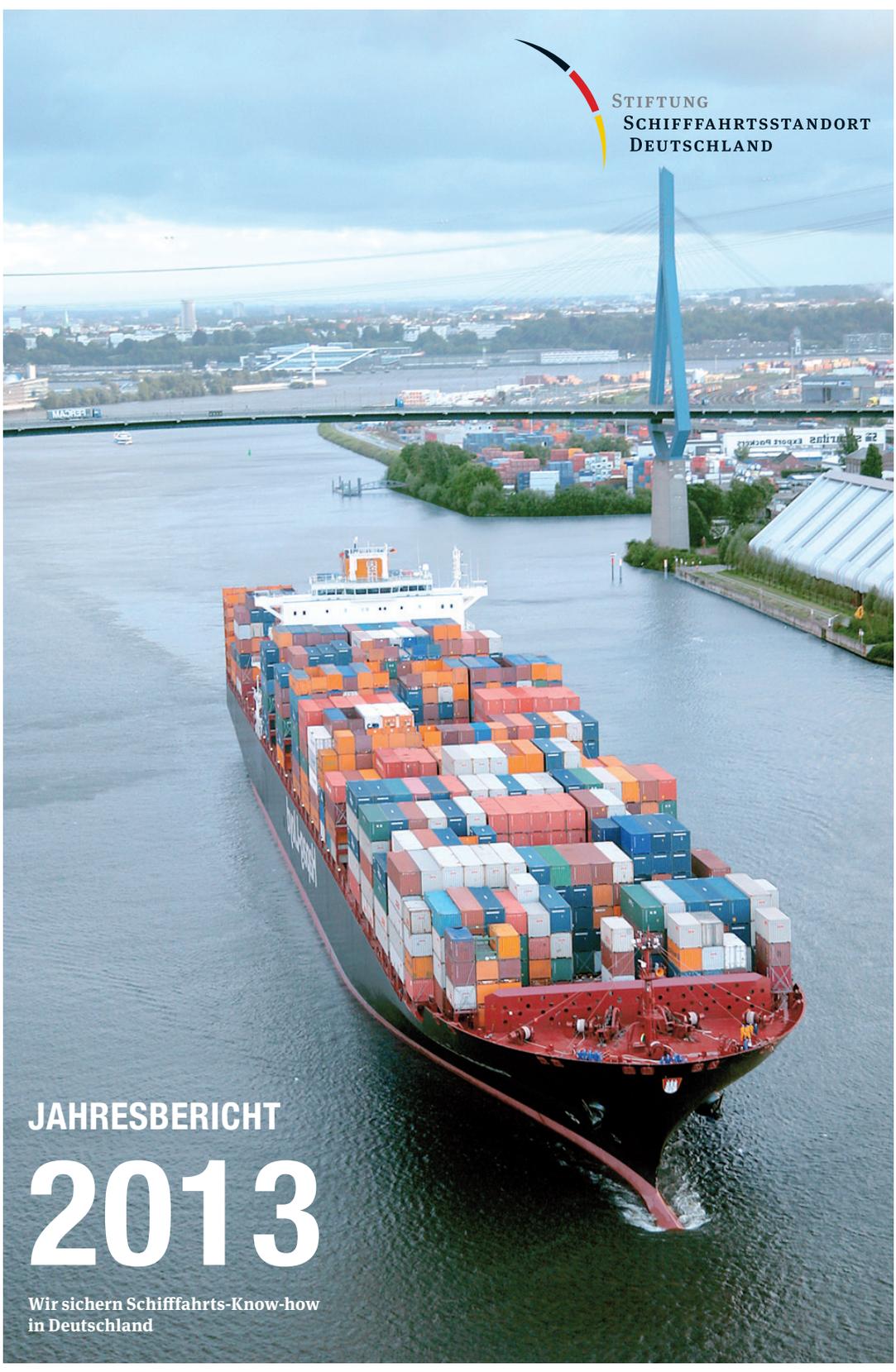




STIFTUNG
SCHIFFFAHRTSSTANDORT
DEUTSCHLAND



JAHRESBERICHT
2013

Wir sichern Schifffahrts-Know-how
in Deutschland



INHALTSVERZEICHNIS

Seite 03

Grußwort

Seite 05

**Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland
im Überblick**

Seite 08

**Interview mit Hermann Ebel zu den Zielen
und Ergebnissen der Stiftung**

Seite 10

**„Meer Ausbildung oder verschiedene Wege führen an Bord“
Ein Beitrag von Holger Jäde**

Seite 14

Stiftungsbericht

Seite 17

Finanzinformationen

Seite 18

Jahresrechnung

Seite 21

Erläuterungen

Seite 23

Bestätigungsvermerk

Seite 24

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 Bundesmarine studierte er bis 1985 Politikwissenschaft, Soziologie und Psychologie an der Universität Heidelberg. Es folgte eine Laufbahn in der Politik, die er als wissenschaftlicher Mitarbeiter von Gunter Huonker, dem früheren Staatsminister bei Bundeskanzler Helmut Schmidt, begann. Anschließend war Nagel unter anderem Staatssekretär im Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr sowie im Wirtschaftsministerium des Landes Sachsen-Anhalt tätig, bevor er im Jahr 2000 zum Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ernannt wurde. 2006 übernahm er die Position des Vorstands bei der Hamburger Putz & Partner Unternehmensberatung AG. Mitte 2007 wurde er schließlich zum Senator für Wirtschaft und Häfen sowie Senator für Justiz und Verfassung von Bremen berufen.



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 Finanzvorstand 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

Im Berichtsjahr 2013, dem ersten vollständigen Geschäftsjahr der im Dezember 2012 gegründeten Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, haben wir unsere selbst gesteckten Ziele erfolgreich umgesetzt. Mit über 16,5 Millionen Euro konnte die Stiftung die Berufsausbildung von insgesamt 1.200 jungen Seeleuten im Jahr 2013 fördern und damit die Ausbildung und Qualifizierung von nautischem und technischem Seepersonal am deutschen Standort wirksam unterstützen.

Natürlich kann die Stiftung mit ihrem speziellen Auftrag – dem Fokus auf die Berufsausbildung – und den ihr zur Verfügung stehenden begrenzten Mitteln nicht die gravierenden Auswirkungen der seit dem Jahr 2008 andauernden Schifffahrtskrise beseitigen. Allerdings kann sie einen Beitrag dazu leisten, 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 Schifffahrtskrisen wird über das Stiftungsmodell sichergestellt, dass 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 an die gesamte Branche.

