



STIFTUNG
SCHIFFFAHRTSSTANDORT
DEUTSCHLAND



JAHRESBERICHT
2015

Wir sichern Schifffahrts-Know-how
in Deutschland



INHALTSVERZEICHNIS

GRUSSWORT

Seite 3

DIE STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND IM ÜBERBLICK

Seite 4

TRAUMJOB DANK STIFTUNG – INTERVIEW MIT TOBIAS HINTZSCHE

Seite 8

DIE STIFTUNG SICHERT DEN MARITIMEN NACHWUCHS FÜR DEN STANDORT

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 TREUNHAND, das er sukzessive zu der heutigen Unternehmensgruppe mit einer eigenen Reederei ausbaute. Zur Holding gehören zudem Gesellschaften für das Brokerage-Geschäft und ein Kreuzfahrt-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.

GRUSSWORT

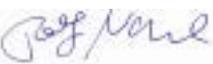
Auch im Berichtsjahr 2015 – und damit ununterbrochen seit ihrer Gründung im Dezember 2012 – ist es der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland gelungen, einen sehr wichtigen Beitrag zur Sicherung des maritimen Know-hows am Standort zu leisten. So konnte im Jahr 2015 erneut die Berufsausbildung von rund 1.250 jungen Seeleuten mit knapp 20 Millionen Euro gefördert werden.

Daneben wurden im Rahmen der Förderung von Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge), die im Jahr 2015 rückwirkend für 2014 eingeführt wurde, erstmalig rund 850 Fortbildungslehrgänge für 2014 finanziell unterstützt. Dieses zusätzliche Förderregime für Fortbildungsmaßnahmen hat die Stiftung auch in den Jahren 2015 und 2016 fortgeführt.

Natürlich kann die Stiftung nicht die gravierenden Auswirkungen der schweren Schifffahrtskrise beseitigen, die weiter andauert und die deutsche Seeschifffahrt vor enorme Herausforderungen stellt. Die Stiftung hat ihren Zweck in der Förderung der Berufsausbildung und die ihr zur Verfügung stehenden Mitteln sind begrenzt. Mit ihrem Förderkonzept leistet die Stiftung allerdings einen wichtigen Beitrag dazu, die negativen Folgen der Krise für die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Seepersonal am Standort soweit wie möglich zu mindern. Die Schifffahrtsunternehmen werden durch die finanzielle Unterstützung der Stiftung in die Lage versetzt und animiert, weiterhin junge Menschen aus- und fortzubilden und sie damit auf die vielfältigen anspruchsvollen Aufgaben an Bord von Schiffen vorzubereiten. Über das Stiftungsmodell wird sichergestellt, dass auch ausflaggende 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.

Dass es trotz der äußerst schwierigen Marktverhältnisse gelingen kann, im Bereich der Berufsausbildung eine Stabilisierung zu erreichen, zeigt die Entwicklung bei der Stiftung insgesamt. Auch 2016 wird die Zahl der Anträge auf finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung voraussichtlich ein ähnlich hohes Niveau wie in den Jahren 2013 bis 2015 erreichen. Im Rahmen der ebenfalls sehr erfolgreichen Fortbildungsförderung werden darüber hinaus voraussichtlich insgesamt ca. 1.500 Lehrgänge (für das Jahr 2015) finanziell unterstützt. Die verschiedenen Maßnahmen des Bundes zur Förderung der Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt sind als sehr positive Signale der Politik an die maritime Wirtschaft zu verstehen. Sie stärken uns dabei, unser vorrangiges Ziel konsequent weiter zu verfolgen: das maritime Know-how am Schifffahrtsstandort Deutschland zu erhalten, in dem die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern sichergestellt und intensiviert wird.

Als Folge eines von ver.di erklärten Rückzugs aus der Stiftung im August 2016 ist bedauerlicherweise Herr Klaus Schroeter im September 2016 als Vorstandsmitglied zurückgetreten, weshalb der Vorstand vorübergehend nur aus zwei Mitgliedern besteht.



Ralf Nagel, Senator a. D.
Vorstandsvorsitzender



Hermann Ebel
Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden

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 Ausflaggung potentiell verbundenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland vom ausflaggenden Reeder auszugleichen sind.

Denn der Gesetzgeber geht davon aus, dass Ausflaggungen 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.

