

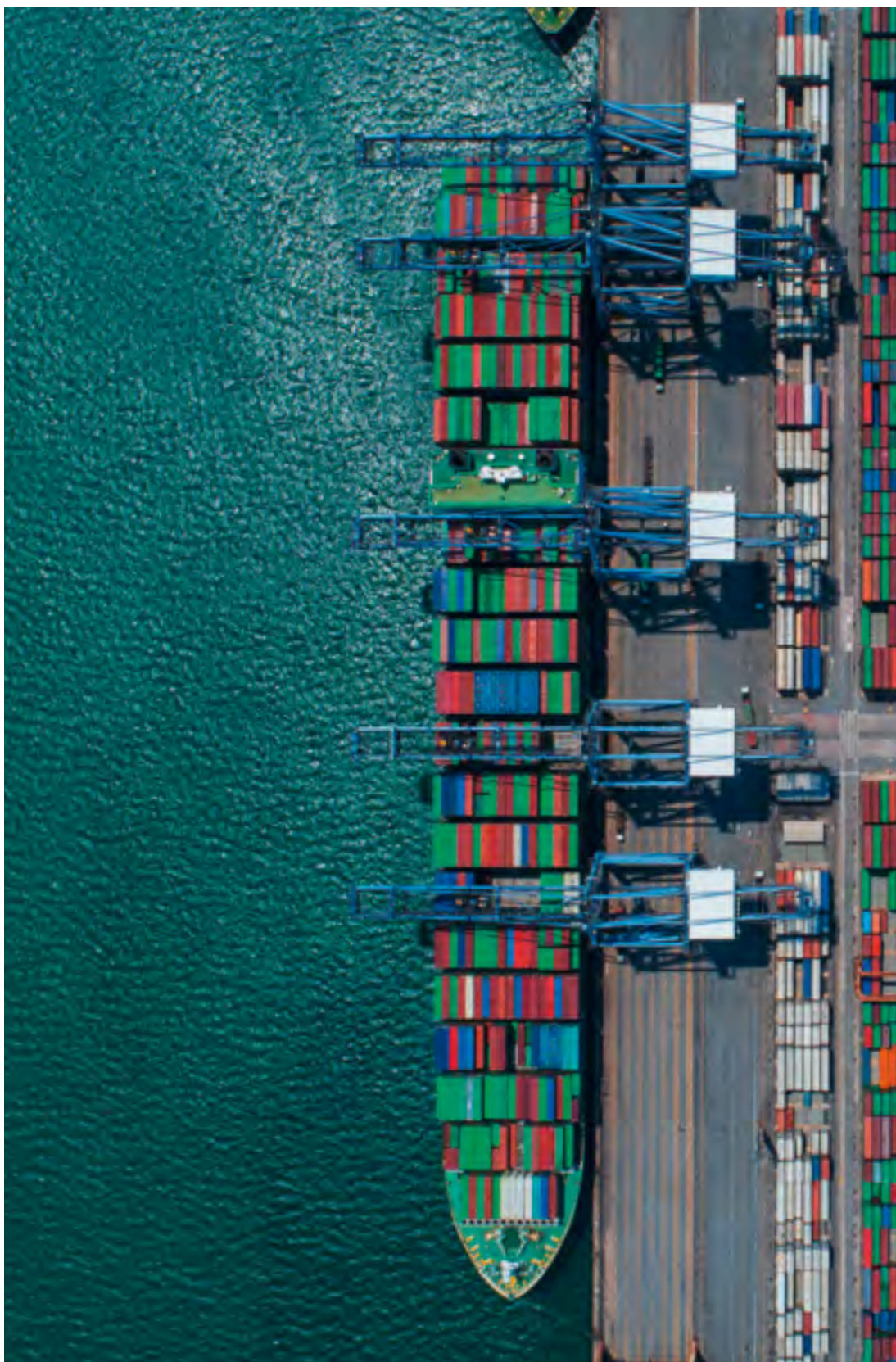


STIFTUNG  
SCHIFFFAHRTSSTANDORT  
DEUTSCHLAND



# JAHRESBERICHT 2016

Wir sichern Schiffahrts-Know-how  
in Deutschland



# INHALTSVERZEICHNIS

**GRUSSWORT**

Seite 3

**DIE STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND IM ÜBERBLICK**

Seite 4

**FRAUEN AN BORD – INTERVIEW MIT SVEA HARDER**

Seite 8

**DIE STIFTUNG ALS EINER DER GARANTEN FÜR DEN MARITIMEN NACHWUCHS**

Seite 12

**STIFTUNGSBERICHT**

Seite 18

**FINANZINFORMATIONEN**

Seite 20

Jahresrechnung → Seite 21

Erläuterungen → Seite 24

Bestätigungsvermerk → Seite 27

**GREMIEN**

Seite 28

**IMPRESSUM**

Seite 29

## VORSTAND



**RALF NAGEL**

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.



**WILHELM MERTENS**

Vorstandsmitglied

Wilhelm Mertens, Jahrgang 1949, ist Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffs-offiziere e. V. (VDKS). Er begann seine seemannische Ausbildung als Kadett beim damaligen Norddeutschen Lloyd in Bremen. Nach Erlangung des Patentes „Kapitän auf Großer Fahrt (AG)“ fuhr er auf Schiffen diverser Reedereien als nautischer Schiffs-offizier/Kapitän weltweit. Es schloss sich ein Studium der Rechtswissenschaft und eine Tätigkeit als Rechtsanwalt an. Als Personalleiter für das seefahrende Personal verantwortete er mehrere Jahre bei der Atlantic Reederei/Petersen & Alpers das Crewing der Tanker- und Hochseeschlepperflotte. Danach übernahm er die Leitung der Personal- und Rechtsabteilung der Europazentrale des japanischen IT-Konzerns OMRON, die er als Geschäftsführer dann viele Jahre verantwortete. Seit 2011 setzt er sich als Geschäftsführer des VDKS für die beruflichen, wirtschaftlichen und sozialen Interessen der nautischen Führungskräfte (Kapitäne/Schiffs-offiziere) in der deutschen Seeschifffahrt ein.

