



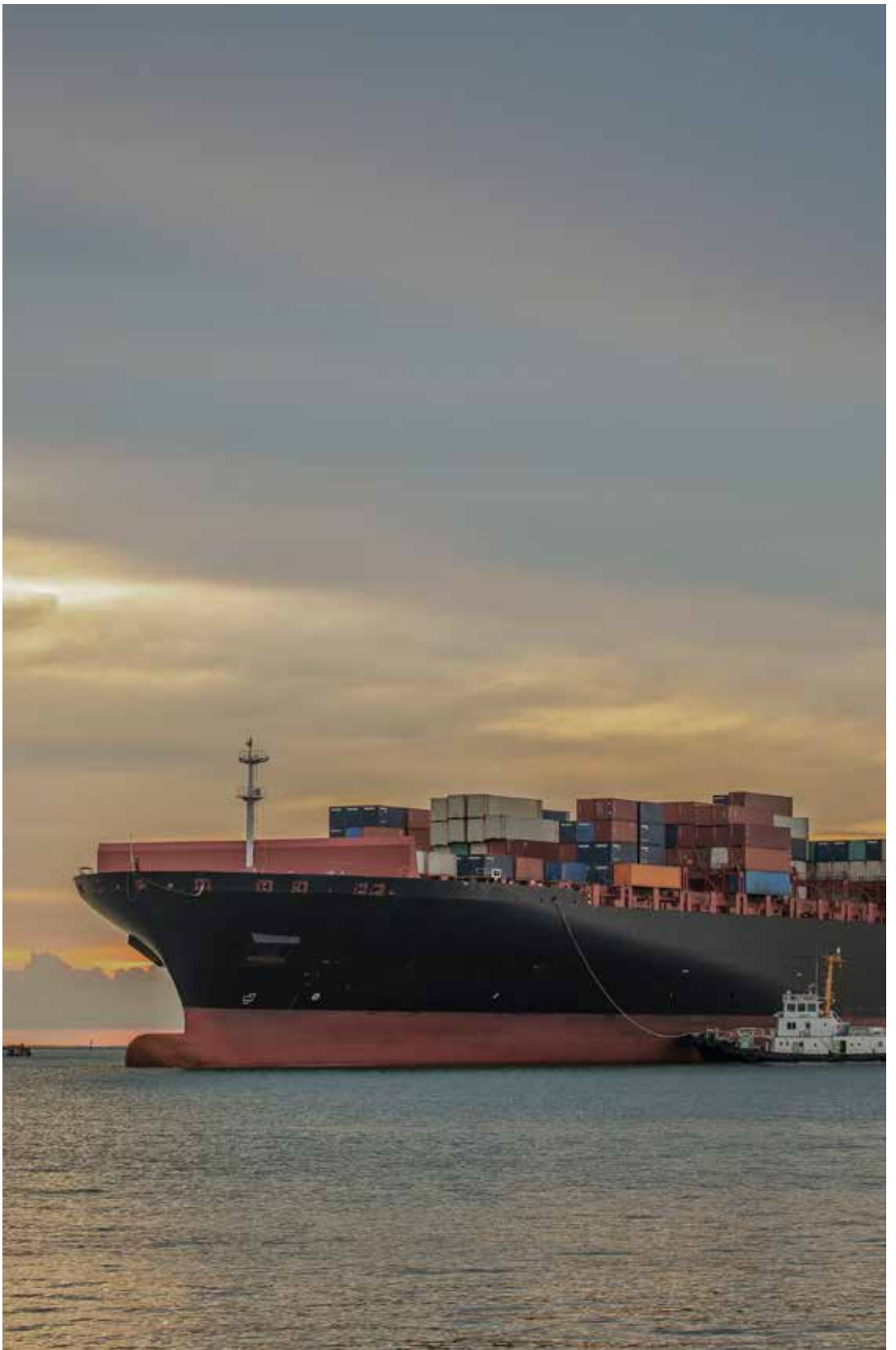
STIFTUNG
SCHIFFFAHRTSSTANDORT
DEUTSCHLAND



JAHRESBERICHT

2014

Wir sichern Schiffahrts-Know-how
in Deutschland



INHALTSVERZEICHNIS

Seite 03

Grußwort

Seite 05

**Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland
im Überblick**

Seite 08

Interview mit Michael Behrendt und Eckhardt Rehberg

Seite 12

**„Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland
bedeutet ein ‚Meer‘ an Ausbildung“**

Seite 18

Stiftungsbericht

Seite 20

Finanzinformationen

Seite 21

Jahresrechnung

Seite 24

Erläuterungen

Seite 27

Bestätigungsvermerk

Seite 28

Gremien

Impressum



Ralf Nagel, Senator a. D.

Vorstandsvorsitzender

Ralf Nagel, Jahrgang 1959, ist seit Februar 2010 Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder in Hamburg. Nach seinem Wehrdienst bei der deutschen Marine studierte er Politikwissenschaft, Soziologie und Psychologie an der Universität Heidelberg. Er begann seine Laufbahn als wissenschaftlicher Mitarbeiter des Bundestagsabgeordneten Gunter Huonker, dem früheren Staatsminister bei Bundeskanzler Helmut Schmidt, wirkte als Referatsleiter im Bauministerium des Landes Brandenburg und war anschließend in verschiedenen Landesministerien als beamteter Staatssekretär tätig. Im Jahr 2000 wurde Nagel zum beamteten Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen und Städtebau ernannt. 2006 wurde er Mitglied des Vorstands der Hamburger Putz & Partner Unternehmensberatung AG. Mitte 2007 wurde er zum Bremer Senator für Wirtschaft und Häfen sowie Senator für Justiz und Verfassung gewählt.



Hermann Ebel

Stellvertreter des
Vorstandsvorsitzenden

Hermann Ebel, Jahrgang 1949, ist Vorstandsvorsitzender der HANSA TREUHAND Holding AG. Nach Abschluss des Studiums der Betriebswirtschaftslehre in Hamburg war er sechs Jahre lang als Leiter Finanzen der Flensburger Schiffbau AG (später Harmstorf AG) tätig. Im Jahr 1983 gründete Ebel das Emissionshaus für Schiffsbeteiligungen HANSA TREUHAND, das er sukzessive zu der heutigen Unternehmensgruppe mit einer eigenen Reederei ausbaute. Zur Holding gehören zudem Gesellschaften für das Brokerage-Geschäft und ein Touristik-Unternehmen. Ebel engagiert sich seit jeher für die Schifffahrt. Zu seinen Positionen zählen unter anderem ein Sitz im Aufsichtsrat der HPA Hamburg Port Authority, die Mitgliedschaft im Wirtschaftsbeirat des Germanischen Lloyd (jetzt DNV GL) und der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitz der Fondsbörse Deutschland AG. Daneben ist er ehrenamtlich für mehrere Stiftungen mit Bezug zur maritimen Wirtschaft tätig.



