

Wirtschaft

MAGAZIN DER HANDELSKAMMER

IN BREMEN



Schifffahrtsstandort Bremen

Auf großer Fahrt

Schaffermahlzeit

Manifest hanseatischen Selbstverständnisses

Autobahn A 281

Ein guter Tag für Bremen

Regionalmarke

Der Nordwesten bekommt ein Gesicht

Ausbildung

Rekord im Paktjahr 2007

XWorld-Tour

Auf Tuchfühlung mit dem Abenteuer

Engagement

Handelskammer plant Kultur-Wirtschafts-Tag



**AUF GROSSER
FAHRT**

Weltwirtschaft und Welthandel wachsen stetig. Mehr als 95 Prozent der Güter werden verschifft. Ein Grund zum Jubeln für Hafenbetreiber, Logistikunternehmen und Reedereien – besonders in Bremen. Ob Containerschiff, Tanker oder Schlepper: Der Reedereistandort Bremen, überwiegend mittelständisch geprägt, ist ein Juwel. Ein Bericht von NINA SVENSSON

Wenn es um das maritime Cluster in Bremen geht, dann sind Häfen, Umschlagsbetriebe, Container und Logistik meist die ersten Assoziationen. Mit Recht, schließlich übertrifft das Wachstum im Containerumschlag sämtliche Prognosen. Doch manchmal sieht man das Schiff vor lauter Containern nicht. Oder anders gesagt: Kein Container ohne Schiff und kein Schiff ohne Reederei.

Bremen ist als Reedereistandort weltweit etabliert. Rund 30 Reedereien sind hier ansässig, die auch im Auftrag der großen Linienreedereien auf allen Weltmeeren unterwegs sind. Bremen hat sich vor allem mit Tramp-Reedereien einen Namen gemacht, die ihre Schiffe inklusive Besatzung an große Linienreedereien verchartern. Und davon gibt es viele, oftmals wie bei Maersk schon am Namen zu erkennen: *Emma Maersk* oder *Estelle Maersk* sind eigene Schiffe der Reederei, Maersk ist sozusagen der Familienname. Schiffe wie *Maersk Aberdeen* oder *Maersk Garonne* sind dagegen gecharterte Schiffe.

Einer, der das ganz genau weiß, ist Thorsten Mackenthun, der Vorsitzter des Bremer Rhedervereins. Er ist – wie auch Burkhard Rösener – geschäftsführender Gesellschafter der Hanseatic Lloyd Reederei. Die deutschen Hanseatic Lloyd Gesellschaften betreuen, bereedern und/oder befrachten zurzeit 24 Containerschiffe der Hanseatic Lloyd und Hansa Mare Reederei in den Größenklassen 1.000 bis 4.800 TEU sowie sieben Tankschiffe mit einer Tragfähigkeit von jeweils rund 19.000 tdw (tons dead weight/Ladetonnen). Die gesamte betreute Flotte hat eine Tragfähigkeit von rund 1,2 Millionen Tonnen und stellt damit eine der größten in Bremen kontrollierten Tramp-Reeder-Flotten dar. Insgesamt sind bei der Hanseatic Lloyd Gruppe und der Hansa Mare Reederei rund 1.000 Mitarbeiter beschäftigt, der mit Abstand größte Teil von ihnen ist auf See.

„Nur ein kleiner Teil der Mitarbeiter arbeitet an Land, aber sie bewegen Millionenwerte und das macht unter anderem den Erfolg einer Reederei aus“, sagt Mackenthun. „Die Reedereien in Bremen sind im Prinzip alle typisch mittelständische Unternehmen – sie bilden das Rückgrat für den Reede-

reistandort Bremen.“ Und als solches wollen sie auch gesehen werden. „Wir wollen in der öffentlichen Wahrnehmung nicht im Mittelpunkt stehen, aber wir möchten zeigen, dass wir dazu gehören.“ In den vergangenen 15 bis 20 Jahren habe sich in Bremen viel getan, heute werden rund 350 Schiffe von Bremen aus bereedert und kontrolliert, zahlreiche Neubauten sind schon bestellt. Hamburg sei zwar bezüglich der Zahl der bereederten Schiffe der mit Abstand größte Standort Deutschlands, aber im Vergleich der Gesamttragfähigkeit liege Bremen hinter Hamburg an zweiter Stelle.