## GRUSSWORT

**Im Berichtsjahr 2016 hat die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland weiter erfolgreich Kurs gehalten und damit ununterbrochen seit ihrer Gründung im Dezember 2012 maßgeblich zur Sicherung des maritimen Know-hows am Standort beigetragen. Mit wiederum 20 Millionen Euro wurde auf gleichbleibend hohem Niveau die Berufsausbildung von rund 1.260 jungen Seeleuten finanziell unterstützt.**

Im Rahmen der Förderung von Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) konnte die Stiftung eine erhebliche Steigerung der geförderten Lehrgänge für 2015 gegenüber dem Vorjahr verzeichnen. So stieg die Anzahl der geförderten Fortbildungsmaßnahmen von rund 850 (2014) auf rund 1.500 (2015) und hat sich damit fast verdoppelt. Bei der Fortbildungsförderung endet die Antragsfrist erst im Folgejahr. Der wesentliche Anteil der Anträge für 2015 wurde deshalb auch erst Anfang 2016 bei der Stiftung eingereicht und von ihr im Jahr 2016 bearbeitet. Auch in den Jahren 2016 und 2017 wird dieses Förderregime fortgeführt. Natürlich kann die Stiftung nicht die gravierenden Auswirkungen der schweren Schifffahrtskrise beseitigen, die insgesamt die deutsche Schifffahrt vor enorme Herausforderungen stellt. Die Stiftung hat ihren Zweck in der finanziellen Unterstützung der Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Seepersonal am Standort. Im Bereich der finanziellen Berufsausbildungsförderung der Seeschifffahrt hat sich die Stiftung in den vergangenen Jahren aufgrund ihrer erfolgreichen Tätigkeit etabliert und ist zu einer wesentlichen Stütze der Berufsausbildung an Bord geworden. Dabei wurden 2016 insgesamt 81 Unternehmen im Vergleich zu 59 Unternehmen (2013) gefördert.

Die Schifffahrtsunternehmen werden durch die finanzielle Unterstützung der Stiftung in die Lage versetzt und animiert, junge Menschen auch in der anhaltenden Krise aus- und fortzubilden. Dabei wird über das Stiftungsmodell sichergestellt, dass auch ausfliegende Reeder hierzu einen substanziellen Beitrag leisten. 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. Die verschiedenen Maßnahmen des Bundes zur Förderung der Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt sind ebenfalls notwendige und unverzichtbare Bausteine zur Sicherung des maritimen Know-hows am Schifffahrtsstandort Deutschland. Sie stärken die Reedereiunternehmen und uns dabei, unser vorrangiges Ziel zu erreichen – die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern sicherzustellen und zu intensivieren.

Auch vor diesem Hintergrund ist hervorzuheben, dass es der Stiftung trotz der äußerst schwierigen Marktverhältnisse bisher gelungen ist, im Bereich der Berufsausbildung eine Stabilisierung zu erreichen. Im Jahr 2017 wird das bisher hohe Niveau der durch die Stiftung unterstützten Seeleute voraussichtlich wieder erreicht. Und die schon sehr hohe Anzahl von rund 1.500 geförderten Fortbildungslehrgängen für das Jahr 2015 wird für das Jahr 2016 voraussichtlich noch einmal übertroffen.

Ende 2016 ist Herr Wilhelm Mertens vom Kuratorium der Stiftung einstimmig als drittes Vorstandsmitglied gewählt worden, nachdem Herr Klaus Schroeter im September 2016 als Vorstandsmitglied zurückgetreten war.



Ralf Nagel, Senator a. D.  
Vorstandsvorsitzender



Hermann Ebel  
Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden



Wilhelm Mertens  
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, 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. Die Erteilung einer erneuten Genehmigung zum Führen einer ausländischen Flagge unmittelbar im Anschluss an den Zeitraum der maximal zweijährigen Ausflaggingenehmigung ist möglich.

Das seit Anfang Januar 2013 geltende Flaggenrechtsgesetz sieht allerdings vor, dass die mit einer Ausflaggingung potentiell verbundenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland vom ausfliegenden Reeder auszugleichen sind.

Denn der Gesetzgeber geht davon aus, dass Ausflaggingen 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 ausfliegende 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, die auf Seeschiffen eingesetzt werden, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind.

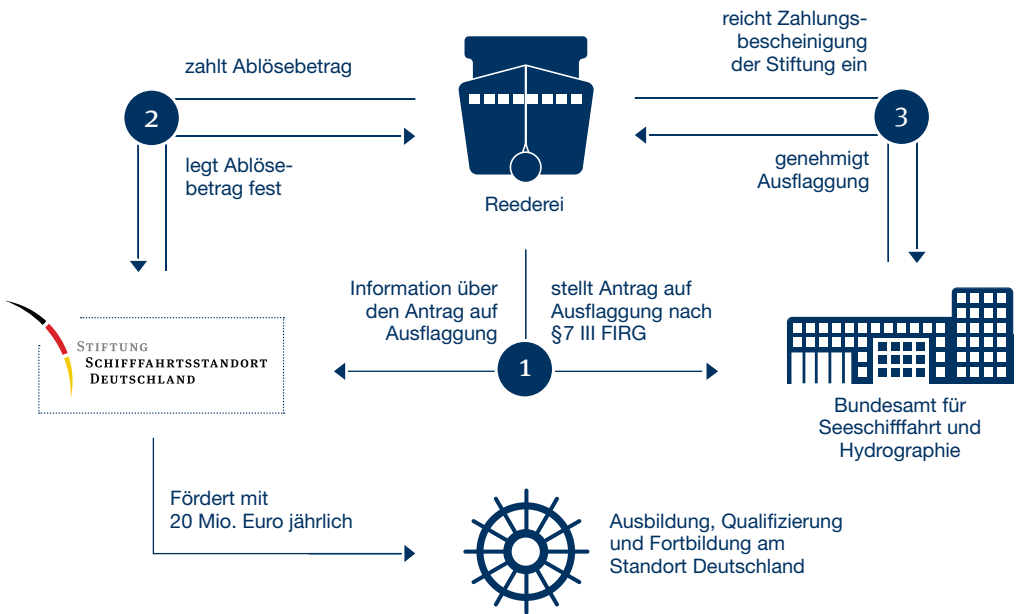
Darin liegt der Hauptzweck der gemeinnützigen Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, die der Verband Deutscher Reeder e. V. (VDR) gegründet hat. Die Gewerkschaft Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft e. V. (ver.di) und der Verband Deutscher Kapitäne und Schiffs-offiziere e. V. (VDKS) haben sich als Zustifter an der Stiftung beteiligt.