Klaus Schroeter

Vorstandsmitglied

Klaus Schroeter, Jahrgang 1959, ist seit 2014 Bundesfachgruppenleiter Schifffahrt der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di. Nach dem Studium der Sozialwissenschaften in Hannover machte Schroeter eine Ausbildung bei der Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG). Ab 1990 verantwortete er den Aufbau der NGG im Bezirk Halle, eines der Zentren der Lebensmittelproduktion in der ehemaligen DDR. Ab 1992 war Schroeter verantwortlich für das Hotel- und Gaststättengewerbe bei der Gewerkschaft NGG. In dieser Funktion war er Aufsichtsratsmitglied bei der MITROPA AG, der Maritim Hotelgesellschaft und über 20 Jahre lang bei der Steigenberger Hotels AG. Ab 2007 führte Schroeter die Tarifabteilung der NGG und war von 2008 bis 2014 Vorstandsekretär dieser Gewerkschaft. Seit 2014 leitet er bei ver.di die Bundesfachgruppe Schifffahrt sowie das Berliner ITF-Büro und ist für die ITF-Verträge für Schiffe in deutscher Eigentümerschaft zuständig. Gleichzeitig koordiniert er die Arbeit der ITF-Inspektoren in deutschen Häfen und führt die entsprechenden Verhandlungen mit den Reedern.

GRUSSWORT

Auch im Berichtsjahr 2014, dem zweiten vollständigen Geschäftsjahr der im Dezember 2012 gegründeten Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, ist es gelungen, einen wichtigen Beitrag zur Sicherung des maritimen Know-hows am Standort zu leisten. Insgesamt konnte im Jahr 2014 die Berufsausbildung von rund 1.250 jungen Seeleuten mit knapp 20 Millionen Euro gefördert werden. Die Ausbildung und Qualifizierung von nautischem und technischem Seepersonal am deutschen Standort wurde damit wirksam unterstützt.

Natürlich kann die Stiftung nicht die gravierenden Auswirkungen der noch immer andauernden Schifffahrtskrise beseitigen. Sie hat ihren Zweck in der Berufsausbildung und die ihr zur Verfügung stehenden Mittel sind begrenzt. Die deutsche Handelsflotte schrumpft weiterhin, was sich zwangsläufig auch auf die Gesamtbeschäftigung in der maritimen Wirtschaft negativ auswirkt. Mit ihrem Förderkonzept zur finanziellen Unterstützung der Berufsausbildung leistet die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland allerdings einen wichtigen Beitrag dazu, die negativen Folgen für die Ausbildung und Qualifizierung von Seepersonal am Standort zu mindern. Gleichzeitig unterstützt die Stiftung die Schifffahrtsunternehmen tatkräftig, damit sie auch weiterhin junge Menschen ausbilden und auf die vielfältigen Aufgaben an Bord von Schiffen vorbereiten.

In einer der längsten und schärfsten Schifffahrtskrisen aller Zeiten wird über das Stiftungsmodell sichergestellt, dass trotz Krise weiterhin in beachtlichem Umfang am Standort ausgebildet wird und dass hierzu auch ausflaggende Reeder beitragen. Beides sind wichtige Bausteine zur Sicherung des maritimen Know-hows am Standort und ein deutliches Signal sowohl an die Politik als auch die gesamte Branche.

Dass es trotz der äußerst schwierigen Marktverhältnisse gelingen kann, langfristig im Bereich der Berufsausbildung eine Stabilisierung zu erreichen, zeigt die Entwicklung bei der Stiftung im Jahr 2015. Es stimmt uns zuversichtlich, dass die Zahl der Anträge auf finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung im Jahr 2015 ein ähnlich hohes Niveau wie im Jahr 2014 erreichen wird. Zusätzlich hat die Stiftung in 2015 erstmalig ein Förderkonzept zur Unterstützung der Fortbildung von Besatzungsmitgliedern umgesetzt.

Bekanntlich ist Planungssicherheit sowohl für die ausbildenden Schiffahrtsunternehmen als auch für die Stiftung von höchster Bedeutung. Die Veröffentlichung der neuen Richtlinie des Bundes zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt vom 6. Oktober 2015, die bis zum 31. Dezember 2019 gilt, ist insofern ein äußerst positives Signal der Politik an die maritime Wirtschaft. Es stärkt uns dabei, unser vorrangiges Ziel konsequent weiter zu verfolgen: das maritime Know-how am Schiffahrtsstandort Deutschland zu erhalten, in dem die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern sichergestellt und intensiviert wird. Dass sich die Bundesregierung dazu entschieden hat, Ausbildungsplätze in der Seeschifffahrt auch weiterhin und mit größerer Intensität als vorher zu fördern, ist insofern mehr als erfreulich.



Ralf Nagel
Vorstandsvorsitzender



Hermann Ebel
Stellvertreter des
Vorstandsvorsitzenden



Klaus Schroeter
Vorstandsmitglied

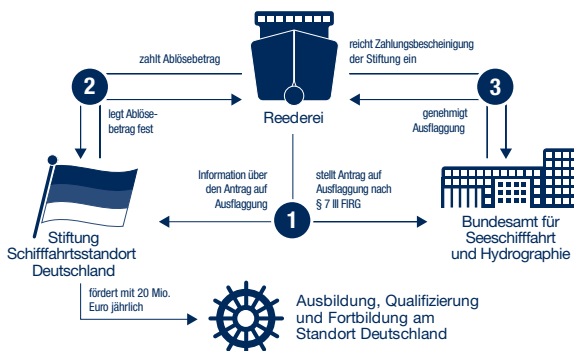
DIE STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND IM ÜBERBLICK

Zeitgleich mit Inkrafttreten des umfassend modifizierten Flaggenrechtsgesetzes am 1. Januar 2013 hat die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland ihre Arbeit aufgenommen.

Das Flaggenrechtsgesetz ermöglicht es deutschen Reedern weiterhin, Schiffe unter einer anderen als der deutschen Flagge fahren zu lassen. Die erforderliche Genehmigung erteilt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auf Antrag widerruflich und jeweils für einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren. Das seit Anfang Januar 2013 geltende Flaggenrechtsgesetz sieht allerdings vor, dass die mit einer Ausflagung potentiell verbundenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland vom ausflaggenden Reeder auszugleichen sind.