Bremer Rhederverein
gegr. 1884

Schifffahrt ist die Keimzelle der maritimen Wirtschaft

„Das Image des Reedereistandorts Bremen ist gut, aber es muss noch verbessert werden“, sagt auch Robert Völkl, Geschäftsführer des Bremer Rhedervereins. „Der Verband Deutscher Reeder vertritt die Interessen der Reeder hervorragend auf Bundesebene und in internationalen Gremien. Der Bremer Rhederverein möchte in Bremen deutlich machen, dass die Schifffahrt die Keimzelle der maritimen Wirtschaft ist und zudem ein wichtiger Teil der Wertschöpfungskette.“

Der Bremer Rhederverein wurde am 1. März 1884 im Bremer Schütting gegründet und ist damit sogar älter als der Verband Deutscher Reeder, der erst 1907 gegründet wurde. Mit einem neuen Erscheinungsbild wirbt er für die Branche: moderner Schriftzug, dazu das Emblem mit der Galleone aus dem Zwerchgiebel des Schütting und alles in rot und weiß wie die Farben der Hansestadt. Des Weiteren wird der Bremer Rhederverein demnächst mit einer eigenen Homepage im Internet präsent sein.

Erste Erfolge der Initiative zeichnen sich bereits ab. „Mit unseren Plänen sind wir bisher auf große Gegenliebe gestoßen“, sagt Mackenthun. Es seien bereits Vorschläge für die Zusammenarbeit mit den Ressorts Wirtschaft und Häfen

sowie Justiz und Verfassung umgesetzt worden. So habe das Bremer Schiffsregister jetzt klarere Strukturen und Zuständigkeiten. Und inzwischen verzichte auch Bremen darauf, dass bei einer Schiffsregistrierung die Kopien der Ausweise sämtlicher (manchmal bis zu 400) Gesellschafter vorliegen müssen, heute sei auch eine Erklärung des Notars ausreichend. Ein Dialog mit dem Finanzressort ist beim Rhederverein in Planung.

Der Bremer Rhederverein hat heute 21 Mitglieder, „bis Ende des Jahres sollen es 25 sein“, hoffen Mackenthun und Völk. Insgesamt arbeiten in Bremen zwischen 600 und 700 Mitarbeiter für Reedereien an Land, an Bord sind es knapp 5.000. Die Haupttonnage der Bremer Reedereien liegt bei Containerschiffen, es folgen Multi Purpose, Tanker, Schwer- und Stückgutschiffe.

Kraftwerke, Maschinen, Anlagen oder Kräne: Hier punkten Schwergutreedereien wie Beluga

Im weltweiten Vergleich ist das Containerschiff nicht das Transportmittel mit der größten über See transportierten Menge. Knapp 40 Prozent der verschifften Warengesamtheit sind Flüssigkeiten wie Rohöl. 35 Prozent des Volumens sind Kohle, Erze und Getreide, erst an dritter Stelle mit etwa zwölf bis 14 Prozent steht die containerisierte Ladung. Beim Warenwert ist der Container dagegen die Nummer 1. „Die Entwicklung in der Weltwirtschaft und der Boom des Containers haben eine neue Chance für die Schwergutreedereien gebracht“, sagt Mackenthun. Für die Containerreedereien seien „nicht containerisierbare Ladungen“ wie Kraftwerke, Maschinen, Anlagen oder Kräne zu aufwändig, das Feld würde professionell von den Schwergutreedereien bearbeitet.

So wie Beluga Shipping. Der Reeder Niels Stolberg hat das Unternehmen 1995 gegründet, heute operiert Beluga Shipping auf dem Weltmarkt unter den Top 3 der Schwergutreedereien. In der Verwaltung in Bremen arbeiten rund 250 Mitarbeiter, dazu kommen gut 100 Mitarbeiter im Ausland



Frachter mit Windhilfsantrieb: Die Beluga SkySails wagt sich auf neues Terrain vor. Die Jungfernerreise klappte gut.

sowie 1.300 an Bord der inzwischen mehr als 50 Mehrzweck-Schwergutfrachter.