## AUSGLEICH DURCH AUSBILDUNG

Als Primärverpflichtung hat der Gesetzgeber die Ausbildung von nautischem und technischem Seepersonal auf dem auszufliegenden Schiff vorgesehen. Die mindestens zu erbringenden Ausbildungszeiten sind nach acht Schiffsgrößen gestaffelt, die sich an der Bruttoreaumzahl (BRZ) von Schiffen orientieren.

So muss auf Schiffen bis zu 500 BRZ pro Jahr der beantragten Ausflaggingung mindestens ein Monat lang ausgebildet werden. Auf Schiffen mit mehr als 80.000 BRZ beträgt der vorgeschriebene Ausbildungszeitraum 5,5 Monate.

**DIE ROLLE DER STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND**



Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland hat eine Schlüsselstellung bei der Umsetzung der Vorgaben des Flaggenrechtsgesetzes zur Ausflaggung. Auf Basis der übermittelten Informationen legt sie den jeweiligen Ablösebetrag fest, der dann von den Reedereien entrichtet wird. Mit den generierten Mitteln fördert die Stiftung die Ausbildung, Qualifikation und Fortbildung.



## 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 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 Schifffahrtsstandort Deutschland jährlich festgesetzten und vom BSH genehmigten Ablösebeträge lagen für das Jahr 2016 zwischen 2.000 Euro für Schiffe mit bis zu 500 BRZ und maximal 16.169 Euro für Schiffe mit einer Ladungskapazität von mehr als 80.000 BRZ. Die jeweiligen Beträge müssen vom Reeder pro Jahr der Ausflagungsgenehmigung an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland entrichtet werden – erst danach erteilt das BSH eine Ausflagungsgenehmigung nach § 7 Abs. 3, 5 FIRG.



**SCHIFFSGRÖSSENKLASSE IN BRZ**

Ablösebeträge pro Jahr der Ausflaggungsgenehmigung

Die jährlichen Ablösebeträge richten sich nach der Größe des ausgeflaggten Schiffes.	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 betrug im Jahr 2016 bis zu 14.000 Euro jährlich, die Qualifizierung von Offizieren wurde im Jahr 2016 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 Seefahrtzeiten an Bord von

Seeschiffen ermöglicht. Die Beschäftigung eines vorher arbeitslosen Offiziers wurde 2016 höher mit bis zu 38.000 Euro jährlich unterstützt, um damit einen Anreiz für die Beschäftigung von zuvor arbeitslosen Offizieren zu setzen.

Zusätzlich unterstützt die Stiftung seit 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. Bislang wurden von der Stiftung Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) gefördert, die in den Jahren 2014, 2015, 2016 und 2017 absolviert wurden bzw. noch werden.

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

## FRAUEN AN BORD – MEHR ALS EIN GEWINN!

Die 29-jährige Svea Harder fährt als Erster Nautischer Offizier bei der Reederei Hapag-Lloyd auf Containerschiffen rund um die Welt. Im Gespräch mit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland erzählt sie, wie sie sich als Frau in der traditionell von Männern dominierten Seeschifffahrt behauptet und wie die Stiftung ihre Ausbildung an Bord unterstützt hat.

Frau Harder, eine Karriere an Bord eines Handelsschiffs ist in Deutschland für junge Menschen ein eher ungewöhnlicher Berufswunsch. Warum fahren Sie zur See?

Ich bin mit der Seeschifffahrt groß geworden. Mein Großvater hatte ein eigenes Schiff und ist zur See gefahren. Auch mein Vater ist Kapitän. Schon als Kind habe ich erlebt, wie er regelmäßig länger auf See, aber dann auch für mehrere Monate am Stück zuhause war. In dieser Zeit konnte ich mit meinem Vater viel mehr unternehmen, als meine Freunde, die ihre Väter nur abends müde nach der Arbeit erlebten. Damals hatte ich aber noch nicht gedacht, dass die Seeschifffahrt mein Traumberuf werden sollte.

Wann haben Sie dann die Entscheidung dafür getroffen?

In den Schulferien war ich mit meiner Mutter oft an Bord bei meinem Vater. Ich wusste insofern schon früh, was mich erwarten würde. Nach dem Abitur bin ich dann drei Wochen am Stück auf einem Schiff mitgefahren, die Wachen mitgegangen und habe den kompletten Arbeitsalltag erlebt. Einen eigenen Verantwortungsbereich zu haben und mit einem Schiff unterwegs zu sein, wo man als Besatzung aufeinander angewiesen ist, das hat mich fasziniert.

Warum fahren Sie auf Frachtschiffen und nicht auf einem Kreuzfahrtschiff?

Mein Opa hat immer gesagt: Fahre keine Ladung, die sich von selbst bewegt. Im Ernst: Ich finde es schon anstrengend, wenn im Hafen viele fremde Menschen an Bord und später auch auf die Brücke kommen – sozusagen mitten in mein Büro und Wohnzimmer. Wenn alles koordiniert ist und das Schiff von der Pier ablegt, kehrt bald Ruhe an Bord eines Frachtschiffs ein. Diese Momente genieße ich sehr.

Wie haben Sie die Ausbildung an Bord erlebt?

Während meiner Ausbildung gab es auch schon mal schwierige Phasen. Ich hatte häufig das Gefühl, mich den männlichen Kollegen gegenüber als Kapitänstochter und als Frau besonders beweisen zu müssen. Nicht unbedingt körperlich sondern vom Kopf her: Kann sie das? Nach der abgeschlossenen Ausbildung war die Akzeptanz bei allen Besatzungsmitgliedern aber von Anfang an da, weil ich gezeigt habe: ja, ich kann das.

Ist es nach wie vor etwas Besonderes, die einzige Frau an Bord zu sein?

Jeder Mitarbeiter an Bord muss bestimmte Verhaltensregeln für das soziale Miteinander



beachten. Das Schiff ist mein Arbeitsplatz. Ganz plastisch: Bikini und Minirock lasse ich zuhause. Für mich ist es kein Problem, sich mit den männlichen Kollegen auf Augenhöhe zu begegnen. Man wird als Frau an Bord genauso wie ein männlicher Offizier dann akzeptiert, wenn man Leistung bringt und sich Respekt erwirbt – das gilt übrigens unabhängig von der Nationalität nach meiner Erfahrung. Man lernt an Bord übrigens auch, die Alltäglichkeiten an Land besonders zu schätzen – etwa den Einkauf im Supermarkt oder schnelles Internet nutzen zu können.