Denn der Gesetzgeber geht davon aus, dass Ausflagungen dazu beitragen, dass dem Schifffahrtsstandort Deutschland hoch qualifiziertes Personal verloren geht. Daher sieht die neu gefasste Vorschrift des § 7 Flaggenrechtsgesetz (FIRG) zwei Kompensationsmöglichkeiten vor: Entweder bildet der ausflaggende Reeder nautisches oder technisches Personal auf dem ausgeflaggten Schiff aus (§ 7 Abs. 2 FIRG) oder er entrichtet einen Ablösebetrag an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, der je nach Größenklasse des Schiffes variiert (§ 7 Abs. 3, 5 FIRG). Die Stiftung verwendet die Mittel zur Förderung der Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern auf Seeschiffen, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind. Darin liegt der Hauptzweck der gemeinnützigen Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, die der Verband Deutscher Reeder e.V. (VDR) gegründet hat. Die Gewerkschaft Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft e.V. (ver.di) und der Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. (VDKS) sind Zustifter und unterstützen die Stiftungsarbeit insbesondere durch Mitarbeit in den Stiftungsgremien.

Die Rolle der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland





Ausgleich durch Ausbildung

Als Primärverpflichtung hat der Gesetzgeber die Ausbildung von Personal auf dem auszuflaggenden Schiff vorgesehen. Die mindestens zu erbringenden Ausbildungszeiten sind nach acht Schiffsgrößenklassen gestaffelt, die sich an der Bruttoreaumzahl (BRZ) von Schiffen orientieren. So muss auf Schiffen bis zu 500 BRZ pro Jahr der beantragten Ausflagung mindestens ein Monat lang ausgebildet werden. Auf Schiffen mit mehr als 80.000 BRZ beträgt der vorgeschriebene Ausbildungszeitraum 5,5 Monate pro Jahr.

Entrichtung eines Ablösebetrags als Alternative

Alternativ erteilt das BSH eine Ausflagungsgenehmigung auch dann, wenn die Reederei für das jeweilige Schiff die Ausbildungsverpflichtung finanziell kompensiert (Antrag nach § 7 Abs. 3 FIRG). Die Sekundärverpflichtung sieht die Entrichtung eines Ablösebetrages vor. Der Gesetzgeber hat die Reederschaft damit beauftragt, die Erhebung der Ablösebeträge und die daraus gespeiste zukünftige erweiterte Ausbildungsförderung privatwirtschaftlich zu regeln. Das BSH erteilt die Genehmigung zur Ausflagung daher auch dann, wenn die Reederei per Antrag geltend macht, der Ausbildungsverpflichtung nicht oder nicht vollständig nachkommen zu können, und stattdessen einen Ablösebetrag an die Stiftung entrichtet. Die Höhe des jeweils zu entrichtenden Ablösebetrages richtet sich ebenfalls nach der Größe des Schiffes und ist in die gleichen acht Stufen unterteilt wie die Ausbildungsverpflichtung. Die von der Stiftung jährlich festgesetzten und vom BSH genehmigten Ablösebeträge lagen für das Jahr 2014 zwischen 2.000 Euro für Schiffe mit bis zu 500 BRZ und maximal 16.169 Euro für Schiffe mit mehr als 80.000 BRZ. Die jeweiligen Beträge müssen vom Reeder pro Jahr der Ausflagungsgenehmigung an die Stiftung entrichtet werden – erst danach erteilt das BSH eine Ausflagungsgenehmigung nach § 7 Abs. 3, 5 FIRG.

Die jährlichen Ablösebeträge richten sich nach der Größe des ausgeflaggtten Schiffes

BRZ	In Euro
Schiffsgrößenklasse	Ablösebeträge pro Jahr der Ausflagungsgenehmigung
bis 500	2.000
über 500 bis 1.600	2.888
über 1.600 bis 3.000	3.438
über 3.000 bis 8.000	5.512
über 8.000 bis 14.000	6.758
über 14.000 bis 20.000	8.609
über 20.000 bis 80.000	10.363
über 80.000	16.169

Fördertätigkeit der Stiftung

Die eingenommenen Ablösebeträge verwendet die Stiftung gemäß ihrem Stiftungszweck für die finanzielle Unterstützung der Ausbildung, Qualifikation und Fortbildung von Seeleuten, die auf in inländischen Schiffsregistern eingetragenen Seeschiffen beschäftigt sind. Ziel ist es, ein größtmögliches Maß an Schifffahrts-Know-how am Standort Deutschland langfristig zu sichern.

Die finanzielle Unterstützung für die Ausbildung von Schiffsmechanikern, Technischen Offiziersassistenten und Nautischen Offiziersassistenten beträgt bis zu 14.000 Euro jährlich, die Qualifizierung von Offizieren wurde im Jahr 2014 mit bis zu 32.000 Euro jährlich gefördert. Neben der „klassischen“ Ausbildungsförderung engagiert sich die Stiftung somit auch im Bereich der Qualifizierung von Offizieren, indem sie durch die finanzielle Unterstützung das sogenannte „Ausfahren der Patente“ bzw. Sammeln der erforderlichen Seefahrzeiten an Bord von Schiffen ermöglicht. Die Beschäftigung eines vorher arbeitslosen Offiziers wurde 2014 sogar mit bis zu 38.000 Euro unterstützt, um damit einen Anreiz für die Beschäftigung von zuvor arbeitslosen Offizieren zu setzen.

Zusätzlich unterstützt die Stiftung ab dem Jahr 2015 Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge), die als Grundlage für die Ausstellung von Dokumenten für das nautische und technische Seepersonal vom BSH bzw. der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) zugelassen sind.

Für die jeweilige Fortbildungsmaßnahme wird eine finanzielle Unterstützung bis zu 3.000 Euro für die Lehrgangskosten gewährt, wobei insgesamt höchstens 4.000 Euro pro Unterstützungsberechtigtem pro Jahr gewährt werden.

INTERVIEW MIT MICHAEL BEHRENDT UND ECKHARDT REHBERG

Der Vorsitzende des Kuratoriums Michael Behrendt und der Vorsitzende des Beirates Eckhardt Rehberg nehmen Stellung zur Arbeit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, der Bedeutung seemännischer Ausbildung und den Perspektiven der maritimen Branche.

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Herr Behrendt, wie ist die aktuelle Lage in der Seeschifffahrt?

Michael Behrendt: Sehr herausfordernd, um nicht zu sagen schwierig. Die Frachtraten in der Linienschifffahrt sind derzeit insgesamt unbefriedigend und auch die Charterraten stehen weiter unter Druck. Gerade in der Containerschifffahrt, aber auch im Bulkbereich ist die Situation trotz der gesunkenen Bunkerkosten sehr angespannt. Vielen kleinen und mittelständischen Reedereien geht langsam der Atem aus. Der Kapitaldienst für eine erhebliche Anzahl von Schiffskrediten kann bereits seit Jahren nicht geleistet werden – mit bitteren Konsequenzen für die Unternehmen und Beschäftigten, wenn die Schiffe den Standort verlassen.