Auch Beluga ist eine Tramp-Reederei, deren Schiffe für Transporte in sämtlichen Industriebranchen vom Maschinenbau bis zur Offshore-Industrie eingesetzt werden. Die nächste Beluga-Schiffsgeneration, die ab 2008 gebaut wird, erhält Kräne mit einer Gesamttragkraft von bis zu 1.400 Tonnen. „Wir tasten uns Schritt für Schritt an dieses Supersegment heran. Nach mehr als 700 Tonnen Lifting Capacity in 2007 und den ersten abgelieferten Frachtern mit bordeigenem 800-Tonnen-Krangeschirr in diesem Jahr bekommen wir ab 2009 dann Kräne, die in kombiniertem Einsatz 1.400 Tonnen schwere Lasten heben können“, sagt Stolberg.

Beluga steht auch für Innovationen und bringt damit den Reedereistandort Bremen national wie international ins Gespräch. Das MS *Beluga SkySails* ist weltweit der erste Mehrzweck-Schwergutfrachter, der mit Hilfe eines innovativen Zugdrachen-Systems zusätzlich von Windkraft angetrieben wird. Das SkySail, das von der gleichnamigen Hamburger Firma entwickelt wurde, hat eine Fläche von 160 Quadratmetern und unterstützt die Hauptantriebsmaschine des 132 Meter langen Schiffes. Dadurch wird weniger Treibstoff verbraucht, was wiederum Kosten und Emissionen nachhaltig senkt. Die Jungfernerreise der *Beluga SkySails* ging von Bremerhaven nach Venezuela, an Bord waren rund 10.000 Frachttonnen als erste Teillieferung einer kompletten Spanplattenfabrik. Das Schiff überquerte den Atlantik schneller als gedacht, die Fahrt verlief störungsfrei, das Schiff kam pünktlich an: Die Reederei war zufrieden. Doch noch muss es weiter tüchtig erprobt werden.

Solche Innovationen sind wichtig. Nicht nur für Beluga selbst. „Dem Standort Bremen sind wir mit unserem bisherigen Hauptquartier an der Schlachte und dem neu entstehenden Bürogebäude auf dem Teerhof treu verbunden. Bremen war der Standort der traditionsreichen Schwergutreederei DDG Hansa, und Bremen beheimatet auch heute viele Projekt-Spediteure und Reedereien. Wie diese wissen auch wir den Standort zu schätzen: Vor allem kurze Wege zu unseren Kunden, den Spediteuren, den Banken und den Politikern. Bei unserer internationalen Präsenz in zehn Ländern auf vier Kontinenten ist und bleibt Bremen der optimale Standort für das Beluga-Hauptquartier“, sagt Niels Stolberg.

Reederei Vinnen: Hier ist die siebte Generation am Ruder

Der Schifffahrtstandort Bremen wird auch von den traditionellen Reedereien geprägt. FA.Vinnen & Co. zum Beispiel: Sie wird heute von Michael Vinnen in der siebten Generation geführt. Sie ist die älteste noch bestehende Reederei Bremens und eine der ältesten in ganz Deutschland. Nachdem zunächst hauptsächlich Tabak und Öl auf eigenen Schiffen importiert wurden, war Vinnen lange Zeit eine der großen Segelschiffsreedereien. So wurde 1921 die Viermastbark *Mag-*



Bremer Reeder: (v.l.) Niels Stolberg, Thorsten Mackenthun, Michael Vinnen

dalene Vinnen, das größte Segelschiff der Welt, für die Reederei gebaut. Das Schiff fährt noch heute als Schulschiff *Sedov* unter russischer Flagge über die Weltmeere. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte Vinnen auf Stückgutschiffe, später dann ausschließlich auf Containerschiffe. Wie zum Beispiel die *Merkur Sea*. Sie war eines der ersten Schiffe, an dem man sich über einen Fonds beteiligen konnte. Es wurde beim Bremer Vulkan gebaut und fuhr 23 Jahre für Vinnen. 2007 wurde es schließlich verkauft.

Michael Vinnen, der 1999 in die Firma einstieg und 2001 die Geschäftsführung von seinem Vater übernahm, setzt auch weiterhin mit modernsten Schiffen auf das mittlere Marktsegment in der Containerschifffahrt. „Da haben wir gute Chancen auf dem Markt, die Tonnage stimmt und wir können flexibel reagieren“, sagt Vinnen. Insgesamt verfügt die Reederei über zehn Schiffe zwischen 1.000 und 2.800 TEU, als Erweiterung hat Vinnen jetzt zwei Neubauten mit jeweils 4.300 TEU bestellt. Und alle Schiffsnamen beginnen mit *Merkur*: Merkur, der römische Götterbote und der Gott der Kaufleute. Passender geht es kaum!