Hat sich der Bordalltag für die männlichen Kollegen auch verändert?

Das soll kein Klischee sein, aber oft fehlt an Bord die weibliche Note. Mir haben Seeleute erzählt, dass sich der Umgangston und das zwischenmenschliche Klima an Bord verbessern, wenn eine Frau zur Besatzung gehört. Wenn ich an Bord bin, ändern sich auch ganz praktische Dinge: Ich backe gern Kuchen für die Crew und organisiere auch mal ein Kicker-Turnier. Brücke gegen Maschine – sowas kommt immer gut an.



„Die seemännische Ausbildung in Deutschland ist ein Qualitätsmerkmal. Denn Schifffahrt ist mehr, als nur Güter von A nach B zu fahren.“

### SVEA HARDER

Erster Nautischer Offizier  
bei der Reederei Hapag-Lloyd



#### Welche Pläne haben Sie für Ihre weitere Berufslaufbahn?

Mein ganzes Berufsleben möchte ich nicht an Bord verbringen, allein schon um Zeit für die Gründung einer Familie zu haben. Dank meiner Ausbildung und der Erfahrung von Bord mache ich mir keine Sorgen, nicht auch an Land einen guten Job finden zu können. Erst auf meiner letzten Reise habe ich zwölf Stunden Ladungswache bei bis zu 47 Grad gehalten – ich glaube, ich bin belastbar. Es gibt viele interessante Nischen in der maritimen Wirtschaft und spannende Jobs auch an Land, aber daran denke ich heute noch nicht konkret. Ich freue mich sehr über die kürzlich erfolgte Beförderung zum Chief Mate und weiß, dass mir die Arbeit an Bord in der neuen Position unglaublich viel Spaß machen wird.

#### Würden Sie jungen Menschen auch in der heutigen, wirtschaftlich nach wie vor schwierigen Lage der Branche zu einer Karriere in der Seeschifffahrt raten?

Auf jeden Fall! Deutsche Seeleute sind nach wie vor gefragt. Die seemännische Ausbildung in Deutschland ist ein Qualitätsmerkmal. Denn Schifffahrt ist mehr, als nur einfach Güter von A nach B zu fahren. Das gelernte Wissen auf neue Situationen übertragen und in kritischen

Situationen die richtigen Entscheidungen treffen zu können, darin sind deutsche Seeleute besonders gut. Natürlich sind die höheren Kosten für einheimische Besatzungsmitglieder ein Problem. Zum Glück trägt die Stiftung enorm dazu bei, es den Reedereien weiterhin möglich zu machen, deutsches Personal zu qualifizieren und damit dem Nachwuchs insbesondere durch das Ausfahren der Patente eine Chance zu geben. Davon habe ich natürlich auch profitiert, und ich hoffe sehr, dass die Tätigkeit der Stiftung weiter dazu beiträgt, dass viele junge Menschen in Deutschland eine berufliche Zukunft im Bereich der Schifffahrt finden.

#### Haben Sie einen guten Ratschlag für Neueinsteiger in die Seeschifffahrt?

Den Beruf nur durch Worte zu vermitteln, ist schwer. Man muss mehrere Wochen an Bord gewesen sein, um die Arbeits- und Lebenswelt richtig kennenzulernen und dann eine fundierte Entscheidung treffen zu können. Das Ferienfahrer-Programm des Verbands Deutscher Reeder ist eine hervorragende Möglichkeit, den Alltag auf einem Seeschiff zu erleben. Ich würde immer wieder eine Karriere in der Seeschifffahrt beginnen.

Vielen Dank für das Gespräch - und Ihnen persönlich an Bord und weiterhin alles Gute!

## **DIE STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND IST EINER DER GARANTEN FÜR DEN MARITIMEN NACHWUCHS IN DEUTSCHLAND**

Seit dem Inkrafttreten des neuen Flaggenrechtsgesetzes Anfang 2013 müssen ausflagungswillige Reeder die durch die Ausflagung hervorgerufenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgleichen – entweder durch Ausbildung an Bord des ausgeflaggten Schiffes oder durch Entrichtung eines Ablösebetrages an die gemeinnützige Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland (Stiftung). Beim Ausgleich durch Ausbildung verpflichtet sich der Antragsteller, einen seefahrtbezogenen Ausbildungsplatz an Bord des ausgeflaggten 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.

Die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS) mit Sitz in Bremen ist nach dem Seearbeitsgesetz die zuständige Stelle für die Berufsbildung in der Seeschifffahrt. Als zuständige Stelle nimmt die BBS im Wesentlichen Aufgaben für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wahr. Unter anderem berät sie die ausbildenden Reedereien, Ausbilder und Auszubildende, überwacht die Berufsausbildung und führt die Prüfungen zum Schiffsmechaniker durch.

Eine Laufbahn in der Seeschifffahrt kann unter anderem mit der Ausbildung zum Schiffsmechaniker oder der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als Offiziersassistent begonnen

werden. Für beide Wege liegen die Fürsorge und die Zuständigkeit bei der BBS. Wie die Stiftung hat die BBS daher eine besondere Bedeutung für die Förderung und Qualitätssicherung der nautischen und technischen Ausbildung von hochqualifizierten Seeleuten in Deutschland und für die nachhaltige Attraktivität von nautischen und technischen Berufsbildern in der Seeschifffahrt für junge Frauen und Männer.

### **AUSBILDUNGSPLATZ „SCHIFFSMECHANIKER“**

Die Facharbeiterausbildung zum Schiffsmechaniker erfolgt im dualen Bildungssystem auf der Grundlage von nationalen und internationalen Qualitätsstandards. Eine solche duale seemannische Berufsausbildung mit der Kombination von schulischer und praktischer Ausbildung an Bord ist weltweit einzigartig. Die duale Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker bleibt eine der Säulen zur Sicherung des maritimen Know-hows am Schifffahrtsstandort Deutschland. Die Ausbildung ist die fundierte Grundlage auf dem Weg zum Leitenden Ingenieur oder Kapitän.