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Innerhalb von drei Jahren ist die deutsche Handelsflotte um rund 17 % geschrumpft – durch Verkäufe von Schiffen ins Ausland oder Verschrottung. Welche Folgen hat das für die deutschen Seeleute an Bord?

Michael Behrendt: Mit dem Verlust einer großen Zahl von Schiffen der deutschen Handelsflotte gehen auch deutsche Seeleute für die maritime Wirtschaft verloren. Die deutschen Reeder haben sich lange erfolgreich gegen diese Entwicklung gestemmt. Aber seit gut einem Jahr sinkt auch die Zahl deutscher Seeleute deutlich. Viele Reeder können die Mehrkosten für deutsche Besatzungsmitglieder im harten globalen Wettbewerb nicht mehr tragen. Politik und Wirtschaft müssen gemeinsam Lösungen finden, diesen negativen Trend aufzuhalten.

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Herr Rehberg, Sie sind haushaltspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag und waren sechs Jahre deren Beauftragter für die Maritime Wirtschaft. Warum braucht Deutschland einheimische Seeleute?

Eckhardt Rehberg: Deutsche Seeleute sind ein entscheidender Faktor für den Bestand des maritimen Clusters. Die Erfahrung und das Expertenwissen der nautischen und technischen Offiziere macht sie zu gefragten Arbeitskräften in der gesamten maritimen Wirtschaft. In aller Regel bleiben Seeleute ja nur einige Jahre an Bord und setzen Ihre Karriere dann an Land fort: Vom Know-how der deutschen Seeleute profitieren deshalb nicht nur die Reedereien, sondern auch die Lotsen, die Häfen, die Schifffahrtsverwaltung, sowie die gesamte Schiffbau- und Zulieferindustrie und

Michael Behrendt,
Vorsitzender des Kuratoriums der Stiftung (links)
und Aufsichtsratsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG

Eckhardt Rehberg,
Vorsitzender des Beirates der Stiftung (rechts) und
Mitglied des Deutschen Bundestages



die maritime Forschung. Dieses Wissen kann nur die Seeschifffahrt bereitstellen. Als Haushälter füge ich gern hinzu, dass es bei der Sicherung des maritimen Clusters auch um einen enormen Beitrag zu Arbeitsplätzen, Wertschöpfung und Steuereinnahmen am deutschen Standort geht. Dieser Beitrag steht auf dem Spiel.

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Was kann die Politik tun, um deutschen Seeleuten am Standort eine Zukunft zu geben?

Eckhardt Rehberg: Das Stichwort heißt Wettbewerbsfähigkeit. Im Grunde wollen wir in Deutschland vergleichbare Bedingungen schaffen, wie sie in anderen wichtigen Schifffahrtsnationen Europas – darunter Dänemark und die Niederlande – schon länger existieren und erfolgreich zum Erhalt des Know-hows beitragen. Dazu hat der Bundestag im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz im Herbst 2015 einen wegweisenden Antrag beschlossen. Die Bundeskanzlerin und der Verkehrsminister haben die Vorschläge aufgegriffen. Wir werden den Lohnsteuereinbehalt für Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge auf 100 % anheben. Außerdem soll im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zukünftig der Arbeitgeberanteil für die Sozialversicherungsbeiträge der Seeleute voll erstattet werden. Der dritte Teil des Maßnahmenpaketes ist eine zeitgemäße Schiffsbesetzungsverordnung. Die flexibleren Vorschriften für die deutsche Flagge sollen die deutsche Flagge attraktiver machen und daraus sollen sich mehr Beschäftigungsmöglichkeiten für einheimische Seeleute entwickeln.

Michael Behrendt: Die deutschen Reeder werden alles in ihren Kräften Stehende tun, um die durch diese Maßnahmen eröffneten Chancen für die Beschäftigung deutscher Seeleute zu nutzen. Denn wir haben das gemeinsame Ziel, den zuletzt sichtbaren Abwärtstrend bei der Beschäftigung deutscher Seeleute zu stoppen und eine solide, langfristige Basis für Ausbildung und Beschäftigung einheimischer Seeleute zu sichern.



Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Die Beschäftigung deutscher Seeleute langfristig zu sichern, setzt voraus, dass es genügend qualifizierten Nachwuchs gibt. Wie entwickelt sich die Situation in der seemännischen Ausbildung?

Michael Behrendt: Die Zahl der Neueinsteiger in die verschiedenen Ausbildungswege hat sich im Jahr 2014 trotz der anhaltenden schweren Schifffahrtskrise stabilisiert – auf rund 450 Frauen und Männer. Das ist eine erfreuliche Entwicklung, an der die Stiftung maßgeblichen Anteil hat.

Eckhardt Rehberg: Mehr als 3.400 Förderanträge für die Ausbildung zum Schiffsmechaniker sowie zum Nautischen und Technischen Offiziersassistenten hat die Stiftung im Jahr 2014 positiv entschieden – und rund 20 Millionen Euro ausgeschüttet. Dazu gehört auch das Ausfahren der Befähigungszeugnisse bei den Offizieren, um mit den entsprechenden Seefahrtszeiten und daran geknüpften Patenten in die Management-Ebene auf der Brücke oder im Maschinenraum gelangen zu können – als Kapitän/in oder Leiter/in der Maschinenanlage. Mit diesen Qualifikationen sind auch die Beschäftigungsaussichten an Land gut, denn erfahrene und hochqualifizierte Seeleute sind in vielen maritimen Branchen gefragt.

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Der Schiffsmechaniker gilt in der globalen Schifffahrt als deutsche Besonderheit. Außerhalb der Schlepp- und Fahrgastschifffahrt wird er nur in geringem Maße als ausgebildetes Besatzungsmitglied dauerhaft eingesetzt. Warum fördert die Stiftung diesen Ausbildungsweg?

Michael Behrendt: Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker – ein vielseitig qualifizierter Allrounder an Maschine und auf Deck – ist eine hervorragende Grundlage für eine nautische oder technische Offizierslaufbahn. Deswegen halten die deutschen Reeder an der Ausbildung des Schiffsmechanikers fest und wollen sie auch weiter fördern.

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Was ist neu im Bereich der Stiftungsförderung?

Eckhardt Rehberg: Erstmals fördert die Stiftung auch vom BSH oder der BG Verkehr zugelassene Fortbildungsmaßnahmen, wie beispielsweise Schiffssicherheits-, Gefahrenabwehr- oder Medizinlehrgänge. Mehr als 750 Anträge wurden für diese sinnvolle Ergänzung der Stiftungsarbeit für das Jahr 2014 bewilligt – und mehr als 600.000 Euro dafür bereitgestellt.