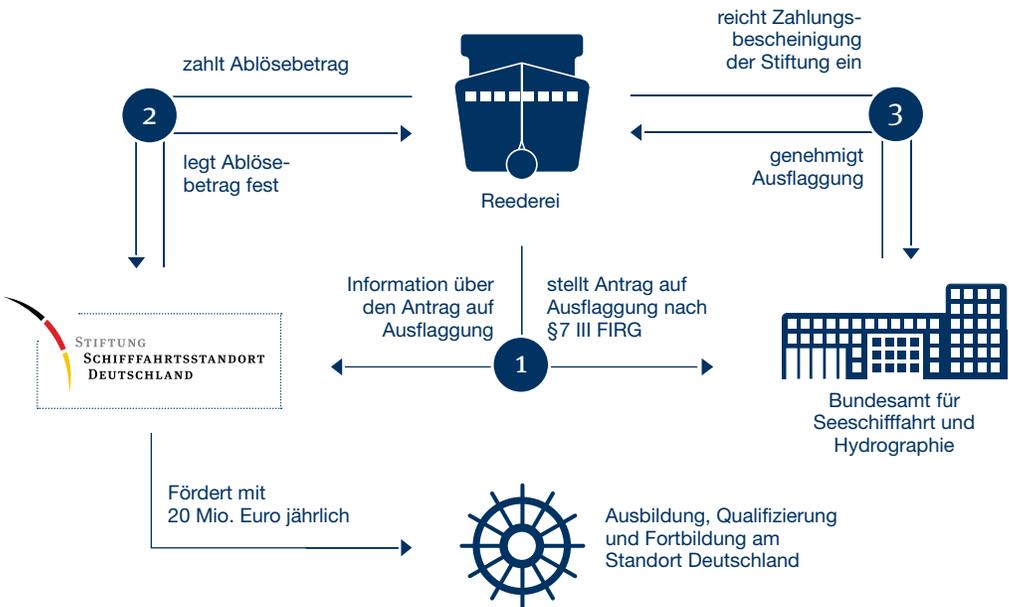
Darin liegt der Hauptzweck der gemeinnützigen Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, die der Verband Deutscher Reeder e. V. (VDR) gegründet hat. Die Gewerkschaft Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft e. V. (ver.di) und der Verband Deutscher Kapitäne und Schiffs-offiziere e. V. (VDKS) haben sich als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

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 Ausflaggung 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 Seeschiffahrtsstandort 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 jährlich festgesetzten und vom BSH genehmigten Ablösebeträge lagen für das Jahr 2015 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 entrichtet werden – erst danach erteilt das BSH eine Ausflagungsgenehmigung nach § 7 Abs. 3, 5 FIRG.

Die jährlichen Ablösebeträge richten sich nach der Größe des ausgeflaggten Schiffes

SCHIFFSGRÖSSENKLASSE IN BRZ

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 2015 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 Schiffen ermöglicht. Die Beschäftigung eines vorher arbeitslosen Offiziers wurde 2015 höher mit bis zu 38.000 Euro 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.

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 gewährt werden.



DANK DER STIFTUNG HABE ICH MEINEN TRAUMJOB BEKOMMEN

Der 28-jährige Tobias Hintzsche fährt als Zweiter Technischer Offizier bei der Reederei Rörd Braren auf einem Massengut-Frachter zwischen Nordeuropa und Westafrika. Im Gespräch mit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland erzählt er von seiner Arbeit an Bord und den Berufschancen, die er dank der Ausbildungsförderung der Stiftung bekommen hat.

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland: Herr Hintzsche, wie kommt man eigentlich auf die Idee, an Bord eines Handelsschiffs zu arbeiten?

Tobias Hintzsche: Mein Vater ist als Kapitän zur See gefahren, daher hatte ich einen direkten Bezug zur Seeschifffahrt. Aber der Kernpunkt für mich ist: mir macht das einfach unglaublichen Spaß! Ich bin als Seiteneinsteiger in die Schifffahrt gekommen und sie ist zum Traumjob für mich geworden.

Aus welcher Branche kam Ihr Seiteneinstieg?

Ursprünglich habe ich in Hamburg bei der Werft Blohm & Voss Schiffbauer gelernt. Dort gab es ein Jahr nach dem Ende der Ausbildung aber keine berufliche Perspektive mehr für mich. Also habe ich gedacht: warum probiere ich es nicht einmal aus, selbst an Bord zu gehen?

Wie ging es dann weiter?

Bei der Reederei Ahrenkiel habe ich eine Ausbildung zum Technischen Offiziersassistenten (TOA) begonnen und schnell gemerkt, dass mir die Arbeit an Bord sehr gefällt. Nach gut einem Jahr Fahrzeit bin ich deshalb nach Flensburg gegangen, um dort an der Fachschule Schiffsbetriebstechnik zu belegen. Als ich nach meinem erfolgreichen Abschluss über einen Bekannten

erfuhr, dass die Reederei Braren einen Dritten Technischen Offizier sucht, habe ich mich dort mit Erfolg beworben. Mittlerweile bin ich zum Zweiten Technischen Offizier aufgestiegen und habe gerade mein Patent ausgefahren.

Warum macht Ihnen die Arbeit so viel Spaß?

