



DIALOG: Senator Frank Horch (links) und Reeder Hermann Ebel auf der Terrasse des Prem Contors, dem Sitz der Hansa Treuhand.

„Fachwissen am Schifffahrtsstandort erhalten!“

Reeder Hermann Ebel und Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch über die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, die Bedeutung seemännischer Ausbildung und die Perspektiven der maritimen Branche. Interview: Christof Schwaner & Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Frank Krems

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Ebel, Sie sind stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland. In diesen Tagen feiert die Stiftung ihren ersten Geburtstag. Haben Sie Grund zum Feiern?

HERMANN EBEL: Allerdings, die Stiftung wird ihre Zielvorgaben aus dem Maritimen Bündnis für dieses Jahr aller Voraussicht nach vollständig erreichen. Bis zum Jahresende werden der Stiftung über 20 Mio. Euro zugeflossen sein. Mit den zusätzlichen Gebühren für die Ausflagung, die über das BSH in die Schifffahrtsförderung des Bundes fließen sollen, werden wir das Ziel erreichen, Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland mit insgesamt 30 Mio. Euro aus der Reederschaft zu fördern. Wenn man die schwere Krise bedenkt, in der die Schiffahrt derzeit steckt, ist das eine tolle Leistung.

DS: Wie schwer fällt es den Reedern, mitten in der Schiffahrtskrise einen erheblichen finanziellen Beitrag zu leisten?

EBEL: Den meisten Reedereien fehlt jeder Euro für den praktischen Betrieb der Schiffe. Die deutsche Handelsflotte ist um rund 300 Schiffe kleiner als noch vor zwei Jahren. Dennoch sind die Beschäftigungszahlen weitgehend konstant. Aber wir spüren die lange Krise bei der Zahl der Ausbildungsplätze. Deshalb ist die Ausbildungsförderung über die Stiftung so wichtig. Damit halten die deutschen Reeder ihre Zusage im Rahmen des Maritimen Bündnisses ein.

DS: Was ist der Beitrag der Stiftung für den Schifffahrtsstandort Deutschland?

EBEL: Die Stiftung sorgt dafür, dass Ausbildung und Qualifikation von Seeleuten am Standort Deutschland auf hohem Niveau erhalten bleiben. Jeder Reeder leistet einen konkreten Beitrag hierzu, egal, unter welcher Flagge seine Schiffe fahren. Sofern ein Schiff ausgeflaggt wird, stellt eine Reederei entweder nach einem vom Gesetzgeber festgelegten Schlüssel einen Ausbildungsplatz an Bord des ausgeflaggten Schiffes zur Verfügung. Oder sie zahlt für das Schiff einen Ablösebetrag an die Stiftung.

DS: Wie arbeitet die Stiftung?

EBEL: Das gesamte Verfahren zur Entrichtung der Ablösebeträge und zur finanziel-

len Unterstützung der Berufsausbildung ist sehr praxisingerecht gehalten. Wir wollten keine unnötige Bürokratie schaffen, sondern im Sinne einer Selbstverwaltung eine effiziente Förderung gewährleisten. Die Stiftung unterstützt die nautisch-technische Berufsausbildung durch diejenigen Reedereien, die Seeleute für den Standort Deutschland ausbilden und qualifizieren.

DS: Wo liegt der Schwerpunkt der Fördermaßnahmen?

EBEL: Die ersten Erfahrungen zeigen: Die Förderung ist gut verteilt. Über 2.000 Anträge auf finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung wurden bereits positiv beschieden – und dabei mehr als 10 Mio. Euro ausgeschüttet. Besonders →



GASTGEBER:
Reeder Ebel
(rechts) mit
Senator Horch.



GESPRÄCHSRUNDE:
Frank Horch und Hermann Ebel (v. l.) mit den Interviewern der „Deutschen Seeschifffahrt“.

→ profitieren dabei die Schiffsmechaniker sowie die Nachwuchsoffiziere, die nun ihre Patente ausfahren können. Fast alle von ihnen haben an deutschen Standorten studiert. Wir können sie gut gebrauchen.

DS: Herr Senator, im Sommer haben Sie die Patenschaft für die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland übernommen. Was hat Sie dazu bewogen?