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Wie wichtig wird der Beitrag der Stiftung für die Zukunft sein?

Eckhardt Rehberg: Mit dem erweiterten Förderkonzept unterstützt die Stiftung nun die hochwertige nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern auf allen Wegstrecken der maritimen Karriereleiter. Damit ist sie ein zentraler Stützpfeiler für einen starken maritimen Standort Deutschland.

Michael Behrendt: Da der internationale Warenverkehr auch zukünftig weiter zunehmen dürfte, bietet die Seeschifffahrt trotz der augenblicklich schweren Zeiten weiterhin vielversprechende Perspektiven für hochqualifizierte Seeleute. Ich freue mich sehr, dass auch dank der Tätigkeit der Stiftung so viele junge Menschen die Chance nutzen können, eine Karriere in der Seeschifffahrt zu beginnen und ihre Qualifikation zu optimieren.

„STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND BEDEUTET EIN ‚MEER‘ AN AUSBILDUNG“

Eine Laufbahn in der Seeschifffahrt kann unter anderem mit der Ausbildung zum Schiffsmechaniker oder der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als Offiziersassistent beginnen. Beide Wege fallen in den Fürsorge- und Zuständigkeitsbereich der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. (BBS) mit Sitz in Bremen. Neben der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland (Stiftung) hat die BBS eine besondere Bedeutung für die Förderung und Qualitätssicherung der nautisch-technischen Berufsausbildung in Deutschland.

Die BBS nimmt als zuständige Stelle für die Berufsbildung in der Seeschifffahrt nach Seearbeitsgesetz im Wesentlichen die Aufgaben für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wahr. Unter anderem berät sie die auszubildenden Reedereien, Ausbilder und Auszubildende, überwacht die Berufsausbildung und führt die Prüfungen zum Schiffsmechaniker durch.



„Um zukünftig auf dem globalen Arbeitsmarkt Seeschifffahrt eine Chance zu haben, ist eine anspruchsvolle und im internationalen Vergleich hochwertige Ausbildung wichtig; hierfür müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Die Stiftung trägt entscheidend dazu bei, dass auszubildende Reedereien diese Rahmenbedingungen am Schifffahrtsstandort Deutschland vorfinden.“

Holger Jäde, Geschäftsführer der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS) und Beiratsmitglied der Stiftung



Ausfluggungswillige Reeder müssen seit Inkrafttreten des neuen Flaggenrechts-gesetzes zum 1. Januar 2013 durch die Ausfluggung hervorgerufene Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgleichen – entweder durch Ausbildung an Bord des ausgefluggten Schiffes oder durch Entrichtung eines Ablösebetrages an die Stiftung. Beim Ausgleich durch Ausbildung verpflichtet sich der Antragsteller, einen seefahrtbezogenen Ausbildungsplatz an Bord des ausgefluggten Seeschiffes ständig besetzt zu halten. Dabei muss die Ausbildung nach Maßgabe der gültigen Ausbildungsverordnung für Schiffsmechaniker oder nach den Richtlinien für die Anerkennung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als Offiziersassistent erfolgen.

Ausbildungsplatz „Schiffsmechaniker“

Diese Facharbeiteraus-bildung erfolgt im dualen Bildungssystem auf der Grundlage von nationalen und internationalen Qualitätsstandards. Eine solche duale see-männische Berufsausbildung mit der Kombination von schulischer und praktischer Ausbildung an Bord ist weltweit einzigartig. Sie umfasst den gesamten Schiffsbetrieb an Deck sowie im Maschinenraum und wird auf der Grundlage der See-Berufsausbildungsverordnung (See-BAV) durchgeführt. Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist die anerkannte Basisausbildung auf dem Weg zum nautischen oder technischen Schiffsoffizier, Kapitän bzw. Leiter der Maschinenanlage und damit eines der Fundamente des hohen seemännischen Know-hows am Standort Deutschland. Daher fördert die Stiftung diese Berufsausbildung mit nennenswerten Beiträgen.

Ausbildungsplatz „Offiziersassistent“

Für den Erwerb des Zeugnisses über die Befähigung zum nautischen oder technischen Wachoffizier müssen die Bewerber nach der sogenannten Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV) den Abschluss einer zugelassenen praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit nach Maßgabe der Richtlinien für die Ausbildung von Offiziersassistenten in der Seeschifffahrt von 12 beziehungsweise 18 Monaten nachweisen. Diese praktische Ausbildung und Seefahrtzeit kann auch als schulrechtliches Praktikum oder in Form von Praxissemestern während der Ausbildung an einer nach Landesrecht eingerichteten Ausbildungsstätte abgeleistet werden.

Der von der Stiftung im Rahmen der finanziellen Unterstützung der Berufsausbildung geförderte Weg über die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit der Offiziersassistenten bringt einige Vorteile für die Beteiligten mit sich:

- für den **Bewerber**, da er als Besatzungsmitglied unter deutlich besseren Rahmenbedingungen seine praktische Ausbildung und Seefahrtzeit absolvieren kann;
- für die **Hochschule**, da die Bewerber sich über diesen Weg spätestens nach 12 oder 18 Monaten an der jeweiligen Hochschule immatrikulieren können und die Praxissemesterbeauftragten sich nicht um die Vermittlung und Betreuung von Praktikanten kümmern müssen;
- für die **Reeder**, da sie über diesen Weg auch Einfluss auf die Lenkung des Arbeitsmarktes nehmen können;
- für **Reeder und Bewerber**, da über diesen Weg eine längerfristige und somit vertrauensvolle Zusammenarbeit erwachsen kann.

Seit ihrer Gründung verfolgt die gemeinnützige Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland das Ziel, die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von seemännischem Nachwuchs zielgerichtet zu fördern. Ziel ist es, langfristig ein möglichst großes Maß an nautischem und technischem Know-how in Form von hochqualifizierten Seeleuten am maritimen Standort Deutschland zu sichern.

Zum langfristigen Erhalt des seemännischen Know-hows am Schifffahrtsstandort Deutschland müssen die Möglichkeiten der Stiftung weiterhin optimal ausgeschöpft werden.