Auch die Entwicklungen bei der Stiftung im Jahr 2014 stimmen uns zuversichtlich. Die Zahl der Anträge auf finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung ist gestiegen und die Stiftung hat die finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung intensiviert. Zukünftig soll darüber hinausgehend auch die Fortbildung von Besatzungsmitgliedern unterstützt werden.

Planungssicherheit ist sowohl für die auszubildenden Schifffahrtsunternehmen als auch für die Stiftung von höchster Bedeutung. Die Ankündigung der Bundesregierung, die Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt in der bisherigen Form nicht nur für 2014, sondern auch für das Jahr 2015 zu gewähren, war 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 Schifffahrtsstandort Deutschland zu erhalten, indem die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern sichergestellt und intensiviert wird.

Nur dann sind die Schifffahrtsunternehmen personell für den nächsten Aufschwung ausgestattet und können, wenn die Talsohle der Schifffahrtskrise durchschritten ist und die deutsche Handelsflotte sich wieder positiv entwickelt, die sich bietenden Chancen nutzen. Eine wesentliche Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Standortes ist allerdings auch, dass die Politik alle vorhandenen Möglichkeiten ausschöpft, um die Beschäftigung von einheimischem Seepersonal so zu fördern, dass die Kosten dafür in einem international wettbewerbsfähigen Rahmen liegen. Hier sind rasche Fortschritte unbedingt notwendig, damit am Standort ausgebildete Seeleute auch langfristig gute Chancen haben, ihren Beruf auf Schiffen der deutschen Handelsflotte ausüben zu können.



Ralf Nagel
Vorstandsvorsitzender



Hermann Ebel
Stellvertreter des
Vorstandsvorsitzenden



Klaus Schroeter
Vorstandsmitglied

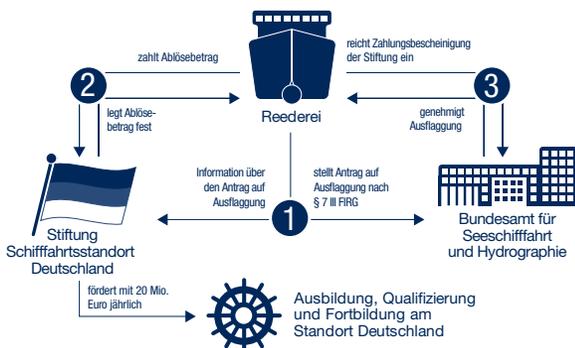
DIE STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND IM ÜBERBLICK

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

Auch das geänderte 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. Neu ist, dass die mit einer Ausflagung potentiell verbundenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland vom ausflaggenden Reeder auszugleichen sind.