FRANK HORCH: In Hamburg ist es gute Tradition, dass Senatoren für eine neue Stiftung ein Jahr lang die Patenschaft übernehmen. In diesem Fall ist es für mich aber nicht nur der Tradition geschuldet: Bei der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland bin ich vor allem deswegen sehr gern Pate, weil sie sich einer so aktuellen Herausforderung für die Gestaltung der Zukunft stellt. Wir müssen die demografische Entwicklung in unserer Gesellschaft so gestalten, dass unser Fachwissen, gerade hier am Schifffahrtsstandort Hamburg, erhalten bleibt. Deshalb bin ich sehr froh, dass die deutschen Reeder trotz des schwierigen Umfelds die Stiftung auf den Weg gebracht haben, um die nautisch-technische Ausbildung und Qualifizierung am hiesigen Standort wirksam zu fördern.

DS: Warum ist die Ausbildung an Bord so wichtig für die maritime Wirtschaft?

HORCH: Die deutschen Reeder erfüllen mit der Ausbildung von Seepersonal eine zentrale Funktion für die gesamte maritime Wirtschaft. Die Seeleute übernehmen

nach ihrer Zeit an Bord wichtige fachspezifische Aufgaben an Land, unter anderem in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, als Lotsen, aber auch in vielen anderen Bereichen des maritimen Dienstleistungssektors, der Hamburg auszeichnet. Und natürlich im Hamburger Hafen. Hamburg ist durch die Schifffahrt das geworden, was es heute ist. Dass wir qualitativ so stark sind, liegt nicht zuletzt an den Menschen und ihrem Know-how. Nicht nur für Hamburg und Norddeutschland ist der maritime Sektor von maßgeblicher Bedeutung, sondern für den gesamten Standort Deutschland, für die Anbindung von Industrie und Dienstleistung an die globale Wirtschaft.

DS: Die Stiftung fördert neben der klassischen Ausbildung auch das sogenannte Ausfahren der Patente, damit Nachwuchsoffiziere die erforderliche Fahrpraxis bekommen. Wo liegt der Mehrwert für den Standort?

EBEL: Mit dem Ausfahren der Patente gewinnen die Absolventen nicht nur wichtige Fahrerfahrung, sondern wir binden sie auch an den Standort Deutschland. In der Schifffahrt bleiben die Seeleute durchschnittlich etwa sieben Jahre an Bord. Danach wechseln sie häufig in Jobs an Land, meistens aufgrund ihrer persönlichen Lebensplanung. Diese erfahrenen Seeleute finden oft eine Anschlussbeschäftigung in den Reedereien – oder in anderen wichtigen Bereichen der maritimen Wirtschaft. Dadurch bleibt das Know-how in der →





”
Mit dem Ausfahren
der Patente gewinnen
Absolventen nicht nur
wichtige Fahrerfahrung,
wir binden sie auch an
den Schifffahrtsstandort
Deutschland.

Hermann Ebel,
Chef der Hansa Treuhand

Hermann Ebel

Hermann Ebel leitet die Geschäfte der 1983 von ihm mit gegründeten Hansa Treuhand und der Hansa Shipping, die seit 1994 für den Bereich Reederei innerhalb der Hansa Treuhand-Schifffahrtsgruppe zuständig ist. Die Reederei managt gut 50 Schiffe. Ebel ist stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland.



→ Schifffahrt. Davon profitiert der gesamte Standort und nicht nur die Reedereien.

HORCH: Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist in der gesamten Logistikbranche ein großes Thema geworden. Die hohe Belastung und Verantwortung an Bord sowie die technischen Anforderungen sind enorm. Selbst wenn Sie auf einem Schiff um 17 Uhr Feierabend haben, sind Sie eben in Ihrer Kajüte und nicht zu Hause. Deshalb müssen wir die Berufe möglichst attraktiv gestalten – und dafür ist der Ausbildungspakt ein wichtiger Faktor. Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland ist ein Beleg für den großen Erfolg des Maritimen Bündnisses aus Politik, Arbeitgebern und Gewerkschaften. Alle haben verstanden: Wir müssen an einem Strang ziehen, um Arbeitsplätze und wichtiges Know-how am Standort Deutschland zu erhalten. Das gilt in der Krise mehr denn je.

DS: Ist das denn genug in der Gesellschaft verankert?

HORCH: Jenseits der harten Fakten hat die Schifffahrt ein Imageproblem. Manche sagen, die Schifffahrt habe in den Boom-

jahren bis 2008 eine Blase verursacht. Und jetzt müsse die Branche selbst damit fertigwerden. Ich meine: Das muss man differenzierter sehen. Auch die Gesellschaft trägt einen Teil der Verantwortung. Sie nutzt die Dienstleistung der Schifffahrt und fragt nach kostengünstigem Transportraum. Die Politik ist hier gefordert, die Leistungen der Seeschifffahrt herausstellen.