Während der praktischen Ausbildung zum Schiffsmechaniker lernen die jungen Seeleute den gesamten Schiffsbetrieb kennen. Die duale Ausbildung fördert das Verständnis für die Zusammenhänge in allen Bereichen des Schiffsbetriebes. Dabei profitieren die jungen Menschen von dem Erlernten während ihrer gesamten



„Da zukünftig die Anforderungen an das Bordpersonal weiter steigen werden, Stichwort Digitalisierung, wird es immer unwahrscheinlicher, dass Arbeitnehmer ohne qualifizierte Berufsausbildung an Bord beschäftigt werden. Die Stiftung unterstützt daher die in der Ausbildung engagierten Unternehmen, um interessierten jungen Menschen in dem faszinierenden maritimen Berufsfeld eine langfristige Perspektive zu bieten.“

---

#### HOLGER JÄDE

Geschäftsführer der Berufsbildungsstelle  
Seeschifffahrt e. V. (BBS)







Karriere im Bereich der Seeschifffahrt – egal ob an Bord oder später ggf. an Land. Auch bietet die Ausbildung zum Schiffsmechaniker Karriereperspektiven in anderen maritimen Branchen. Die Stiftung unterstützt diese Berufsausbildung deshalb mit nennenswerten finanziellen Beiträgen.

## AUSBILDUNGSPLATZ „OFFIZIERSASSISTENT“

Für den Erwerb des Zeugnisses über die Befähigung zum nautischen oder technischen Wachoffizier müssen die Bewerber nach der Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV) den Abschluss einer zugelassenen praktischen Ausbildung und Seefahrzeit nach Maßgabe der Richtlinien für die Ausbildung von Offiziersassistenten in der Seeschifffahrt von 12 beziehungsweise 18 Monaten nachweisen. Insbesondere der Wechsel zwischen dem praktischen Einsatz an Bord und der theoretischen Vertiefung an den jeweiligen Schulen hat sich als sehr geeignet zur Vorbereitung für den Einsatz als Wachoffizier gezeigt.

Die von der Stiftung im Rahmen der finanziellen Unterstützung geförderten Wege über die duale Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker und die praktische Ausbildung und Seefahrzeit der Offiziersassistenten bringen einige Vorteile mit sich:

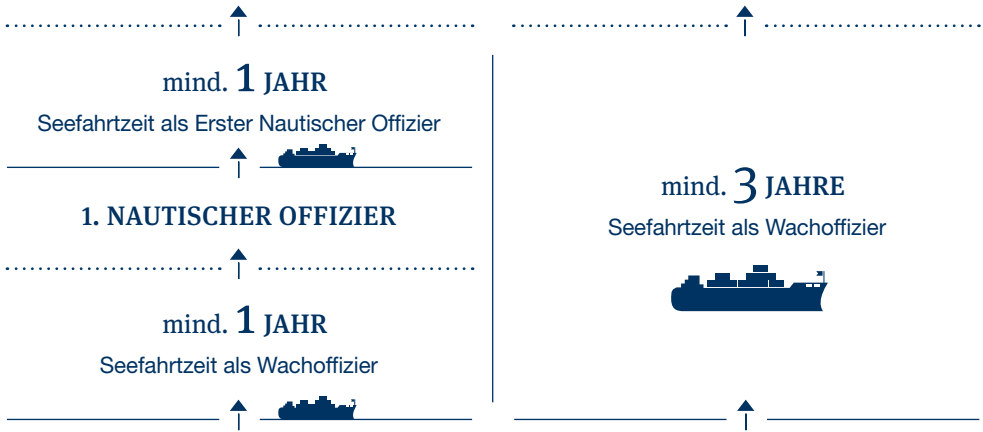
- Für den **Bewerber**, da er als Besatzungsmitglied unter deutlich besseren Rahmenbedingungen seine praktische Ausbildung und Seefahrzeit absolvieren kann;
- für die **Hochschule**, da die Bewerber sich über diesen Weg spätestens nach 12 oder 18 Monaten an der jeweiligen Hochschule immatrikulieren können und die Praxissemesterbeauftragten sich nicht um die Vermittlung und Betreuung von Praktikanten kümmern müssen;



- für die **Reeder**, da sie über diesen Weg 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 Stiftung 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, sowohl für die Aufgaben an Bord als auch später an Land. Erst die Stiftung ermöglicht den langfristigen Erhalt des seemännischen Know-hows als Basis für den weiteren maritimen Fortschritt und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des hiesigen Standortes.

# KAPITÄN/KAPITÄNIN



## NAUTISCHER WACHOFFIZIER

Nach dem Fachschulbesuch/  
nach dem Studium

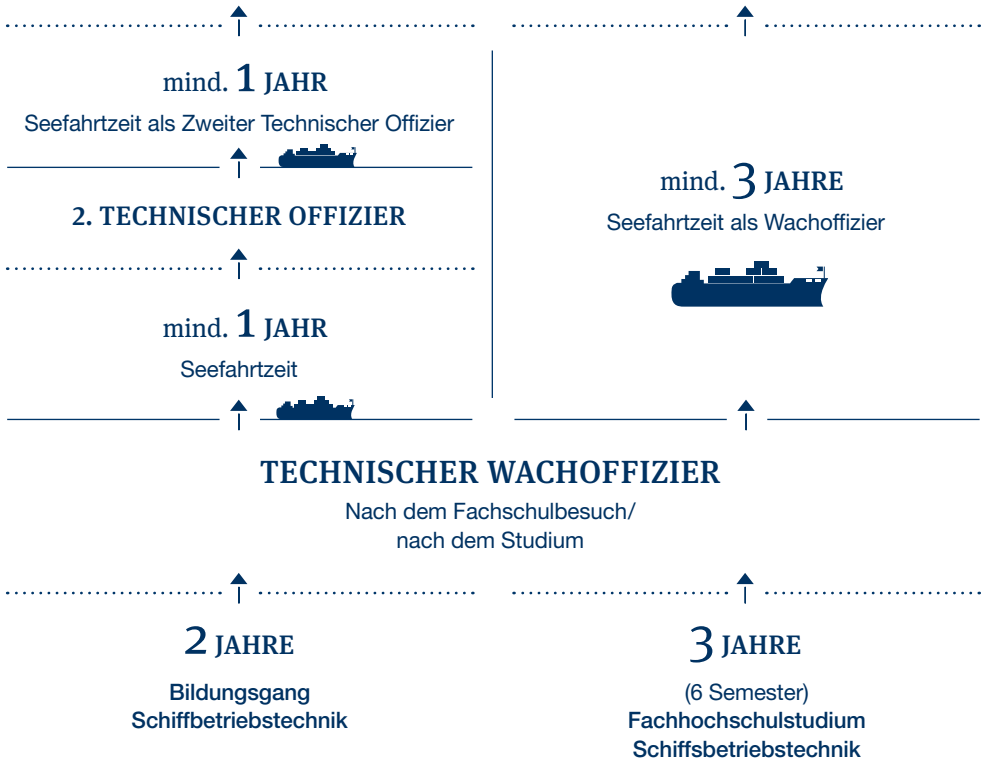


### VORAUSSETZUNGEN

- 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 Praxissemester  
im achtsemestrigen  
Fachhochschulstudiengang