Vinnen hat seinen Sitz am Altenwall, dort arbeiten insgesamt 14 Mitarbeiter, auf See sind weitere 300 beschäftigt. „Wir sind traditionell mit Bremen verbunden und sehen die Stadt auch heute noch absolut als Schifffahrtsstandort, die Politik zeigt Verständnis für die Reedereien und es gibt ein großes Know-how im Bereich Schiffsfinanzierungen“, sagt Vinnen. „Wir haben die Häfen vor der Tür, gute Makler, eine Versicherungsbörse – Bremen ist ein guter Reedereistandort, die Reedereien sind hier innovativ und breit aufgestellt.“

Fotos: Beluga, F.A. Vinnen & Co., HILL



Merkur Sky: Alle Schiffe von Vinnen tragen den Namen des Gottes der Kaufleute mit über die Weltmeere.

Nachwuchs wird dringend gesucht!

Immer größer, immer schneller, immer flexibler: Die Anforderungen an Container-, Tank- und Bulkschiffe sowie andere Schiffstypen wachsen stetig, und mit dem richtigen Know-how machen die Werften auch so ziemlich alles möglich. Rund 4.500 Schiffe mit mehr als 10.000 Tonnen Tragfähigkeit sind weltweit zurzeit bestellt – sie alle brauchen qualifizierte Kapitäne und Offiziere. Aber genau da liegt das Problem: In Deutschland ist die Ausbildung nautischer Führungskräfte jahrelang vernachlässigt worden, so dass die Reedereien heute händeringend nach geeignetem Nachwuchs suchen. Zudem werden in den nächsten Jahren viele ältere Kapitäne von Bord gehen. Auch Dienstleister wie zum Beispiel die Bremer Landesbank, die sich unter anderem auf Schiffsfinanzierungen spezialisiert hat, suchen qualifizierte Mitarbeiter mit

Mit Christoph Columbus ging es einst los

Die Bremer Landesbank zählt zu den führenden Kreditinstituten bei Schiffsfinanzierungen.

Der wohl bekannteste Fall einer Schiffsfinanzierung – und noch dazu einer internationalen – ist schon ein paar Jahrhunderte alt: Der Italiener Christoph Columbus konnte die spanische Königin Isabella 1492 überzeugen, ihm Schiffe zur Verfügung zu stellen, damit er einen neuen Seeweg nach Indien suchen konnte. Heute brauchen die Reeder keine Audienz mehr beim König, sondern können die Finanzierung über eine Bank regeln. Die Bremer Landesbank (BLB) zählt zu den führenden Kreditinstituten Deutschlands im Bereich Schiffsfinanzierungen. Die größte Regionalbank im deutschen Nordwesten begann in den 60er Jahren damit, zur richtigen Zeit am richtigen Ort: Denn der erste Container auf deutschem Boden wurde am 6. Mai 1966 im Bre-



nautischem Know-how. Die Bewerber für Ausbildung und Studium sind zahlreich, aber die zu vergebenden Plätze reichen längst nicht für alle. Das Thema Ausbildung hat sich deshalb der Bremer Rhederverein auf die Fahne geschrieben. Inzwischen trägt das Engagement des Vereins sowie einzelner Reeder in Bremen Früchte.

Zum Beispiel im Fachbereich Nautik der Hochschule Bremen: 2007 haben die Reeder im Bremer Rhederverein für fünf Jahre eine Stiftungsprofessur mit einem Volumen von 325.000 Euro ins Leben gerufen. Der Verband Deutscher Reeder stellt der Hochschule 750.000 Euro für einen weiteren Schiffssimulator zur Verfügung, zudem werden über den Hochschulpakt und vom Land Bremen zwei weitere Stellen finanziert. Ein zwei Millionen Euro schweres Paket, mit dem die Zahl der Erstsemesterplät-

ze von 67 auf 107 erhöht werden konnte. „Unser Ziel ist es, mittelfristig 120 Plätze anbieten zu können“, sagt Thorsten Mackenthun, Vorsitzender des Bremer Rhedervereins. Der Studiengang Nautik zählt mit 365 Studierenden zu den größten Studiengängen der Hochschule Bremen. Seit 2006 wird an der Hochschule Bremen zudem der bislang in Europa einzigartige Studiengang Shipping and Chartering angeboten: möglich wurde das durch eine Kooperation mit Beluga Shipping. Die Reederei finanziert für zunächst fünf Jahre zusätzlich zwei Stiftungsprofessuren.