EBEL: Schifffahrt ist eine nationale Aufgabe, Hamburg ist ein gesamtdeutscher Hafen. Im politischen Berlin, überhaupt südlich von Hannover, müssen wir als Reeder noch mehr Aufklärungsarbeit leisten, um deutlich zu machen, wie groß die Bedeutung der Seeschifffahrt für die Gesamtwirtschaft ist. Ohne Schifffahrt wären die Regale in Deutschlands Geschäften leer.

HORCH: Der Maritime Koordinator der Bundesregierung ist dafür eine ganz wichtige Institution und muss mit weiter gehenden Kompetenzen ausgestattet werden. Das ganze Verständnis in Deutschland für Häfen und Hinterlandanbindung und die weltweiten Warenströme der Logistikbranche ist in den vergangenen Jahren erheblich gewachsen – auch bei meinen Kolle-

gen in den südlicheren Bundesländern.

EBEL: Ganz klar: Auch die deutsche Automobilindustrie wäre ohne Schifffahrt nicht so erfolgreich. Schließlich laufen weit über 90 Prozent des interkontinentalen Warenaustausches über See – einschließlich des gesamten Automobil-Im- und Exports.

DS: Welche Rolle spielen die Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz für die Schifffahrtsbranche in Deutschland?

EBEL: Die Seeschifffahrt hat von allen Verkehrsträgern bereits heute die beste CO₂-Bilanz und wird ihre Energieeffizienz weiter verbessern. Zusätzlich kommen in den nächsten Jahren neue, umfassende Umwelanforderungen auf die Branche zu, wie etwa der Einbau von Ballastwasser-Reinigungsanlagen, Katalysatoren und LNG- bzw. Dual-Fuel-Motoren. Sie lösen vor allem bei der Bestandsflotte einen massiven Investitionsbedarf aus.

HORCH: Die Schifffahrt hat noch weiteres Potenzial hinsichtlich Umweltschutz und Energieeffizienz – nicht zuletzt, um die gestiegenen Anforderungen von Kunden und Endverbrauchern an eine nachhal- →

Ein Jahr Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

Die gemeinnützige „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ mit Sitz in Hamburg unterstützt finanziell die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern, die auf in deutschen Seeschiffsregistern eingetragenen Schiffen beschäftigt sind.

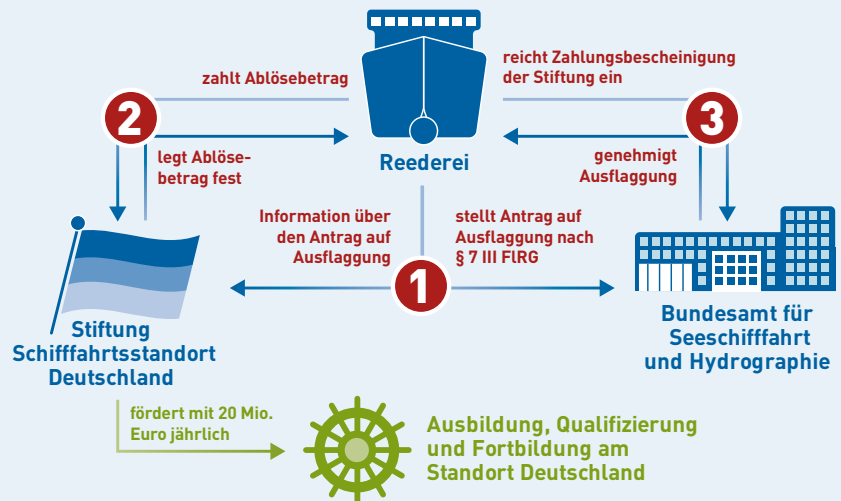
In deutschen Seeschiffsregistern eingetragene Schiffe können die Genehmigung erhalten, befristet eine andere als die deutsche Flagge zu führen, soweit die durch die Ausflagung bewirkten Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgeglichen werden. Dieser Ausgleich kann entweder durch die Ausbildung von Schiffsmechanikern oder Offiziersassistenten auf dem jeweiligen ausgeflaggten Schiff oder durch die Zahlung eines Ablösebetrages an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland erfolgen.