Das ist erstmal das Schrauben an sich. Früher habe ich schon an Autos herumgeschraubt. Ich genieße es einfach, an Bord an Motoren zu arbeiten, an Pumpenanlagen und anderen technischen Geräten. Das gehört zu meinen Hauptaufgaben. Es ist ein ganz anderes Arbeiten als an Land. Wenn etwas kaputt geht, muss man es direkt vor Ort reparieren – auch in der Nacht. Das ist schon mal schwierig und anstrengend. Andererseits kann man sich die Arbeit freier einteilen als an Land. Kommen wir zum Beispiel in einen Hafen und ich habe sechs Tage Zeit für Wartungsarbeiten, dann entscheide ich selbst, wie ich mir Aufgaben und Mitarbeiter einteile, um alles rechtzeitig zu erledigen.

Welche Schwierigkeiten bringt Ihr Job mit sich?

Längere Zeit von zuhause weg zu sein ist die größte Herausforderung. Als Dritter Technischer Offizier bin ich zunächst immer drei Monate auf See gewesen und danach einen Monat zuhause. Dabei habe ich gemerkt: der Urlaub reicht mir nicht aus, um mich wieder an das Landleben zu

gewöhnen. Man braucht einfach eine Weile, um herunterzuschalten. Jetzt fahre ich lieber fünf Monate und habe dann länger frei. Mit meiner Freundin klappt das gut. Aber für manche Freundschaften und Beziehungen sind die längeren Zeiten auf See schwierig. So zeigt sich aber auch, wer die wirklich guten Freunde sind. Einige meiner Freunde fahren selbst zur See. Gerade diese Freundschaften sind besonders fest, einfach weil das Verständnis für unseren Job da ist.

Was wäre der nächste Karriereschritt für Sie?

Mein Patent habe ich als Zweiter Technischer Offizier ausgefahren. Jetzt folgen ein paar Erneuerungs- bzw. Refresherkurse, zum Beispiel für Basic Safety und Feuerbekämpfung. Dann kann ich beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) mein Chief-Patent beantragen – das ist die Voraussetzung, um technischer Leiter an Bord werden zu können. Die Reederei entscheidet schließlich, wann ich tatsächlich Chief werden kann. Momentan bin ich als Zweiter Technischer Offizier sehr glücklich.

Inwiefern profitieren Sie von der Unterstützung der Berufsausbildung durch die Stiftung?

Bis zum Beginn der Schifffahrtskrise war es relativ einfach, direkt von der Hochschule einen Job an Bord zu bekommen und sein Patent auszufahren. Heute ist das deutlich schwerer, denn die Reedereien müssen viel stärker auf die Kosten achten und konzentrieren sich darauf, irgendwie durch die Krise zu kommen. Ein erfahrener Offizier aus dem Ausland hat da häufig bessere Chancen als ein deutscher Hochschulabsolvent. Nur aufgrund der Ausbildungsförderung durch die Stiftung konnte mir die Reederei das Ausfahren meines Patentes ermöglichen.

Dank der Stiftungsförderung haben Sie Ihr Patent ausfahren können und dürfen zukünftig auf eine Leitungsfunktion an Bord hoffen. Wie sehen Sie als deutscher Seemann ihre Chancen auf dem internationalen Arbeitsmarkt in der Seeschifffahrt?

Aus meiner Erfahrung an Bord kann ich sagen: auch aus anderen Ländern kommen Top-Leute



„Im internationalen Wettbewerb sehe ich mich als deutscher Offizier aufgrund der intensiven und umfangreichen Ausbildung sehr gut aufgestellt.“

TOBIAS HINTZSCHE

Zweiter Technischer Offizier
bei der Reederei Rörd Braren



in die Seeschifffahrt, die gut ausgebildet sind. Im internationalen Wettbewerb sehe ich mich als deutscher Offizier aufgrund der intensiven und umfangreichen Ausbildung aber sehr gut aufgestellt. Zum Beispiel habe ich in der Ausbildung zum Dritten Technischen Offizier auch Elektrotechnik gelernt, weil meiner Reederei diese Qualifikation sehr wichtig war. Während andere Technische Offiziere bei Problemen einen Elektriker brauchen, kann ich das nun selbst reparieren. Das ist natürlich ein Vorteil.

Wie stellen Sie sich Ihre weitere Karriere vor? Möchten Sie an Bord bleiben oder möglicherweise einen Beruf an Land ergreifen?

Darüber habe ich schon öfter nachgedacht. Solange ich jung bin und noch keine eigene Familie habe, möchte ich zur See fahren. Das Gehalt ist attraktiv und mir macht das Arbeiten an Bord einfach unglaublich viel Spaß. Natürlich kann man auch an Land gut verdienen, aber an Bord gibt man sein Geld nicht aus. Das ist gut, wenn man zum Beispiel für ein Haus oder etwas anderes Großes sparen möchte. Wenn ich später einmal verheiratet bin und Kinder habe, kann

ich mir auch vorstellen, an Land zu arbeiten. Als Leiter der Maschine hat man ein Patent auf Management-Level. Damit stehen mir viele Türen offen. Ich könnte z.B. als Inspektor in einer Reederei arbeiten oder auch in ganz anderen Bereichen an Land.