Denn der Gesetzgeber geht davon aus, dass durch den Flaggenwechsel 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 Absatz 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, 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 durch Mitarbeit in den Stiftungsremien.

Die Rolle der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland im Ausflagungsverfahren





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 Schiffsgrößen 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.

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 liegen für das Jahr 2013 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 Ausflaggingsgenehmigung an die Stiftung entrichtet werden – erst danach erteilt das BSH eine Ausflaggingsgenehmigung nach § 7 Abs. 3, 5 FIRG.

Die jährlichen Ablösebeträge richten sich nach der Größe des ausgeflaggten Schiffes

BRZ	In Euro
Schiffsgrößenklasse	Ablösebeträge pro Jahr der Ausflaggingsgenehmigung
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 2013 mit bis zu 25.200 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 Fahrzeiten an Bord von Schiffen ermöglicht. Die Beschäftigung eines vorher arbeitslosen Offiziers wurde 2013 höher mit bis zu 28.000 Euro unterstützt, um damit einen Anreiz für die Beschäftigung von zuvor arbeitslosen Offizieren zu setzen.

INTERVIEW MIT HERMANN EBEL ZU DEN ZIELEN UND ERGEBNISSEN DER STIFTUNG

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Welche Bedeutung kommt der Stiftungsarbeit vor dem Hintergrund der seit dem Jahr 2008 andauernden Schifffahrtskrise zu?

Hermann Ebel: In den vergangenen Jahren ist die deutsche Handelsflotte um mehr als 300 Schiffe geschrumpft. Durch umsichtiges Handeln der Reederschaft ist die Beschäftigungssituation für deutsche Seeleute dagegen weitaus weniger dramatisch als das angesichts der Dauer der Krise zu befürchten wäre. Die schwierige wirtschaftliche Situation in der Seeschifffahrt lässt sich aber deutlich an der Zahl der Ausbildungsplätze ablesen. Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland setzt mit ihrem Wirken genau hier an. Sie sorgt dafür, dass Ausbildung und Qualifizierung der Seeleute am Standort Deutschland auf einem vernünftigen Niveau fortgeführt werden können, ungeachtet der konjunkturellen Lage.

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Welche Rolle spielen die Reeder dabei?

Hermann Ebel: Jeder Reeder in Deutschland leistet dank des Stiftungsmodells einen Beitrag zur Sicherung des maritimen Know-hows, gleichgültig, unter welcher Flagge sein Schiff fährt. Wird es ausgeflaggt, muss er entweder an Bord dieses Schiffes einen Ausbildungsplatz zur Verfügung stellen, der genau definierten Anforderungen entsprechen muss – oder er leistet einen Ablösebetrag an die Stiftung, mit der diese die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern am Standort unterstützt.

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Im Jahr 2013 sind der Stiftung mehr als 21 Millionen Euro an Ablösebeträgen zugeflossen, mit denen die Ausbildung und Qualifizierung von Seeleuten finanziell unterstützt wurde. Dabei hat die Stiftung die Berufsausbildung im Jahr 2013 mit insgesamt über 16,5 Millionen Euro unterstützt. Hiervon wurden gut 11,8 Millionen Euro noch im Jahr 2013 ausgekehrt, die restlichen rund 4,7 Millionen Euro Anfang 2014. Entspricht das Ihren Erwartungen für das erste Jahr der Stiftungstätigkeit?