Zur Umsetzung des gesetzlich vorgegebenen Stiftungszweckes und zur Ermittlung und Erhebung der Ablösebeträge hat der

Verband Deutscher Reeder die Stiftung gegründet. Der Sozialpartner ver.di hat sich als Zustifter beteiligt. Seit Anfang 2013 werden Ablösebeträge an die Stiftung entrichtet, seit Juni 2013 gewährt die Stiftung auf Antrag Mit-

tel zur finanziellen Unterstützung der Berufsausbildung von nautisch-technischem Seepersonal auf Schiffen unter deutscher Flagge und anderen EU-Flaggen.

www.stiftung-schifffahrtsstandort.de



SORGE: Für den erfahrenen Reeder steht die deutsche Schifffahrt auch in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen.





Frank Horch

Der studierte Schiffbauingenieur ist seit März 2011 (parteiloser) Hamburger Wirtschaftssenator. Horch war zuvor Präses der Handelskammer. Als Manager leitete er u.a. die Harburg-Freudenberger Maschinenbau GmbH und die traditionsreiche Werft Blohm + Voss. Horch hat die Patenschaft für die Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland übernommen.

Wir brauchen tragbare Konzepte für die Schifffahrt. Dank der Innovationskraft und der Kompetenz der beteiligten Akteure wird dies gelingen.

Frank Horch, Hamburger Wirtschaftssenator

tige Logistik zu erfüllen. Wir verfügen am Standort Deutschland über das Know-how, diese Herausforderungen zu meistern und uns über Innovationen zu differenzieren. Insofern eröffnen strengere Umweltvorschriften, die im ersten Moment gewiss eine Belastung sind, zugleich große Chancen.

DS: Wie sollen die Reeder innovative Prozesse befördern, wenn es an der Finanzierung hapert?

HORCH: Die Vermarktungsfähigkeit von energieeffizienten Schiffen, die die zunehmenden Umweltauflagen erfüllen, ist deutlich besser. Es liegt somit im Interesse einer Bank, solche Schiffsprojekte zu begleiten, die ökologisch und wirtschaftlich nachhaltig sind. Nur mit ihrem Engagement im Bereich „Green Shipping“, begleitet von einem wirksamen Förderkonzept der Bundesregierung, wird die Schifffahrt in Deutschland bei der Umsetzung neuer Umweltstandards Vorreiter bleiben. Davon profitierte nicht nur Norddeutschland, sondern die Zulieferindustrie in ganz Deutschland. Ob Schiffsmotoren aus Bayern, Propeller aus Mecklenburg-Vorpommern oder Ruderanlagen aus Rheinland-Pfalz: In Sachen maritimes Know-how sind wir nicht nur in Norddeutschland stark. Wenn wir diese Position behalten wollen, müssen wir technologische Innovationen weiter unterstützen.

DS: Wichtige Finanzinstitute ziehen sich zunehmend aus ihrem maritimen Engagement zurück. Schwächt dies den Schifffahrtsstandort Deutschland?

EBEL: Nur weil die Flotte kleiner geworden ist und deutsche Banken im Markt nicht mehr so präsent sind, heißt es nicht, dass das maritime Cluster in Deutschland zerfällt. Der Hamburger Hafen wird nicht von der Landkarte verschwinden, die deutsche Schifffahrt auch nicht. Das Know-how, das der Standort über Jahrzehnte aufgebaut hat, lässt sich nicht per Mausklick transferieren. In Deutschland müssen wir schneller und besser sein als anderswo, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Ingenieurwissen und maritime Erfahrung sind der Schlüssel dazu.

HORCH: Infolge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise sind traditionelle Wege der Finanzierung der deutschen Seeschifffahrt schwieriger geworden oder stehen derzeit nicht zur Verfügung. Wir brauchen tragbare – auf die sich ändernden Anforderungen abgestimmte – Konzepte für die Branche. Vor dem Hintergrund der Innovationskraft und der Kompetenz der beteiligten Akteure bin ich zuversichtlich, dass das gelingen wird. Erste Ansätze sehen wir. Diesen Weg gilt es weiter zu verfolgen.

Eine unserer großen Stärken liegt im Zusammenspiel von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Dieses Dreieck bildet den Schifffahrtsstandort Deutschland und sorgt dafür, dass neue Ideen entstehen – durch Menschen, die etwas von ihrem Fach verstehen. Meiner Ansicht nach ist eine Ausbildung im maritimen Bereich weiterhin attraktiv und bietet hervorragende Karrierechancen. Ausbildungsförderung, wie sie die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland voranbringt, leistet hierzu einen wichtigen Beitrag. ...



POSITION:
Die neuen
Regelungen zur
Ausflaggung
helfen dabei,
die Ausbildung
der Seeleute zu
sichern.