KAPITÄN / KAPITÄNIN

Mind. **1** Jahr
Seefahrtzeit
als Erster Nautischer Offizier

Erster Nautischer Offizier

Mind. **1** Jahr
Seefahrtzeit
als Wachoffizier

Mind. **3** Jahre

Seefahrtzeit als Wachoffizier



Nautischer Wachoffizier

Nach dem Fachschulbesuch / nach dem Studium

2 Jahre

Fachschule,
Bildungsgang Nautik mit Abschluss
Techniker

3/6
Jahre Semester

Fachhochschulstudium Nautik
mit Abschluss Bachelor

Voraussetzungen:

- ▶ Alle Schulabschlüsse
Duale Berufsausbildung zum
Schiffsmechaniker
- ▶ Realschulabschluss
zweijährige Berufsfachschule
„Schiffsbetriebstechnischer
Assistent“ und zwölf Monate
praktische Ausbildung und
Seefahrtzeit als Nautischer
Offiziersassistent (NOA)
- ▶ Abitur oder FH-Reife
Duale Berufsausbildung zum
Schiffsmechaniker
oder
Zwölf Monate praktische Ausbildung
und Seefahrtzeit als Nautischer
Offiziersassistent
oder
Zwei mal sechs Monate Praxis-
semester im achtsemestrigen
Fachhochschulstudiengang

LEITER / LEITERIN DER MASCHINENANLAGE

Mind. **1** Jahr
Seefahrtzeit als
Zweiter Technischer Offizier

Zweiter Technischer Offizier

Mind. **1** Jahr
Seefahrtzeit

Mind. **3** Jahre

Seefahrtzeit als Wachoffizier



Technischer Wachoffizier

Nach dem Fachschulbesuch / nach dem Studium

2 Jahre

Bildungsgang
Schiffbetriebstechnik

3/6
Jahre Semester

Fachhochschulstudium
Fachbereich Schiffsbetriebstechnik

Voraussetzungen:

- ▶ Alle Schulabschlüsse
Duale Berufsausbildung zum
Schiffsmechaniker
oder
Facharbeiter in einem Metall- oder
Elektroberuf und zwölf Monate
Fahrtzeit im Maschinendienst
- ▶ Realschulabschluss
Berufsfachschule „Schiffsbetriebs-
technischer Assistent“ und zwölf
Monate praktische Ausbildung
und Seefahrtzeit als Technischer
Offiziersassistent (TOA)
- ▶ Abitur oder FH-Reife
Duale Berufsausbildung zum
Schiffsmechaniker
oder
18 Monate praktische Ausbildung
und Seefahrtzeit als Technischer
Offiziersassistent
oder
26 Wochen technisches Vorprak-
tikum, zwei mal sechs Monate
Praxissemester im achtsemestrigen
Studiengang

STIFTUNGSBERICHT

Auch für das zweite Jahr des Bestehens der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland können wir eine erfreuliche Bilanz vorweisen:

Zwischen dem 1. Januar 2014 und dem 31. Dezember 2014 wurden 1.917 Ablösebeträge mit einem Volumen von insgesamt knapp 24,6 Millionen Euro ermittelt, wovon 24,3 Millionen Euro im Berichtszeitraum an die Stiftung entrichtet wurden (rund 0,3 Millionen Euro wurden bis Mai 2015 entrichtet). Zusätzlich hat die deutsche Reederschaft erneut knapp 10 Millionen Euro aufgebracht, die über die an das BSH zu zahlenden erhöhten Ausflagungsgebühren an den Bund geflossen sind und für die Schifffahrtsförderung des Bundes verwendet werden sollen. Damit hat die Reederschaft auch im Jahr 2014 insgesamt über 30 Millionen Euro zur Sicherung des maritimen Know-hows am Standort bereitgestellt.

Aus den an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland geflossenen Mitteln konnte im Jahr 2014 die Berufsausbildung von rund 530 Schiffsmechanikern und rund 90 Technischen oder Nautischen Offiziersassistenten unterstützt und die Seefahrtszeiten von fast 640 Offizieren als Qualifizierungsmaßnahme gefördert werden (sog. Ausfahrten der Patente).





Insgesamt gewährte die Stiftung für die Berufsausbildung 2014 damit finanzielle Unterstützungsleistungen in Höhe von knapp 20 Millionen Euro.

Für das Jahr 2014 erreichten uns rund 3.470 Anträge, von denen wir 3.420 positiv bescheiden konnten. In rund 1.760 Fällen handelte es sich bei den zu fördernden Seeleuten um junge Offiziere, die wir durch die Qualifizierungsmaßnahme bei dem sogenannten Ausfahren ihrer Patente unterstützen konnten. Rund 1.450 bewilligte Anträge zielten auf die Ausbildungsförderung zum Schiffsmechaniker.

Für die „klassische“ Ausbildungsförderung von Schiffsmechanikern sowie Technischen und Nautischen Offiziersassistenten hat die Stiftung im Jahr 2014 jeweils 3.500 Euro pro Quartal bereitgestellt. Die Seefahrtzeiten von Offizieren wurden mit 8.000 Euro pro Quartal gefördert. Bei der Beschäftigung eines zuvor arbeitslosen Offiziers stellte die Stiftung 9.500 Euro pro Quartal bereit.

Insgesamt konnte die Stiftung im Jahr 2014 die Berufsausbildung von rund 1.250 Seeleuten am Standort finanziell unterstützen und damit maßgeblich fördern – das sind rund 50 Seeleute mehr als im Jahr 2013. Dieser Erfolg wäre ohne die hervorragende Zusammenarbeit mit den Stiftungsgremien, insbesondere dem Vorstand, dem Kuratorium und dem Beirat der Stiftung, nicht möglich gewesen. Daher möchten wir uns ausdrücklich bei denjenigen bedanken, die die Stiftung und unsere Arbeit im Jahr 2014 durch ihre ehrenamtliche Tätigkeit in herausragender Weise unterstützt haben und es auch weiterhin tun.



Dr. Martin Kröger
Geschäftsführer Schifffahrtsstandort
Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH



Tilo Wallrabenstein
Geschäftsführer Schifffahrtsstandort
Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH

FINANZINFORMATIONEN

Seite 21

Jahresrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Seite 24

Erläuterungen

A. Bilanz

I. Aktiva

II. Passiva

B. Gewinn- und Verlustrechnung

Seite 27

Bestätigungsvermerk

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2014*

In Euro

	01.01. – 31.12.2014	01.01. – 31.12.2013
1. Vereinnahmte Ablösebeträge	24.546.039,95	21.250.287,49
2. Auflösung der Rücklage Ablösebeträge 2013	8.370.458,10	0,00
3. Sonstige Erträge	404,31	2.676,18
4. Ausgezahlte Unterstützung	20.107.800,00	11.837.000,00
5. Sonstige Aufwendungen	1.335.306,07	1.051.880,84
6. Zinserträge	13.142,44	6.375,27
7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	11.486.938,73	8.370.458,10
8. Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2013	0,00	8.370.458,10
9. Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2014	11.486.938,73	0,00
10. Jahresüberschuss	0,00	0,00

* Aus rechentechnischen Gründen können in den Tabellen Rundungsdifferenzen in Höhe von ± einer Einheit (Euro, % usw.) auftreten.