Hermann Ebel: Voll und ganz. Wir konnten mit unserem Förderprogramm erst Mitte 2013 an den Start gehen, gleichwohl sind über 3.500 Anträge gestellt worden, die von der Stiftung größtenteils noch im Jahr 2013 positiv beschieden werden konnten. Die finanzielle Unterstützung der ausbildenden Unternehmen hat erkennbar zu einer Stabilisierung der Ausbildungszahlen in der Krise beigetragen. 2014 hat die Stiftung die finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung weiter intensiviert und

die Stiftung wird auch sinnvolle Fortbildungsmaßnahmen fördern. Zudem erreicht die Reederschaft ihr selbst gestecktes Ziel aus dem Maritimen Bündnis, Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland mit insgesamt rund 30 Millionen Euro pro Jahr zu fördern – über 10 Millionen Euro fließen nämlich jährlich über erhöhte Ausflagungsgebühren des BSH auch noch an den Bund und werden für die Schiffahrtförderung des Bundes verwendet. Angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen ist das eine tolle Leistung.



„Durch unsere Ausbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen binden wir die jungen Offiziere an den Schiffahrtsstandort Deutschland“

Hermann Ebel, Vorstandsvorsitzender der HANSA TREUHAND Holding AG und Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden der Stiftung

Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland: Wo lag der Schwerpunkt der Fördermaßnahmen im Jahr 2013?

Hermann Ebel: Neben der Berufsausbildung von Schiffsmechanikern sowie Technischen und Nautischen Offiziersassistenten haben wir die Qualifizierung junger Offiziere finanziell unterstützt, die nun ihre Patente ausfahren können, damit sie auf die erforderlichen Fahrzeiten kommen. So wird sichergestellt, dass möglichst viele Nachwuchskräfte das sog. Management-Level erreichen können und dann hervorragende Berufschancen haben.

Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland: Worin liegt der Mehrwert für den Standort Deutschland?

Hermann Ebel: Die meisten von ihnen haben am Standort studiert und wir können sie hier gut gebrauchen. Seeleute bleiben heute durchschnittlich etwa sieben Jahre an Bord. Anschließend übernehmen sie wichtige Aufgaben an Land, unter anderem in der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung, als Lotsen oder in anderen Dienstleistungsbereichen der maritimen Wirtschaft wie z. B. bei den Klassifikationsgesellschaften, in der Zuliefererindustrie oder der Logistikbranche. Dadurch bleibt das Know-how am Standort Deutschland erhalten. Die Schiffahrt ist eine Säule unserer Wirtschaft und bietet noch immer gute Entwicklungschancen und Perspektiven, insbesondere langfristig gesehen.

„MEER AUSBILDUNG ODER VERSCHIEDENE WEGE FÜHREN AN BORD“

Neben der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland sind verschiedene andere übergeordnete Einrichtungen für die Förderung und Qualitätssicherung der nautisch-technischen Berufsausbildung in Deutschland von Bedeutung. Eine dieser Einrichtungen ist die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS) mit Sitz in Bremen. Die BBS ist die nach dem Seearbeitsgesetz zuständige Stelle für die Berufsbildung in der Seeschifffahrt und nimmt in diesem Bereich im Wesentlichen die Aufgaben für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 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 beginnen. Beide Wege fallen in den Fürsorge- und Zuständigkeitsbereich der BBS.



„Die Arbeit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland hat entscheidend dazu beigetragen, dass sich die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse in 2014 erstmals seit Beginn der Krise in der Seeschifffahrt stabilisiert hat.“

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

Ausflaggungswillige Reeder müssen seit Inkrafttreten des neuen Flaggenrechts-gesetzes zum 1. Januar 2013 durch die Ausflaggung hervorgerufene Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgleichen – entweder durch Ausbildung an Bord des ausgeflaggten Schiffes oder durch Entrichtung eines Ablösebetrages an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland. 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 Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung oder nach den Richtlinien für die Anerkennung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als Offiziersassistent erfolgen.

Ausbildungsplatz „Schiffsmechaniker“

Diese Facharbeiterausbildung erfolgt im dualen Bildungssystem auf der Grundlage von nationalen und internationalen Qualitätsstandards. Eine solche duale seemännische Berufsausbildung mit der Kombination von schulischer Berufsausbildung und praktischer Ausbildung an Bord ist weltweit einzigartig. Sie umfasst den gesamten Schiffsbetrieb an Deck sowie im Maschinenraum und wird auf der Grundlage eines bundesländerübergreifenden Rahmenlehrplanes durchgeführt. Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist die anerkannte Basisausbildung auf dem Weg zum nautischen oder technischen Schiffsoffizier 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. Die 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 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.

