere Staaten handelten anders. Mit China komme ein weiterer strategisch handelnder und staatlich unterstützter Konkurrent massiv auf. Diese Entwicklung sollte auch von der Politik sensibel beobachtet werden. Wanderten Teile der maritimen Wirtschaft erst einmal ab, ließen sie sich kaum zurückholen. „Ein solcher Erosionsprozess greift schnell auf andere Bereiche über“, warnte Behrendt. „Wir müssen die falschen Beschlüsse korrigieren.“ Die Reeder forderten keine Subventionen, sondern nur ein wettbewerbsfähiges Umfeld.

Daher packen die Reeder neue Vorschläge auf den Tisch. Die Ausbildungszeit für Seeleute soll so weit gefasst werden, dass auch die Zeit dazu gehört, in der das Patent ausgefahren wird. „Dann könnten wir den Absolventen, von denen auch viele gute hier in Bremen ausgebildet werden, leichter eine erste Stelle anbieten“, so Behrendt. Nach dem VDR-Konzept könnten sich Reeder und Bund die Kosten der Ausbildung im Zuge einer öffentlich-privaten Partnerschaft teilen. „Wir stehen zur deutschen Flagge und zur Ausbildung“, betonte Behrendt in Bremen. Aber auch die Bundesregierung müsse sich bewegen, „sonst erleben wir ein Szenario, das keinem gefallen wird“. Ein deutlicher Hinweis auf mögliche Abwanderungen ins Ausland und den drohenden Verlust von Arbeitsplätzen in der maritimen Branche. Mit den Küstenländern und der Gewerkschaft ver.di sind sich die Reeder einig, auch Bremen unterstützt die Forderungen.