Ihre Karriere hat sich – auch dank der Stiftung – bislang gut entwickelt. Insgesamt steht die Seeschifffahrt allerdings vor großen Herausforderungen. Welche Zukunft sehen Sie aus Ihrer Perspektive für den Schifffahrtsstandort Deutschland?

Die Lage ist im Moment sehr schwierig. Viele Reedereien haben auch deutsche Seeleute entlassen müssen. Ich hoffe, dass sich dieser Trend ändern wird, und die Reedereien zukünftig wieder mehr qualifiziertes deutsches Personal einsetzen können. Die Stiftung ist auf jeden Fall eine super Sache, damit Reedereien weiterhin Nachwuchs in Deutschland ausbilden und qualifizieren können.

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

DIE STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND SICHERT DEN MARITIMEN NACHWUCHS FÜR DEN STANDORT

Die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS) mit Sitz in Bremen ist nach dem Seearbeitsgesetz die zuständige Stelle für die Berufsbildung in der Seeschifffahrt. Sie nimmt 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. Neben der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland (Stiftung) hat die BBS daher eine besondere Bedeutung für die Förderung und Qualitätssicherung der

nautischen und technischen Ausbildung von hochqualifizierten Seeleuten in Deutschland.

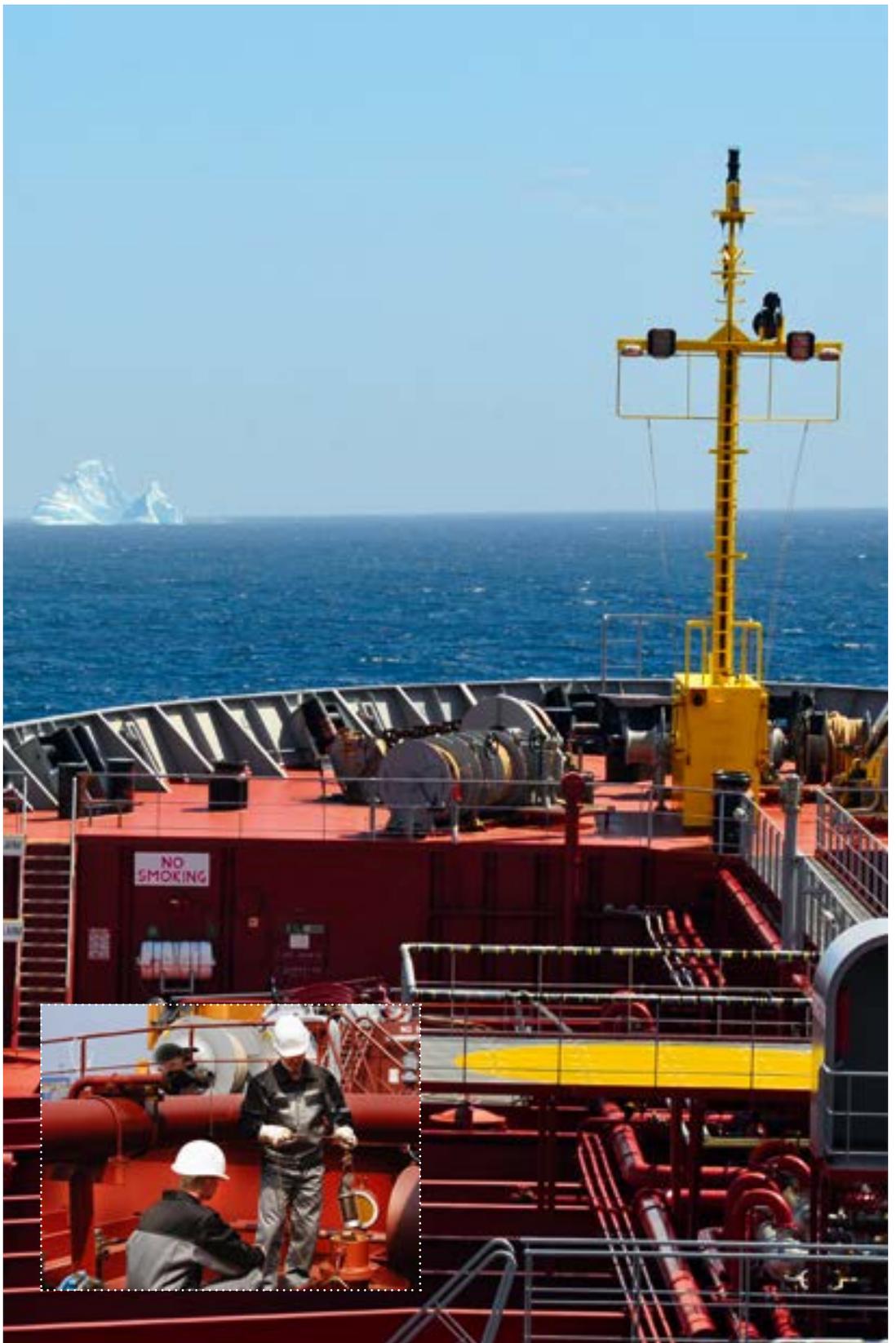
Seit dem Inkrafttreten des neuen Flaggenrechtsgesetzes Anfang 2013 müssen ausflagungswillige Reeder die durch die Ausflagung hervorgerufenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgleichen – entweder durch Ausbildung an Bord des ausgeflaggten Schiffes oder durch Entrichtung eines Ablösebetrages an die 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.