Apropos Beluga: Auch in Sachen Ausbildung ist Unternehmer Niels Stolberg aktiv. Allein in Bremen werden derzeit 19 Schiffsfahrtskaufleute ausgebildet, an Bord der Schiffe gibt es insgesamt 156 Ausbildungsplätze für nautische und technische Berufe. 2004

gründete Stolberg die Beluga Group Sea Academy: Auf insgesamt sechs Schiffen gibt es ein eigenes Ausbildungsdeck, auf dem jeweils acht Kadetten in Theorie und Praxis an Bord geschult werden.

Die Bremer Reeder hoffen, dass auch dank ihrer Initiative der Anteil der deutschen Schiffsbesatzungen wieder größer wird. „Es gibt heute nicht mehr als 10.000 deutsche Seeleute, dagegen hat allein die kroatische Region Split mehr als 35.000“, sagt Mackenthun. „Der Markt wandert nach Osteuropa und Fernost, das werden wir zwar nicht aufhalten können, aber wir wollen auch in Deutschland so viele junge Menschen wie möglich für einen Beruf in der maritimen Wirtschaft begeistern. Schifffahrt und Schiffsführung ist keine Frage der Nationalität, sondern der Qualifikation.“ (sv) ■

mer Überseehafen abgesetzt – im selben Jahr finanzierte die BLB zusammen mit der Staatlichen Kreditanstalt das erste Containerschiff und gab insgesamt Schiffsdarlehen in Höhe von rund 246 Millionen Euro aus. Seitdem hat die BLB viele Schiffe mit auf den Weg oder vielmehr aufs Wasser gebracht; aktuell befinden sich mehr als 950 Schiffe im Portfolio (Gesamtfinanzierungsvolumen: rund 4,4 Milliarden Euro).

Wenn ein Reeder ein Schiff bestellt, dauert es im Durchschnitt drei Jahre, bis es schwimmt. Im Allgemeinen werden etwa 70 Prozent des Preises fremdfinanziert, 30 Prozent sind Eigenkapital des Reeders bzw. werden bei Privatlegern eingeworben. Die BLB strukturiert Bauzeit-, Eigenkapital- und Endfinanzierungen, bietet aber auch weitere Dienstleistungen an – und betreut die Kunden intensiv. Björn Nullmeyer leitet das Geschäftsfeld Spezial-

finanzierungen bei der BLB: „Unsere Mitarbeiter verfügen über ein umfangreiches Know-how der verschiedenen Schifffahrtsmärkte. Wir wissen um die Zyklen und sind auch in schwierigen Zeiten ein verlässlicher und kompetenter Partner für unsere Kunden.“ Zurzeit arbeiten rund 50 Mitarbeiter im Bereich Schiffsfinanzierungen der BLB, sie werden von externen, unabhängigen Gutachtern unterstützt, die die Schiffe und Werften bewerten.

Zielgruppe sind die mittelständischen Reedereien. „Das Volumen der jeweiligen Projekte muss zu uns passen, und das Risiko muss überschaubar sein“, sagt Nullmeyer. Der Banker freut sich über ein überdurchschnittlich gutes Schifffahrtsjahr 2007 mit einem hohen Finanzierungsvolumen – und einem deutlichen Ausbau des Portfolios. Schließlich muss sich die BLB auch im internationalen Wettbewerb behaupten.

Schifffahrt ist international und profitiert in besonderem Maße von der Globalisierung. Kernmärkte der BLB sind hier außer Deutschland auch Griechenland, Zypern und die Benelux-Länder. „Griechenland ist der größte Schifffahrtsmarkt der Welt“, sagt Nullmeyer. Auch dort setzt die BLB auf den Mittelstand, verfügt über jahrzehntelange Kundenverbindungen, hat eine eigene Repräsentanz vor Ort und verzeichnet ein stetig wachsendes Volumen.

„Die Schifffahrt bietet viele Chancen in einem rasant wachsenden und dynamischen Umfeld“, so Nullmeyer. „Für Bremen und den Nordwesten ist der maritime Sektor von hoher Bedeutung. Die Bremer Landesbank wirkt an der Weiterentwicklung des maritimen Clusters in unserer Region mit und unterstützt damit auch die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen in der maritimen Industrie.“ (sv) ■