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 müssen die Möglichkeiten der Stiftung 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

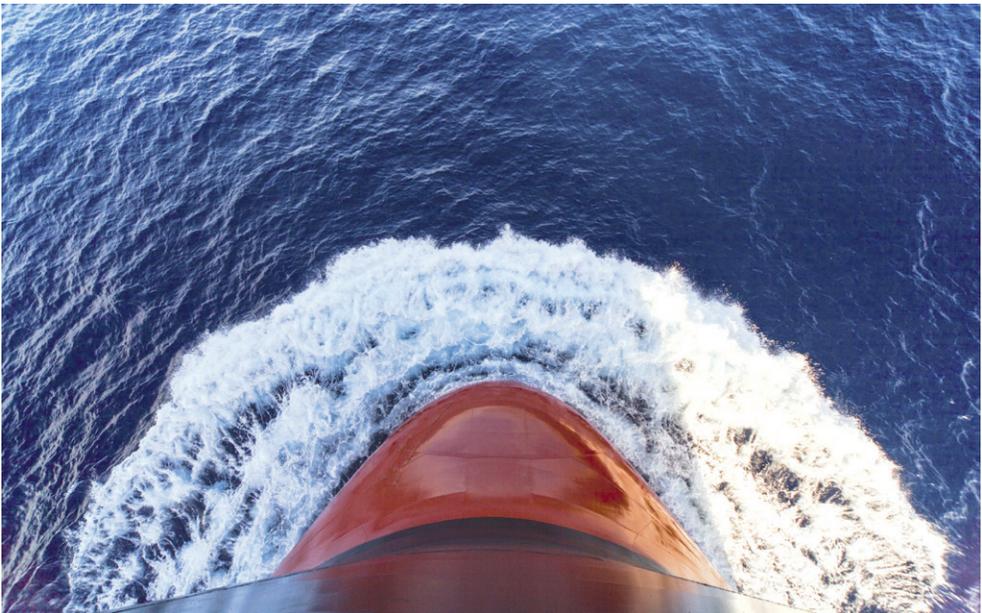
STIFTUNGSBERICHT

Für das erste Jahr des Bestehens der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland können wir eine erfreuliche Bilanz vorweisen:

Im Berichtszeitraum zwischen dem 1. Januar 2013 und dem 31. Dezember 2013 wurden insgesamt 1.567 Ablösebeträge mit einem Volumen von knapp 21,5 Millionen Euro ermittelt und in Höhe von rund 21,25 Millionen Euro (rund 0,25 Millionen Euro bis Februar 2014) an die Stiftung entrichtet. Zusätzlich hat die deutsche Reederschaft über 10 Millionen Euro aufgebracht, die über die an das BSH zu zahlenden erhöhten Ausfluggengebühren an den Bund geflossen sind und für die Schifffahrtsförderung des Bundes verwendet werden. Damit hat die Reederschaft im Jahr 2013 insgesamt über 30 Millionen Euro zur Sicherung des maritimen Know-hows am Standort bereitgestellt.

Aus den an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland geflossenen Mitteln konnte die Stiftung 2013 die Berufsausbildung von rund 550 Schiffsmechanikern und rund 80 Technischen oder Nautischen Offiziersassistenten unterstützen. Außerdem konnten die Seefahrtszeiten von rund 600 Offizieren als Qualifizierungsmaßnahme gefördert werden (Ausfahren der Patente).

Insgesamt gewährte die Stiftung für die Berufsausbildung 2013 finanzielle Unterstützungsleistungen in Höhe von über 16,5 Millionen Euro.





Für das Jahr 2013 erreichten uns rund 3.530 Anträge, von denen wir 3.380 positiv bescheiden konnten. In fast 1.700 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 1.540 bewilligte Anträge zielten auf die Ausbildungsförderung zum Schiffsmechaniker.

Für die „klassische“ Ausbildungsförderung von Schiffsmechanikern sowie Technischen und Nautischen Offiziersassistenten hat die Stiftung im Jahr 2013 3.500 Euro pro Quartal bereitgestellt. Die Seefahrtzeiten von Offizieren wurden mit 6.300 Euro pro Quartal gefördert. Bei der Beschäftigung eines zuvor arbeitslosen Offiziers stellte die Stiftung 7.000 Euro pro Quartal bereit.