„Nach wie vor belastet die internationale Schifffahrtskrise auch den Schifffahrtsstandort Deutschland erheblich. Das darf uns nicht davon abhalten, auch weiterhin in die nautische und technische Ausbildung von Seeleuten und damit in den Erhalt und Ausbau von maritimem Know-how zu investieren.“

HOLGER JÄDE

Geschäftsführer der Berufsbildungsstelle
Seeschifffahrt e. V. (BBS)







AUSBILDUNG „SCHIFFSMECHANIKER“

Diese Facharbeiteraus- bildung erfolgt im dualen Bildungssystem auf der Grundlage von nation- alen und internationalen Qualitätsstandards. Eine solche duale seemännische Berufsausbil- dung 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-Berufsausbil- dungsverordnung (See-BAV) durchgeführt. Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist die an- erkannte Basisausbildung auf der Karriereleiter zum nautischen oder technischen Schiffsoffizier, Kapitän bzw. Leiter der Maschinenanlage und damit eines der Fundamente des seemännischen Know-hows am Standort Deutschland. Daher fördert die Stiftung diese Berufsausbildung mit nennenswerten Beiträgen.

AUSBILDUNG „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 Seefahrtszeit nach Maßgabe der Richtlinien für die Ausbil- dung von Offiziersassistenten in der Seeschiff- fahrt von 12 beziehungsweise 18 Monaten nachweisen.

Diese praktische Ausbildung und Seefahrtszeit kann auch als schulrechtliches Praktikum oder in Form von Praxissemestern während der Ausbildung an einer nach Landesrecht einge- richteten Ausbildungsstätte geleistet werden.

„Die Stiftung schafft den Rahmen für engagierte Unternehmen, um interessierten jungen Menschen in dem faszinierenden maritimen Berufsfeld eine langfristige Perspektive zu bieten und trägt damit entscheidend zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des maritimen Standortes bei.“

HOLGER JÄDE

Geschäftsführer der Berufsbildungsstelle
Seeschiffahrt e. V. (BBS)

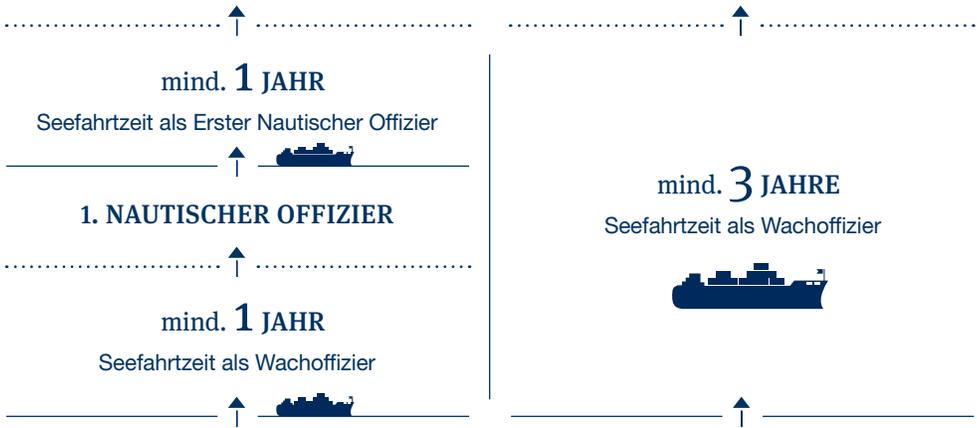
Die von der Stiftung im Rahmen der finanziellen Unterstützung geförderten Wege über die duale Berufsausbildung zum Schiffmechaniker und die praktische Ausbildung und Seefahrzeit der Offiziersassistenten bringen einige Vorteile mit sich:

- 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 als gemeinnützige Einrichtung das Ziel, die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von seemännischem Nachwuchs zielgerichtet zu fördern. Dabei soll langfristig ein möglichst großes Maß an nautischem und technischem Know-how in Form von hochqualifizierten Seeleuten am maritimen Standort Deutschland gesichert werden – ob für die Aufgaben an Bord oder später an Land. Die Stiftung ermöglicht durch ihr finanzielles Engagement den langfristigen Erhalt des seemännischen Know-hows und des maritimen Fortschritts.