# LEITER/LEITERIN DER MASCHINENANLAGE



## VORAUSSETZUNGEN

- Alle Schulabschlüsse  
Duale Berufsausbildung zum  
Schiffsmechaniker  
oder  
Facharbeiter in einem Metall- oder Elektroberuf  
und zwölf Monate
- Fahrtzeit im Maschinendienst  
Realschulabschluss Berufsfachschule  
„Schiffsbetriebstechnischer 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 Vorpraktikum,  
zwei mal sechs Monate Praxissemester im  
achtsemestrigen Studiengang

## STIFTUNGSBERICHT

### **Die finanzielle Unterstützung der Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Seeleuten durch die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland (Stiftung) zeigt auch für das vierte Jahr ihres Bestehens sehr positive Wirkungen:**

So wurden zwischen dem 1. Januar 2016 und dem 31. Dezember 2016 rund 1.660 Ablösebeträge mit einem Volumen von insgesamt rund 20,1 Millionen Euro ermittelt, wovon knapp 20 Millionen Euro im Berichtszeitraum und rund 0,1 Millionen Euro in 2017 an die Stiftung entrichtet wurden. Zusätzlich hat die deutsche Reederschaft über 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 deutsche Reederschaft trotz der nach wie vor angespannten wirtschaftlichen Situation in weiten Teilen der Schifffahrt auch im Jahr 2016 insgesamt über 30 Millionen Euro zur Sicherung des maritimen Know-hows am Standort bereitgestellt.

Aus den an die Stiftung geflossenen Mitteln konnten im Jahr 2016 die Berufsausbildung von rund 470 Schiffsmechanikern und rund 150 Technischen oder Nautischen Offiziersassistenten unterstützt sowie die Seefahrtzeiten von mehr als 640 Offizieren als Qualifizierungsmaßnahme gefördert werden (sog. Ausfahren der Patente).

Insgesamt gewährte die Stiftung für die Berufsausbildung 2016 damit finanzielle Unterstützungsleistungen in Höhe von rund 20,1 Millionen Euro.

Für das Jahr 2016 erreichten uns rund 3.520 Anträge, von denen wir rund 3.470 positiv bescheiden konnten. In rund 1.770 Fällen handelte es sich bei den zu fördernden Seeleuten um junge Offiziere, die die Stiftung bei dem sogenannten Ausfahren ihrer Patente als wichtige Qualifizierungsmaßnahme unterstützen konnte. Rund 1.400 bewilligte Anträge zielten auf die Ausbildungsförderung zum Schiffsmechaniker und rund 300 bewilligte Anträge entfielen auf die Ausbildung von Technischen und Nautischen Offiziersassistenten.



Für die „klassische“ Ausbildungsförderung von Schiffsmechanikern sowie Technischen und Nautischen Offiziersassistenten hat die Stiftung im Jahr 2016 wiederum jeweils 3.500 Euro pro Quartal bereitgestellt. Die Seefahrtzeiten von Offizieren wurden mit 8.000 Euro pro Quartal bzw. bei der Beschäftigung eines zuvor arbeitslosen Offiziers sogar mit 9.500 Euro pro Quartal durch die Stiftung gefördert.

Die Stiftung konnte im Jahr 2016 die Berufsausbildung von insgesamt rund 1.260 Seeleuten am Standort finanziell unterstützen und maßgeblich fördern. Damit konnten - trotz des weiterhin sehr schwierigen wirtschaftlichen Umfelds in der Seeschifffahrt – die hohen Werte des Vorjahres sogar noch leicht übertroffen werden. Darüber hinaus hat die Stiftung im Jahr 2016 auch wieder Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) finanziell unterstützt. Die Antragsfrist für das laufende Jahresprogramm endet hier jeweils erst im Folgejahr. Der wesentliche Anteil der Anträge auf finanzielle Unterstützung für Fortbildungsmaßnahmen bzw. Lehrgänge im Jahr 2015 wurde deshalb auch erst Anfang 2016 bei der Stiftung eingereicht und von ihr in 2016 bearbeitet. Die weitestgehend im Jahr 2016 für Fortbildungslehrgänge des Jahres 2015 ausgekehrten Mittel betragen insgesamt mehr als 0,7 Millionen Euro. Von den für 2015 rund 1.300 eingegangenen Anträgen konnten 1.245 Anträge positiv entschieden werden, die aufgrund einer großen Anzahl von „Kombi-Lehrgängen“ zu rund 2.900 Teilnahmebescheinigungen geführt haben. Das ist fast eine Verdopplung gegenüber den Zahlen im Bereich der Förderung von Fortbildungsmaßnahmen für das Jahr 2014. Die für die finanzielle Unterstützung von Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) im Jahr 2016 (bis Februar 2017) eingegangenen rund 1.500 Anträge sind im Jahr 2017 bereits weitestgehend bearbeitet und ausgezahlt worden.

Der Erfolg der Stiftung wäre ohne die hervorragende Zusammenarbeit mit den verschiedenen Stiftungsgremien, insbesondere dem Vorstand, aber auch dem Kuratorium und dem Beirat der Stiftung, nicht möglich gewesen. Dabei gelang es erneut, die Kosten für die Bearbeitung der insgesamt rund 6.870 Anträge und Verwendungsnachweise im Jahr 2016 aufgrund eines effizienten Systems niedrig zu halten: Das Verhältnis von Kosten zu Einnahmen (sonstige Aufwendungen zu vereinnahmten Ablösebeträgen) stieg zwar geringfügig aufgrund der höheren Anzahl von zu bearbeitenden Förderfällen im Laufe des Jahres 2016 an, kann mit weniger als 8% im Vergleich zu anderen Stiftungen jedoch weiterhin als äußerst günstig eingeschätzt werden.