Bei der Entscheidung über die Anträge wurden stets die von den Stiftungsgremien verabschiedeten Förderbedingungen angewendet. Sie orientieren sich in wesentlichen Punkten an den Kriterien der Schifffahrtspförderung des Bundes. Insbesondere müssen die auszubildenden Unternehmen ihren Sitz in Deutschland haben und die hiesigen Ausbildungsvorschriften anwenden.

Das Ausbildungsschiff muss in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sein und entweder die deutsche oder eine andere EU-Flagge führen. Schließlich müssen die Sozialabgaben für die in die Förderung einbezogenen Seeleute in Deutschland abgeführt und an sie eine Mindestvergütung gezahlt werden.

Insgesamt konnte die Stiftung im Jahr 2013 die Berufsausbildung von mehr als 1.200 Seeleuten am Standort finanziell unterstützen und damit maßgeblich fördern. Dieser Erfolg wäre ohne die vorbildliche Zusammenarbeit mit den Stiftungsgremien, insbesondere dem Vorstand und dem Kuratorium der Stiftung, aber auch dem im Laufe des Jahres 2013 konstituierten Beirat, nicht möglich gewesen. Daher möchten wir uns ausdrücklich bei denjenigen bedanken, die uns im Jahr 2013 durch ihre ehrenamtliche Tätigkeit hervorragend unterstützt haben und es größtenteils auch im Jahr 2014 wieder getan haben.

Tilo Wallrabenstein
Geschäftsführer Schifffahrtsstandort
Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH

Dr. Martin Kröger
Geschäftsführer Schifffahrtsstandort
Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH



FINANZINFORMATIONEN

Seite 18

Jahresrechnung

Bilanz

Gewinn- und Verlustrechnung

Seite 21

Erläuterungen

A. Bilanz

I. Aktiva

II. Passiva

B. Gewinn- und Verlustrechnung

Seite 23

Bestätigungsvermerk

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2013*

Aktiva

In Euro		
	31.12.2013	31.12.2012
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	9.115,00	0,00
II. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen	25.000,00	25.000,00
	34.115,00	25.000,00
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	196.587,00	0,00
2. Sonstige Vermögensgegenstände	17.591,75	5.253,94
	214.178,75	5.253,94
II. Guthaben bei Kreditinstituten	8.739.793,63	272.479,37
	8.953.972,38	277.733,31
C. Rechnungsabgrenzungsposten	2.383,47	0,00
	8.990.470,85	302.733,31

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

Passiva

In Euro	31.12.2013	31.12.2012
A. Eigenkapital		
I. Stiftungskapital		
1. Errichtungskapital	300.000,00	300.000,00
2. Zustiftungen	100.000,00	0,00
	400.000,00	300.000,00
II. Rücklagen		
1. Sonstige Rücklagen		
a) Rücklage Ablösebeträge 2013	8.370.458,10	0,00
	8.370.458,10	0,00
III. Ergebnisvortrag	0,00	0,00
	8.770.458,10	300.000,00
Rückstellungen		
1. Sonstige Rückstellungen	20.447,68	2.427,60
Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 11.290,63; Vorjahr € 305,71)	11.290,63	305,71
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 187.158,58; Vorjahr € 0,00)	187.158,58	0,00
3. Sonstige Verbindlichkeiten (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 1.115,86; Vorjahr € 0,00)	1.115,86	0,00
	199.565,07	305,71
	8.990.470,85	302.733,31

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2013*

In Euro

	01.01. – 31.12.2013	05.12. – 31.12.2012
1. Vereinnahmte Ablösebeträge	21.250.287,49	0,00
2. Sonstige Erträge	2.676,18	5.253,94
3. Ausgezahlte Unterstützungen	11.837.000,00	0,00
4. Sonstige Aufwendungen	1.051.880,84	2.477,60
5. Zinserträge	6.375,27	4,58
6. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00	2.779,71
7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	8.370.458,10	1,21
8. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00	1,21
9. Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2013	8.370.458,10	0,00
10. Jahresüberschuss	0,00	0,00

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

A. BILANZ

I. Aktiva

Anlagevermögen

Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände (Euro 9.115,00) 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.

Finanzanlagen

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

Umlaufvermögen

Forderungen gegen verbundene Unternehmen

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen (Euro 196.587,00) betreffen einen Erstattungsanspruch gegen die Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH aus der Verauslagung von Rechnungen.