KAPITÄN/KAPITÄNIN



NAUTISCHER WACHOFFIZIER

Nach dem Fachschulbesuch/
nach dem Studium

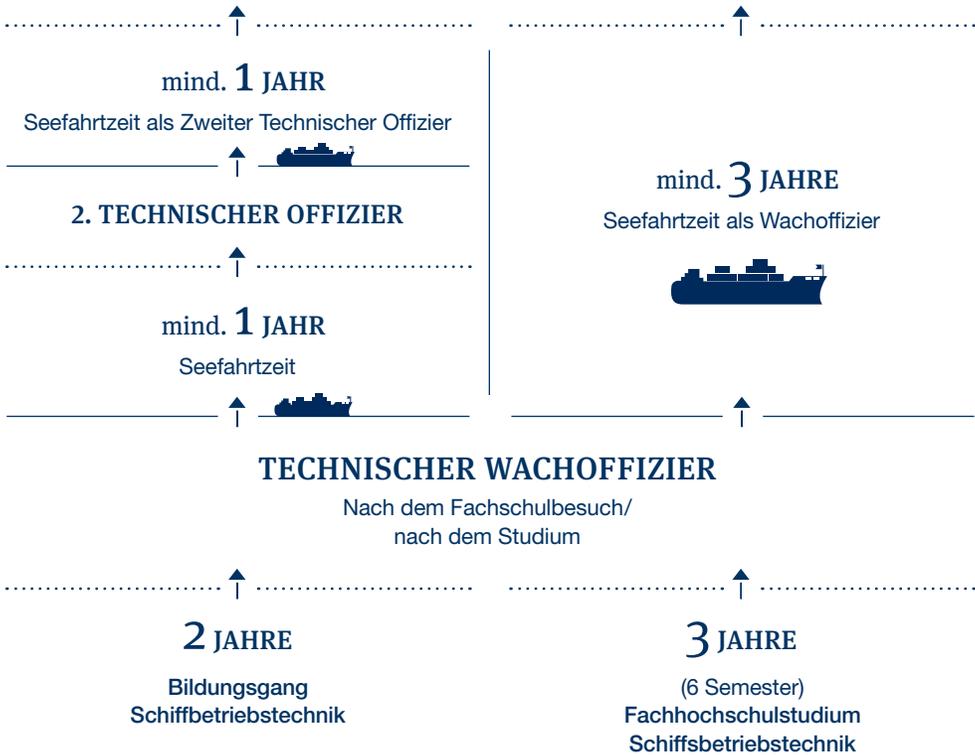


VORAUSSETZUNGEN

- 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 positiven Wirkungen der Arbeit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland (Stiftung) halten erwartungsgemäß an, so dass wir auch für das dritte Jahr des Bestehens der Stiftung eine erfreuliche Bilanz vorweisen können:

Zwischen dem 1. Januar 2015 und dem 31. Dezember 2015 wurden rund 1.700 Ablösebeträge mit einem Volumen von insgesamt rund 20,8 Millionen Euro ermittelt, wovon 20,6 Millionen Euro im Berichtszeitraum an die Stiftung entrichtet wurden (rund 0,2 Millionen Euro wurden in 2016 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 deutsche Reederschaft trotz der immer noch angespannten wirtschaftlichen Situation in weiten Teilen der Schifffahrt auch im Jahr 2015 insgesamt über 30 Millionen Euro zur Sicherung des maritimen Know-hows am Standort bereitgestellt.

Aus den an die Stiftung geflossenen Mitteln konnten im Jahr 2015 die Berufsausbildung von rund 500 Schiffsmechanikern und mehr als 120 Technischen oder Nautischen Offiziersassistenten unterstützt und die Seefahrtszeiten von mehr als 620 Offizieren als Qualifizierungsmaßnahme gefördert werden (sog. Ausfahren der Patente).

Insgesamt gewährte die Stiftung für die Berufsausbildung 2015 damit finanzielle Unterstützungsleistungen in Höhe von wiederum fast 20 Millionen Euro.



Für das Jahr 2015 erreichten uns rund 3.510 Anträge, von denen wir 3.405 positiv bescheiden konnten. In rund 1.740 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. 1.430 bewilligte Anträge zielten auf die Ausbildungsförderung zum Schiffsmechaniker und rund 230 bewilligte Anträge entfielen auf Technische und Nautische Offiziersassistenten.

Für die „klassische“ Ausbildungsförderung von Schiffsmechanikern sowie Technischen und Nautischen Offiziersassistenten hat die Stiftung im Jahr 2015 jeweils 3.500 Euro pro Quartal bereitgestellt. Die Seefahrzeiten 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.

Die Stiftung konnte im Jahr 2015 die Berufsausbildung von insgesamt rund 1.250 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 erreicht werden.