Abschließend weisen wir noch darauf hin, dass die Prüfung über die ordnungsgemäße Einnahme und Verwendung der Ablösebeträge in 2013 und 2014 nach § 7 Abs. 6 Flaggenrechtsgesetz durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in 2017 ohne Beanstandungen abgeschlossen wurde: „Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die im Falle der Ausflaggung als Nachteilsausgleich zu zahlenden Ablösebeträge von der Stiftung im Prüfungszeitraum ordnungsgemäß eingenommen und zweckentsprechend zur Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Seeleuten in Deutschland eingesetzt worden sind.“

Wir möchten uns auch vor diesem Hintergrund ausdrücklich bei denjenigen bedanken, die die Stiftung und unsere Arbeit im Jahr 2016 wie in den Vorjahren durch ihre Tätigkeit in herausragender Weise unterstützt haben und es größtenteils auch im Jahr 2017 weiter tun.



Dr. Martin Kröger  
Geschäftsführer Schifffahrtsstandort  
Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH



Tilo Wallrabenstein  
Geschäftsführer Schifffahrtsstandort  
Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH

# FINANZINFORMATIONEN

## JAHRESRECHNUNG

Seite 21

Gewinn- und Verlustrechnung → Seite 21

Bilanz → Seite 22

## ERLÄUTERUNGEN

Seite 24

A. Bilanz → Seite 24

I. Aktiva → Seite 24

II. Passiva → Seite 25

B. Gewinn- und Verlustrechnung → Seite 26

## BESTÄTIGUNGSVERMERK

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR 2016 BIS 31. DEZEMBER 2016

in Euro

	01.01.2016 – 31.12.2016	01.01.2015 – 31.12.2015
1. Vereinnahmte Ablösebeträge	20.152.209,66	20.847.306,07
2. Sonstige Erträge	727,99	411,31
3. Ausgezahlte Unterstützungen	./. 20.751.428,72	./. 21.624.073,66
4. Sonstige Aufwendungen	./. 1.591.709,36	./. 1.429.555,75
5. Zinserträge	2.469,43	5.157,80
<b>6. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>-2.187.731,00</b>	<b>-2.200.754,23</b>
7. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00	0,00
<b>8. Jahresüberschuss</b>	<b>-2.187.731,00</b>	<b>-2.200.754,23</b>
9. Einstellung in die Rücklage Ablösebeträgen 2015	./. 0,00	./. 9.286.184,50
10. Entnahme aus der Rücklage Ablösebeträgen 2015	9.286.184,50	11.486.938,73
11. Einstellung in die Rücklage Ablösebeträgen 2016	./. 7.098.453,50	./. 0,00
<b>12. Jahresergebnis der Stiftung</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

## BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2016

AKTIVA	in Euro	
	31.12.2016	31.12.2015
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	4.045,00	6.446,00
II. Sachanlagen		
1. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	360,00	427,00
III. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen	25.000,00	25.000,00
	<b>29.405,00</b>	<b>31.873,00</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Sonstige Vermögensgegenstände	671,60	4.362,14
II. Guthaben bei Kreditinstituten	7.636.418,71	9.812.043,95
	<b>7.637.090,31</b>	<b>9.816.406,09</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>2.166,79</b>	<b>2.166,79</b>
<b>Summe</b>	<b>7.668.662,10</b>	<b>9.850.445,88</b>



**PASSIVA**

in Euro

	31.12.2016	31.12.2015
<b>A. Eigenkapital</b>		
<b>I. Stiftungskapital</b>		
1. Errichtungskapital	300.000,00	300.000,00
2. Zustiftungen	150.000,00	150.000,00
	<b>450.000,00</b>	<b>450.000,00</b>
<b>II. Rücklagen</b>		
1. Sonstige Rücklagen		
a) Rücklage Ablösebeträge 2015	0,00	9.286.184,50
b) Rücklage Ablösebeträge 2016	7.098.453,50	0,00
	<b>7.098.453,50</b>	<b>9.286.184,50</b>
III. Ergebnisvortrag	0,00	0,00
	<b>7.548.453,50</b>	<b>9.736.184,50</b>
<b>B. Rückstellungen</b>		
1. Sonstige Rückstellungen	<b>14.077,22</b>	<b>13.747,05</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 567,61; Vorjahr € 0,00)	567,61	0,00
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unter- nehmen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 88.327,67; Vorjahr € 4.449,36)	88.327,67	4.449,36
3. Sonstige Verbindlichkeiten (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 17.236,10; Vorjahr € 96.064,97)	17.236,10	96.064,97
	<b>106.131,38</b>	<b>100.514,33</b>
<b>Summe</b>	<b>7.668.662,10</b>	<b>9.850.445,88</b>

# A. BILANZ

## I. AKTIVA

### ANLAGEVERMÖGEN

#### Immaterielle Vermögensgegenstände

1. Die immateriellen Vermögensgegenstände (€ 4.045,00) 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

2. Die Sachanlagen (€ 360,00) betreffen die Anschaffungskosten für eine Frankiermaschine, die um lineare Abschreibungen gemindert worden sind.

#### Finanzanlagen

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

### UMLAUFVERMÖGEN

#### Sonstige Vermögensgegenstände

4. Die sonstigen Vermögensgegenstände (€ 671,60) betreffen zugesagte Zuwendungen (€ 427,99), sowie Zinsforderungen gegen ein Kreditinstitut aus Termingeldanlagen (€ 243,61).

#### Guthaben bei Kreditinstituten

5. Die Guthaben bei Kreditinstituten (€ 7.636.418,71) betreffen Guthaben auf mehreren Bankkonten, wovon Guthabenbeträge in Höhe von insgesamt € 5.000.000,00 als Termingeld angelegt sind.

### RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

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

## II. PASSIVA

### EIGENKAPITAL

#### Stiftungskapital

7. Das Stiftungskapital (€ 450.000,00) setzt sich aus dem Errichtungskapital (€ 300.000,00) und zwei Zustiftungen (€ 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 (€ 100.000,00) und den VDKS – Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. (€ 50.000,00).

#### Rücklagen

8. Die im Vorjahr gebildete Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2015 (€ 9.286.184,50) wurde im Berichtsjahr ergebniswirksam aufgelöst und durch in 2016 ausgezahlte Unterstützungen verbraucht.

9. Die Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2016 (€ 7.098.453,50) ergibt sich aus den im Jahr 2016 vereinnahmten Ablösebeträgen zuzüglich der darauf entfallenden Zinserträge abzüglich der für die Verwaltung angefallenen Kosten sowie der im Jahr 2016 ausgezahlten Unterstützungen, soweit diese nicht durch die aufgelöste Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2015 gedeckt werden konnten.