Sonstige Vermögensgegenstände

Die sonstigen Vermögensgegenstände (Euro 17.591,75) betreffen zugesagte Zuwendungen (Euro 7.930,12), Forderungen gegen den Verband Deutscher Reeder aus der Verauslagung einer Sekretariatsrechnung (Euro 6.223,34) sowie Forderungen gegen ein Versorgungswerk und die Debeka Krankenkasse (Euro 3.438,29).

Guthaben bei Kreditinstituten

Die Guthaben bei Kreditinstituten (Euro 8.739.793,63) betreffen Guthaben auf zwei Bankkonten.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten (Euro 2.383,47) weist die im Voraus gezahlten Versicherungsprämien für eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung aus.

II. Passiva

Eigenkapital

Stiftungskapital

Das Stiftungskapital (Euro 400.000,00) setzt sich aus dem Errichtungskapital (Euro 300.000,00) und einer Zustiftung (Euro 100.000,00) zusammen. Das Errichtungskapital wurde vom Verband Deutscher Reeder e. V. an die Stiftung übertragen. Die Zustiftung erfolgte im Berichtsjahr durch die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di.

Rücklagen

Die Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2013 (Euro 8.370.458,10) ergibt sich aus den im Jahr 2013 vereinnahmten Ablösebeträgen zuzüglich der darauf entfallenden Zinserträge abzüglich der für die Verwaltung angefallenen Kosten und der im Jahr 2013 ausgezahlten Unterstützungen.

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen (Euro 20.447,68) wurden für Kosten der Jahresabschlusserstellung für die Jahre 2012 und 2013 (Euro 10.924,20), Kosten der Prüfung der Jahresrechnung für die Jahre 2012 und 2013 (Euro 5.355,00), Kosten der Erstellung der Steuererklärungen für die Jahre 2012 und 2013 (Euro 4.000,00) und Beiträge für die Berufsgenossenschaft 2013 (Euro 168,48) gebildet.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Euro 11.290,63) betreffen vor allem die Erstellung der Geschäftsausstattung (Euro 8.437,10) und die ERGO Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (Euro 2.600,15).

Verbindlichkeiten gegenüber verbunden Unternehmen

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbunden Unternehmen (Euro 187.158,58) betreffen die nach Abzug von Vorauszahlungen verbleibende Zahlungsverpflichtung für das Jahr 2013 aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH.

Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten (Euro 1.115,86) resultieren aus Lohnsteuern und Sozialabgaben. Sämtliche Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

II. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Vereinnahmte Ablösebeträge

Die vereinnahmten Ablösebeträge (Euro 21.250.287,49) betreffen sämtliche im Berichtsjahr zugeflossenen Ablösebeträge.

Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge (Euro 2.676,18) resultieren aus einer im Jahr 2013 zugesagten Zuwendung.

Ausgezahlte Unterstützungen

Im Berichtsjahr hat die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland Unterstützungen in Höhe von Euro 11.837.000,00 an Unterstützungsempfänger ausbezahlt.

Sonstige Aufwendungen

Die sonstigen Aufwendungen (Euro 1.051.880,84) enthalten im Wesentlichen Verwaltungskosten aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH (Euro 926.878,58), Rechts- und Beratungskosten (Euro 27.759,64), Fremdleistungen für Vertretungsdienste (Euro 18.216,46), Büroeinrichtung und -material sowie Porto (Euro 6.021,82), Prüfungskosten (Euro 5.355,00) und Nebenkosten des Geldverkehrs (Euro 2.189,39).

Zinserträge

Die Zinserträge (Euro 6.375,27) resultieren aus angelegten Geldern.

Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2013

In die Rücklage Ablösebeträge 2013 wurde ein Betrag in Höhe von Euro 8.370.458,10 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 2013 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, 24. November 2014

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

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

Weber, Lutz
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

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

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, Uwe
Im Amt seit Sep 2013

Zumkley, Uwe
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, Text und Umsetzung

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Druck

omb2 Print GmbH, München

Bildnachweis

Titel: Hapag-Lloyd AG

Innen-

umschlag: Stiftung Schifffahrtsstandort
Deutschland/Petzold

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 Hansa Treuhand

S. 10 Stiftung Schifffahrtsstandort
Deutschland/Knuffmann

S. 14 Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

S. 15 Stiftung Schifffahrtsstandort
Deutschland/Knuffmann

S. 16 Stiftung Schifffahrtsstandort
Deutschland/Petzold