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2014*

Aktiva

In Euro	31.12.2014	31.12.2013
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	8.236,00	9.115,00
II. Sachanlagen		
1. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	494,00	0,00
II. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen	25.000,00	25.000,00
	33.730,00	34.115,00
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	0,00	196.587,00
2. Sonstige Vermögensgegenstände	8.251,94	17.591,75
	8.251,94	214.178,75
II. Guthaben bei Kreditinstituten	11.998.608,93	8.739.793,63
	12.006.860,87	8.953.972,38
C. Rechnungsabgrenzungsposten	2.166,79	2.383,47
	12.042.757,66	8.990.470,85

* Aus rechentechnischen Gründen können in den Tabellen Rundungsdifferenzen in Höhe von ± einer Einheit (Euro, % usw.) auftreten.

Passiva

In Euro	31.12.2014	31.12.2013
A. Eigenkapital		
I. Stiftungskapital		
1. Errichtungskapital	300.000,00	300.000,00
2. Zustiftungen	150.000,00	100.000,00
	450.000,00	400.000,00
II. Rücklagen		
1. Sonstige Rücklagen		
a) Rücklage Ablösebeträge 2013	0,00	8.370.458,10
b) Rücklage Ablösebeträge 2014	11.486.938,73	0,00
	11.486.938,73	8.370.458,10
III. Ergebnisvortrag	0,00	0,00
	11.936.938,73	8.770.458,10
B. Rückstellungen		
1. Sonstige Rückstellungen	60.225,23	20.447,68
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 4.546,79; Vorjahr € 11.290,63)	4.546,79	11.290,63
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 37.408,58; Vorjahr € 187.158,58)	37.408,58	187.158,58
3. Sonstige Verbindlichkeiten (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 3.638,33; Vorjahr € 1.115,86)	3.638,33	1.115,86
	45.593,70	199.565,07
	12.042.757,66	8.990.470,85

A. BILANZ

I. Aktiva

Anlagevermögen

Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände (Euro 8.236,00) betreffen die Kosten für die Erstellung der Website für den Internetauftritt der Stiftung und die Erstellung des Logos, die um lineare Abschreibungen reduziert worden sind.

Sachanlagen

Die Sachanlagen (Euro 494,00) betreffen die Anschaffungskosten für eine Frankiermaschine, die um lineare Abschreibungen gemindert worden sind.

Finanzanlagen

Bei den Finanzanlagen (Euro 25.000,00) handelt es sich um die 100%ige Beteiligung an der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg.

Umlaufvermögen

Sonstige Vermögensgegenstände

Die sonstigen Vermögensgegenstände (Euro 8.251,94) betreffen Forderungen gegen zwei Krankenkassen (Euro 3.838,12), zugesagte Zuwendungen (Euro 3.080,49) sowie Zinsforderungen gegen ein Kreditinstitut aus einer Termingeldanlage (Euro 1.333,33).

Guthaben bei Kreditinstituten

Die Guthaben bei Kreditinstituten (Euro 11.998.608,93) betreffen Guthaben auf drei Bankkonten, wovon ein Guthabenbetrag in Höhe von Euro 5.000.000,00 als Termingeld angelegt ist.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten (Euro 2.166,79) weist die im Voraus gezahlten Versicherungsprämien für eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung aus.

II. Passiva

Eigenkapital

Stiftungskapital

Das Stiftungskapital (Euro 450.000,00) setzt sich aus dem Errichtungskapital (Euro 300.000,00) und zwei Zustiftungen (Euro 150.000,00) zusammen. Das Errichtungskapital wurde vom Verband Deutscher Reeder e.V. an die Stiftung übertragen. Die Zustiftungen erfolgten durch die ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (Euro 100.000,00) und den VDKS – Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. (Euro 50.000,00).

Rücklagen

Die im Vorjahr gebildete Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2013 (Euro 8.370.458,10) wurde im Berichtsjahr ergebniswirksam aufgelöst und durch in 2014 ausgezahlte Unterstützungen verbraucht.

Die Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2014 (Euro 11.486.938,73) ergibt sich aus den im Jahr 2014 vereinnahmten Ablösebeträgen zuzüglich der darauf entfallenden Zinserträge abzüglich der für die Verwaltung angefallenen Kosten sowie der im Jahr 2014 ausgezahlten Unterstützungen, soweit diese nicht durch die aufgelöste Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2013 gedeckt werden konnten.

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen (Euro 60.225,23) wurden für Kosten der Steuerberatung 2014 (Euro 37.127,87), Kosten der Jahresabschlusserstellung für die Jahre 2013 und 2014 (Euro 10.924,20), Kosten der Erstellung der Steuererklärungen für die Jahre 2012 bis 2014 (Euro 5.500,00), Kosten der Prüfung der Jahresrechnung für das Jahr 2014 (Euro 3.570,00), Kosten der Rechtsberatung für 2014 (Euro 2.943,47) sowie für Beiträge für die Berufsgenossenschaft 2014 (Euro 159,69) gebildet.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Euro 4.546,79) betreffen vor allem die Gestaltung des Stiftungsberichts 2013 (Euro 2.975,00) und die Raummiete für die Kuratoriumssitzung (Euro 1.011,50).

Verbindlichkeiten gegenüber verbunden Unternehmen

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbunden Unternehmen (Euro 37.408,58) betreffen die nach Abzug von Vorauszahlungen verbleibende Zahlungsverpflichtung für das Jahr 2014 aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH.

Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten (Euro 3.638,33) resultieren aus Lohnsteuern und Sozialabgaben.

Sämtliche Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

B. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Vereinnahmte Ablösebeträge

Die vereinnahmten Ablösebeträge (Euro 24.546.038,95) betreffen sämtliche im Berichtsjahr zugeflossenen Ablösebeträge.

Auflösung der Rücklage Ablösebeträge 2013

Die im Vorjahr gebildete Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2013 (Euro 8.370.458,10) wurde im Berichtsjahr ergebniswirksam aufgelöst.

Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge (Euro 404,31) resultieren aus einer im Jahr 2014 zugesagten Zuwendung.

Ausgezahlte Unterstützungen

Im Berichtsjahr hat die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland Unterstützungen in Höhe von Euro 20.107.800,00 an Unterstützungsempfänger ausbezahlt.

Sonstige Aufwendungen

Die sonstigen Aufwendungen (Euro 1.335.306,07) enthalten im Wesentlichen Verwaltungskosten aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH (Euro 1.199.137,81), Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten (Euro 66.268,89), Kosten für Porto und Telefon (Euro 2.938,96), Versicherungsbeiträge (Euro 2.816,83) und Nebenkosten des Geldverkehrs (Euro 2.454,61).

Zinserträge

Die Zinserträge (Euro 13.142,44) resultieren aus angelegten Geldern.

Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2014

In die Ergebnisrücklage Ablösebetrag 2014 wurde ein Betrag in Höhe von Euro 11.486.938,73 eingestellt.

WIEDERGABE DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

Wir haben die Jahresrechnung – bestehend aus Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung – unter Einbeziehung der Buchführung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2014 geprüft. Durch § 4 Abs. 2 und 3 Hamburgisches Stiftungsgesetz wurde der Prüfungsgegenstand erweitert. Die Prüfung erstreckt sich daher auch auf die Erhaltung des Stiftungsvermögens und die satzungsgemäße Verwendung der Erträge des Stiftungsvermögens und der sonstigen Stiftungsmittel. Die Buchführung und die Aufstellung der Jahresrechnung nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Stiftungsverfassung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Stiftung. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über die Jahresrechnung unter Einbeziehung der Buchführung sowie über den erweiterten Prüfungsgegenstand abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung der Jahresrechnung nach § 317 HGB und § 4 Abs. 2 und 3 Hamburgisches Stiftungsgesetz unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch die Jahresrechnung unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Anforderungen, die sich aus der Erweiterung des Prüfungsgegenstandes nach § 4 Abs. 2 und 3 des Hamburgischen Stiftungsgesetz ergeben, erfüllt wurden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Stiftung sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung und Jahresrechnung überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt die Jahresrechnung unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Stiftung.

Die Prüfung der Erhaltung des Stiftungsvermögens und der satzungsgemäßen Verwendung der Erträge des Stiftungsvermögens und der sonstigen Stiftungsmittel nach § 4 Abs. 2 und 3 Hamburgisches Stiftungsgesetz hat keine Einwendungen ergeben.

Norderstedt, 17. August 2015

STRATEGUS GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Krambeer
Wirtschaftsprüfer

Hefti
Wirtschaftsprüfer“

GREMIEN

Stiftung Schifffahrtsstandort
Deutschland

Vorstand

Nagel, Ralf, Senator a. D.
Vorstandsvorsitzender
Im Amt seit Dez 2012

Ebel, Hermann
Stellvertr. Vorsitzender
Im Amt seit Dez 2012

Schroeter, Klaus
Im Amt seit Dez 2014

Seebold, Torben
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013–Dez 2014

Wallrabenstein, Tilo
(ausgeschieden)
Im Amt von Dez 2012–Sep 2013

Kuratorium

Behrendt, Michael
Vorsitzender
Im Amt seit Dez 2012

Huth, Prof. Werner
Stellvertr. Vorsitzender
Im Amt seit Mai 2014

Bahn, Andreas
Im Amt seit Juni 2014

Behle, Christine
Im Amt seit Dez 2012

Braren, Rörd
Im Amt seit Dez 2012

Gast, Dr. Ottmar
Im Amt seit Dez 2012

Hartmann, Alfred
Im Amt seit Mai 2014

Jüngerhans, Stefan
Im Amt seit Mai 2014

Kahrs, Johannes
Im Amt seit Mai 2014

Leonhardt, Frank
Im Amt seit Dez 2012

Mertens, Kapt. Wilhelm
Im Amt seit Mai 2014

Pfeiffer, Kapt. Matthias
Im Amt seit Mai 2014

Ponath, Helmut
Im Amt seit Dez 2015

Rehberg, Eckhardt
Im Amt seit Mai 2014

Rother, Stefan
Im Amt seit Dez 2012

Scharner, Jens Aurel
Im Amt seit Mai 2014

Vinnen, Michael
Im Amt seit Mai 2014

von Rantzau, Dr. Eberhart
Im Amt seit Dez 2012

Wand, Prof. Dr. Christoph
Im Amt seit Mai 2014

Hesse, Karin
(ausgeschieden)
Im Amt von Dez 2012–Mai 2014

Lorenz-Meyer, Robert
(ausgeschieden)
Im Amt von Dez 2012–Mai 2014

Weber, Lutz
(ausgeschieden)
Im Amt von Mai 2014–Okt 2015

Beirat

Rehberg, Eckhardt
Vorsitzender
Im Amt seit Sep 2013

Kahrs, Johannes
Stellvertr. Vorsitzender
Im Amt seit Juni 2014

Fock, Sönke
Im Amt seit Juni 2014

Freytag, Christoph
Im Amt seit Sep 2013

Hering, Ingelore
Im Amt seit Juni 2014

Jäde, Holger
Im Amt seit Sep 2013

Kammerer, Hilde
Im Amt seit Sep 2013

Krämer, Dr. Iven
Im Amt seit Juli 2015

Lückert, Hans-Hermann
Im Amt seit Sep 2013

Meyer, Dr. Sigrid
Im Amt seit Sep 2013

Proske, Heike
Im Amt seit Sep 2013

Reimers, Dirk
Im Amt seit Dez 2014

Staffeldt, Torsten
Im Amt seit Sep 2013

Unger, Bernd
Im Amt seit Sep 2013

Watter, Prof. Dr. Holger
Im Amt seit Dez 2014

Wessels, Frank
Im Amt seit Sep 2013

Wilms, Dr. Valerie
Im Amt seit Sep 2013

Wittig, Prof. Willi
Im Amt seit Juni 2014

Zingler, Jens-Uwe
Im Amt seit Sep 2013

Zumkley, Ulf
Im Amt seit Sep 2013

Bartholomäus-Lüthge, Renate
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013–Jan 2015

Beckmeyer, Uwe
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013–Dez 2013

Kroemer, Thomas
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013–Feb 2014

Wand, Prof. Dr. Christoph
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013–Dez 2013

Schifffahrtsstandort Deutschland
Verwaltungsgesellschaft mbH

Kröger, Dr. Martin
Geschäftsführer

Wallrabenstein, Tilo
Geschäftsführer

IMPRESSUM

Kontakt

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland
Burchardstr. 24
20095 Hamburg
Tel +49 40 3 50 97-270
www.stiftung-schifffahrtsstandort.de
info@stiftung-schifffahrtsstandort.de

Konzept, Design und Umsetzung

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Druck

omb2 Print GmbH, München

Bildnachweis

Titel: Reederei Briese/Oltmann Gruppe
Innen-
umschlag: Stiftung Schifffahrtsstandort
Deutschland
S. 2 Bild Herr Nagel: VDR/Gielen
Bild Herr Ebel: Hansa Treuhand
Bild Herr Schroeter: ver.di
S. 6 Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.
S. 9/10 Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland/
Knuffmann
S. 12 Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.
S. 13 Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.
S. 15 Reederei Rambow
S. 18 Bugsier-, Reederei- und Bergungs-
Gesellschaft mbH & Co. KG
S. 19 Stiftung Schifffahrtsstandort
Deutschland/Knuffmann