#### Rückstellungen

10. Die sonstigen Rückstellungen (€ 14.077,22) wurden für Kosten der Erstellung der Jahresrechnung 2016 (€ 5.462,10), Kosten der Prüfung der Jahresrechnung 2016 (€ 3.570,00), Kosten der Erstellung der Steuererklärungen für die Jahre 2015 und 2016 (€ 3.000,00) sowie Kosten der Steuerberatung für 2016 (€ 1.712,12) gebildet.

#### Verbindlichkeiten

##### Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

11. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (€ 567,61) betreffen vor allem die Raummiete für eine Kuratoriumssitzung (€ 535,50).

##### Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen

12. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (€ 88.327,67) betreffen die nach Abzug von Vorauszahlungen verbleibende Zahlungsverpflichtung für das Jahr 2016 aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH.

##### Sonstige Verbindlichkeiten

13. Die sonstigen Verbindlichkeiten (€ 17.236,10) resultieren aus einer zu erstattenden Überzahlung (€ 15.544,50) sowie aus Lohnsteuern und Sozialabgaben (€ 1.691,60).

14. Sämtliche Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

## B. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### Vereinnahmte Ablösebeträge

15. Die vereinnahmten Ablösebeträge (€ 20.152.209,66) betreffen sämtliche im Berichtsjahr zugeflossenen Ablösebeträge.

### Auflösung der Rücklage Ablösebeträge 2015

16. Die im Vorjahr gebildete Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2015 (€ 9.286.184,50) wurde im Berichtsjahr ergebniswirksam aufgelöst.

### Sonstige Erträge

17. Die sonstigen Erträge (€ 727,99) resultieren insbesondere aus einer im Jahr 2016 zugesagten Zuwendung (€427,99).

### Ausgezahlte Unterstützungen

18. Im Berichtsjahr hat die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland Unterstützungen in Höhe von € 20.751.428,72 an Unterstützungsempfänger ausbezahlt.

### Sonstige Aufwendungen

19. Die sonstigen Aufwendungen (€ 1.591.709,36) enthalten im Wesentlichen Verwaltungskosten aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH (€ 1.456.332,68), Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten (€ 60.861,83), Nebenkosten des Geldverkehrs (€ 2.914,89), Abschreibungen auf Sachanlagen (€ 2.717,90) und Versicherungsbeiträge (€ 2.600,15).

### Zinserträge

20. Die Zinserträge (€ 2.469,43) resultieren aus angelegten Geldern.

### Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2016

21. In die Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2016 wurde ein Betrag in Höhe von € 7.098.453,50 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 2016 geprüft. Durch § 4 Abs. 2 und 3 Hamburgisches Stiftungsgesetz wurde der Prüfgegenstand 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 ordnungsgemäßer 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 ordnungsgemäßer 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 Prüfgegenstandes nach § 4 Abs. 2 und 3 des Hamburgisches 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 die 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.

Unserer Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt die Jahresrechnung unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer 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, 30. Juni 2017

STRATEGUS GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Krambeer  
Wirtschaftsprüfer

Hefli  
Wirtschaftsprüfer\*

## GREMIEN

### STIFTUNG SCHIFFFAHRTS- STANDORT DEUTSCHLAND

#### Vorstand

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

**Ebel, Hermann**  
Stellvertr. Vorsitzender  
Im Amt seit Dez 2012

**Mertens, Wilhelm**  
Im Amt seit Dez 2016

**Schroeter, Klaus**  
(ausgeschieden)  
Im Amt von Dez 2014 – Sep 2016

#### Kuratorium

**Behrendt, Michael**  
Vorsitzender  
Im Amt seit Dez 2012

**Rother, Stefan**  
Stellvertr. Vorsitzender  
Im Amt seit Dez 2012

**Braren, Rörd**  
Im Amt seit Dez 2012

**Dießner, Sebastian**  
Im Amt seit Juni 2016

**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

**Ponath, Helmut**  
Im Amt seit Dez 2015

**Rehberg, Eckhardt**  
Im Amt seit Mai 2014

**Termühlen, Bernhard J.**  
Im Amt seit Juni 2016

**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

**Bahn, Andreas**  
(ausgeschieden)  
Im Amt von Juni 2014 – Sep 2016

**Behle, Christine**  
(ausgeschieden)  
Im Amt von Dez 2012 – Sep 2016

**Huth, Prof. Werner**  
(ausgeschieden)  
Im Amt von Mai 2014 – Aug 2016

**Pfeiffer, Matthias**  
(ausgeschieden)  
Im Amt von Mai 2014 – Juni 2016

**Scharner, Jens A.**  
(ausgeschieden)  
Im Amt von Mai 2014 – Juni 2016

#### 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

**Jacobs-Schleithoff, Anne**  
Im Amt seit Dez 2016

**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

**Pirschel, Michael**  
Im Amt seit Nov 2017

**Proske, Heike**  
Im Amt seit Sep 2013

**Staffeldt, Torsten**  
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

**Reimers, Dirk**  
(ausgeschieden)  
Im Amt von Dez 2014 – Nov 2016

**Unger, Bernd**  
Im Amt von Sep 2013 – Nov 2017  
(ausgeschieden)

**Zumkley, Ulf**  
(ausgeschieden)  
Im Amt von Sep 2013 – Okt 2016

### SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND VERWALTUNGSGESELL- SCHAFT MBH

**Kröger, Dr. Martin**  
Geschäftsführer

**Wallabenstein, Tilo**  
Geschäftsführer

# IMPRESSUM

## KONTAKT

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland  
Burchardstraße 24  
20095 Hamburg

Telefon +49 40 3 50 97 - 270  
[www.stiftung-schifffahrtsstandort.de](http://www.stiftung-schifffahrtsstandort.de)  
[info@stiftung-schifffahrtsstandort.de](mailto:info@stiftung-schifffahrtsstandort.de)

## GESTALTUNG UND UMSETZUNG

KONTURENREICH, Matthias Hugo, Köln

## DRUCK

Druckhaus Süd, Köln

## BILDNACHWEIS

Titel: Hapag-Lloyd AG  
Innenumschlag: Magnifier/Shutterstock  
S. 2: VDR/engel + gielen, Hansa Treuhand, VDKS  
S. 6: OLDENDORFF CARRIERS GmbH & Co. KG  
S. 9/10/11/18: Stiftung Schifffahrtsstandort  
Deutschland/Joerg Schwalfenberg  
S. 13/14/15: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.