Darüber hinaus hat die Stiftung im Jahr 2015 erstmals (nachträglich für das Jahr 2014) auch Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) finanziell unterstützt. Die Mittel hierfür von insgesamt mehr als 0,6 Millionen Euro sind weitestgehend im Jahr 2015 an die Antragsteller ausgekehrt worden. Von den für 2014 rund 960 eingegangenen Anträgen konnten rund 780 Anträge positiv entschieden werden, die aufgrund einer großen Anzahl von „Kombi-Lehrgängen“ zu rund 1.500 Teilnahmebescheinigungen geführt haben.

Die für die finanzielle Unterstützung von Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) im Jahr 2015 (bis Februar 2016) eingegangenen mehr als 1.300 Anträge sind weitestgehend im Jahr 2016 bearbeitet und ausgezahlt worden.

Der Erfolg der Stiftung wäre ohne die hervorragende Zusammenarbeit mit den Stiftungsgremien, insbesondere dem Vorstand, dem Kuratorium und dem Beirat der Stiftung, nicht möglich gewesen. Dabei gelang es erneut, die Kosten für die Bearbeitung der insgesamt mehr als 6.500 Anträge und Verwendungsnachweise im Jahr 2015 aufgrund eines effizienten Systems niedrig zu halten: Das Verhältnis von Kosten zu Einnahmen (sonstige Aufwendungen zu vereinnahmten Ablösebeträgen) von weniger als 7% kann im Vergleich zu anderen Stiftungen sogar als äußerst günstig eingeschätzt werden.

Wir möchten uns auch vor diesem Hintergrund ausdrücklich bei denjenigen bedanken, die die Stiftung und unsere Arbeit im Jahr 2015 durch ihre Tätigkeit in herausragender Weise unterstützt haben und es größtenteils auch im Jahr 2016 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 2015 BIS 31. DEZEMBER 2015*

in Euro

	01.01.2015 31.12.2015	01.01.2014 31.12.2014
1. Vereinnahmte Ablösebeträge	20.847.306,07	24.546.039,95
2. Auflösung der Rücklage Ablösebeträge 2014	11.486.938,73	0,00
3. Auflösung der Rücklage Ablösebeträge 2013	0,00	8.370.458,10
4. Sonstige Erträge	411,31	404,31
5. Ausgezahlte Unterstützungen	21.624.073,66	20.107.800,00
6. Sonstige Aufwendungen	1.429.555,75	1.335.306,07
7. Zinserträge	5.157,80	13.142,44
8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	9.286.184,50	11.486.938,73
9. Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2015	9.286.184,50	0,00
10. Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2014	0,00	11.486.938,73
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 2015

AKTIVA	in Euro	
	31.12.2015	31.12.2014
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	6.446,00	8.236,00
II. Sachanlagen		
1. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	427,00	494,00
III. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen	25.000,00	25.000,00
	31.873,00	33.730,00
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Sonstige Vermögensgegenstände	4.362,14	8.251,94
II. Guthaben bei Kreditinstituten	9.812.043,95	11.998.608,93
	9.816.406,09	12.006.860,87
C. Rechnungsabgrenzungsposten	2.166,79	2.166,79
Summe	9.850.445,88	12.042.757,66

PASSIVA

in Euro

	31.12.2015	31.12.2014
A. Eigenkapital		
I. Stiftungskapital		
1. Errichtungskapital	300.000,00	300.000,00
2. Zustiftungen	150.000,00	150.000,00
	450.000,00	450.000,00
II. Rücklagen		
1. Sonstige Rücklagen		
a) Rücklage Ablösebeträge 2014	0,00	11.486.938,73
b) Rücklage Ablösebeträge 2015	9.286.184,50	0,00
	9.286.184,50	11.486.938,73
III. Ergebnisvortrag	0,00	0,00
	9.736.184,50	11.936.938,73
B. Rückstellungen		
1. Sonstige Rückstellungen	13.747,05	60.225,23
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 0,00; Vorjahr € 4.546,79)	0,00	4.546,79
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unter- nehmen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 4.449,36; Vorjahr € 37.408,58)	4.449,36	37.408,58
3. Sonstige Verbindlichkeiten (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 96.064,97; Vorjahr € 3.638,33)	96.064,97	3.638,33
	100.514,33	45.593,70
Summe	9.850.445,88	12.042.757,66

A. BILANZ

I. AKTIVA

ANLAGEVERMÖGEN

Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände (€ 6.446,00) 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 (€ 427,00) betreffen die Anschaffungskosten für eine Frankiermaschine, die um lineare Abschreibungen gemindert worden sind.

Finanzanlagen

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

UMLAUFVERMÖGEN

Sonstige Vermögensgegenstände

Die sonstigen Vermögensgegenstände (€ 4.362,14) betreffen zugesagte Zuwendungen (€ 3.087,49), Forderungen gegen eine Krankenkasse (€ 799,65) sowie Zinsforderungen gegen ein Kreditinstitut aus einer Termingeldanlage (€ 475,00).

Guthaben bei Kreditinstituten

Die Guthaben bei Kreditinstituten (€ 9.812.043,95) betreffen Guthaben auf drei Bankkonten, wovon ein Guthabenbetrag in Höhe von € 5.000.000,00 als Termingeld angelegt ist.

RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

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

II. PASSIVA

EIGENKAPITAL

Stiftungskapital

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

Die im Vorjahr gebildete Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2014 (€ 11.486.938,73) wurde im Berichtsjahr ergebniswirksam aufgelöst und durch in 2015 ausgezahlte Unterstützungen verbraucht.

Die Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2015 (€ 9.286.184,50) ergibt sich aus den im Jahr 2015 vereinnahmten Ablösebeträgen zuzüglich der darauf entfallenden Zinserträge abzüglich der für die Verwaltung angefallenen Kosten sowie der im Jahr 2015 ausgezahlten Unterstützungen, soweit diese nicht durch die aufgelöste Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2014 gedeckt werden konnten.

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen (€ 13.747,05) wurden für Kosten der Jahresabschlusserstellung für das Jahr 2015 (€ 5.462,10), Kosten der Prüfung der Jahresrechnung für das Jahr 2015 (€ 3.570,00), Kosten der Erstellung der Steuererklärungen für die Jahre 2014 und 2015 (€ 3.000,00), Kosten der Steuerberatung für 2015 (€ 1.566,47) sowie für Beiträge für die Berufsgenossenschaft 2015 (€ 148,48) gebildet.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten gegenüber verbunden Unternehmen

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbunden Unternehmen (€ 4.449,36) betreffen die nach Abzug von Vorauszahlungen verbleibende Zahlungsverpflichtung für das Jahr 2015 aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH.

Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten (€ 96.064,97) resultieren ganz überwiegend aus zu erstattenden Fehlbuchungen und Doppelzahlungen (€ 94.612,00) sowie aus Lohnsteuern und Sozialabgaben (€ 1.452,97).

Sämtliche Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

B. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

II. PASSIVA

Vereinnahmte Ablösebeträge

Die vereinnahmten Ablösebeträge (€ 20.847.306,07) betreffen sämtliche im Berichtsjahr zugeflossenen Ablösebeträge.

Auflösung der Rücklage Ablösebeträge 2014

Die im Vorjahr gebildete Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2014 (€ 11.486.938,73) wurde im Berichtsjahr ergebniswirksam aufgelöst.

Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge (€ 411,31) resultieren aus einer im Jahr 2015 zugesagten Zuwendung.

Ausgezahlte Unterstützungen

Im Berichtsjahr hat die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland Unterstützungen in Höhe von € 21.624.073,66 an Unterstützungsempfänger ausbezahlt.

Sonstige Aufwendungen

Die sonstigen Aufwendungen (€ 1.429.555,75) enthalten im Wesentlichen Verwaltungskosten aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH (€ 1.303.929,36), Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten (€ 57.371,34), Nebenkosten des Geldverkehrs (€ 2.718,52), Abschreibungen auf Sachanlagen (€ 2.606,70) und Versicherungsbeiträge (€ 2.600,15).

Zinserträge

Die Zinserträge (€ 5.157,80) resultieren aus angelegten Geldern.

Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2015

In die Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2015 wurde ein Betrag in Höhe von € 9.286.184,50 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 2015 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, 8. Juni 2016

STRATEGUS GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Krambeer
Wirtschaftsprüfer

Hefti
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

Schroeter, Klaus

(ausgeschieden)

Im Amt von Dez 2014 – Sep 2016

Kuratorium

Behrendt, Michael

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

Mertens, Wilhelm

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

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

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

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

Bartholomäus-Lüthge, Renate

(ausgeschieden)

Im Amt von Sep 2013 – Jan 2015

Reimers, Dirk

(ausgeschieden)

Im Amt von Dez 2014 – Nov 2016

Zumkley, Ulf

(ausgeschieden)

Im Amt von Sep 2013 – Okt 2016

SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND VERWALTUNGSGESELL- SCHAFT MBH

Kröger, Dr. Martin

Geschäftsführer

Wallrabenstein, Tilo

Geschäftsführer

IMPRESSUM

KONTAKT

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland
Burchardstraße 24
20095 Hamburg

Telefon +49 40 3 50 97 - 270
www.stiftung-schifffahrtsstandort.de
info@stiftung-schifffahrtsstandort.de

GESTALTUNG UND UMSETZUNG

KONTURENREICH, Matthias Hugo, Köln

DRUCK

Druckhaus Süd, Köln

BILDNACHWEIS

Titel: martinwimmer/iStockphoto
Innenumschlag: Dreieck/photocase.de
S. 2: VDR/engel + gielen
Hansa Treuhand
S. 7: Hapag-Lloyd AG
S. 8/10/18: Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland/
Joerg Schwalfenberg
S. 11: Rörd Braren Bereederungs-GmbH & Co. KG/
BOCS Bremen Overseas Chartering
and Shipping GmbH
S. 12/14/15: Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e. V.
S. 13: German Tanker Shipping GmbH & Co. KG
Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e. V.