



STIFTUNG
SCHIFFFAHRTSSTANDORT
DEUTSCHLAND

JAHRESBERICHT 2018

Wir sichern Schifffahrts-Know-how
in Deutschland



INHALTSVERZEICHNIS

GRUSSWORT

Seite 3

DIE STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND IM ÜBERBLICK

Seite 4

WIR BRAUCHEN AUSGEBILDETE NAUTIKER UND TECHNIKER – INTERVIEW

Seite 8

DIE STIFTUNG SICHERT DIE MARITIME AUSBILDUNG

Seite 14

STIFTUNGSBERICHT

Seite 20

FINANZINFORMATIONEN

Seite 25

Bilanz → Seite 26

Gewinn- und Verlustrechnung → Seite 28

Erläuterungen → Seite 29

Bestätigungsvermerk → Seite 32

GREMIEN

Seite 35

IMPRESSUM

Seite 36

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 sieben Jahre in zwei Landesministerien als beamteter Staatssekretär tätig. Im Jahr 2000 wurde Nagel zum beamteten Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr, Bauwesen und Städtebau ernannt. 2006 wurde er Anteilseigner und Mitglied des Vorstands der Hamburger Putz & Partner Unternehmensberatung AG. Mitte 2007 wurde er zum Bremer Senator für Wirtschaft und Häfen sowie zum Senator für Justiz und Verfassung gewählt.



HERMANN EBEL

Stellvertreter des
Vorstandsvorsitzenden

Hermann Ebel, Jahrgang 1949, ist Vorstandsvorsitzender der HANSA TREUHAND Holding, unter der verschiedene Unternehmen aus den Bereichen Finanzierung, Bereederung, Befrachtung, sowie Schiffsmanagement zusammengefasst sind. Nach Abschluss des Studiums der Betriebswirtschaftslehre in Hamburg war er sechs Jahre lang als Leiter Finanzen der Flensburger Schiffbau AG (später Harmsdorf AG) tätig. Danach gründete er sein eigenes Unternehmen für die Finanzierung von Seeschiffen in Hamburg. 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 Verbands 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

Trotz wirtschaftlich weiterhin schwierigem Fahrwasser in der Seeschifffahrt konnte die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland auch im Berichtsjahr 2018 erfolgreich Kurs halten. Mit rund 13 Millionen Euro wurde die Berufsausbildung von 1.082 jungen Seeleuten finanziell unterstützt. Damit hat die von den deutschen Reedern getragene Stiftung erneut einen substanziellen Beitrag zur Sicherung des maritimen Expertenwissens für den Standort Deutschland geleistet und die Wettbewerbsfähigkeit erheblich unterstützt.

Im Jahr 2018 konnten fast 3.000 Anträge für die vier Förderbereiche der Berufsausbildung von der Stiftung positiv entschieden werden. Damit wurde das sehr hohe Unterstützungsniveau der Vorjahre nicht ganz erreicht. Dies lag insbesondere daran, dass eine größere, im Bereich der Ausbildung und Qualifizierung von Seeleuten sehr engagierte Reederei in Folge eines Verkaufs die unternehmerische Entscheidung getroffen hatte, ihre Schiffe in ausländische Register zu verbringen. Ansonsten wurde die Stiftungsförderung wieder in ähnlichem Umfang wie in den Vorjahren in Anspruch genommen, was angesichts der Entwicklungen am deutschen Schifffahrtsstandort und der seit Jahren deutlich schrumpfenden Handelsflotte bemerkenswert ist.

Gleichwohl kann die Stiftung mit ihrer Tätigkeit natürlich nicht die gravierenden Auswirkungen der anhaltenden Marktschwäche beseitigen, die die deutsche Schifffahrt weiter vor enorme Herausforderungen stellt und einen tiefgreifenden Strukturwandel in der Branche ausgelöst hat. So wurde in 2018 auch erstmals ein Rückgang bei der Anzahl der antragsstellenden Unternehmen verzeichnet. Zum Teil ist diese Entwicklung auf Verkäufe, Zusammenschlüsse sowie Insolvenzen zurückzuführen und ist damit auch ein deutliches Indiz dafür, dass sich die Branche weiterhin im Umbruch befindet. Die Stiftung hat in dieser wirtschaftlich schwierigen Zeit ihren Zweck – die finanzielle Unterstützung der Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Seepersonal am Standort – erfolgreich erfüllt und sich über die letzten sechs Jahre als eine wesentliche Stütze der Berufsausbildung an Bord in Deutschland etabliert.

Die Schifffahrtsunternehmen werden durch die finanzielle Unterstützung der Stiftung in die Lage versetzt und animiert, junge Menschen aus- und fortzubilden. Dabei wird über das Stiftungsmodell sichergestellt, dass auch ausflaggende Reeder hierzu einen substanziellen Beitrag leisten. Beides sind wichtige Bausteine zur Sicherung des maritimen Know-how 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-how 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.

Für das Jahr 2019 wurden die Ablösebeträge erstmals erhöht, unter Berücksichtigung der seit 2012 deutlich gestiegenen Ausbildungskosten. Diese Anpassung war gleichzeitig ein wichtiger Schritt zur Sicherung des Fortbestands der Stiftung und ihrer erfolgreichen Tätigkeit.



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 (Stiftung) 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 Ausflaggungsgenehmigung ist möglich.

Das seit Anfang Januar 2013 geltende Flaggenrechtsgesetz sieht allerdings vor, dass die mit einer Ausflaggung potenziell 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 qualifi-

ziertes 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, 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.

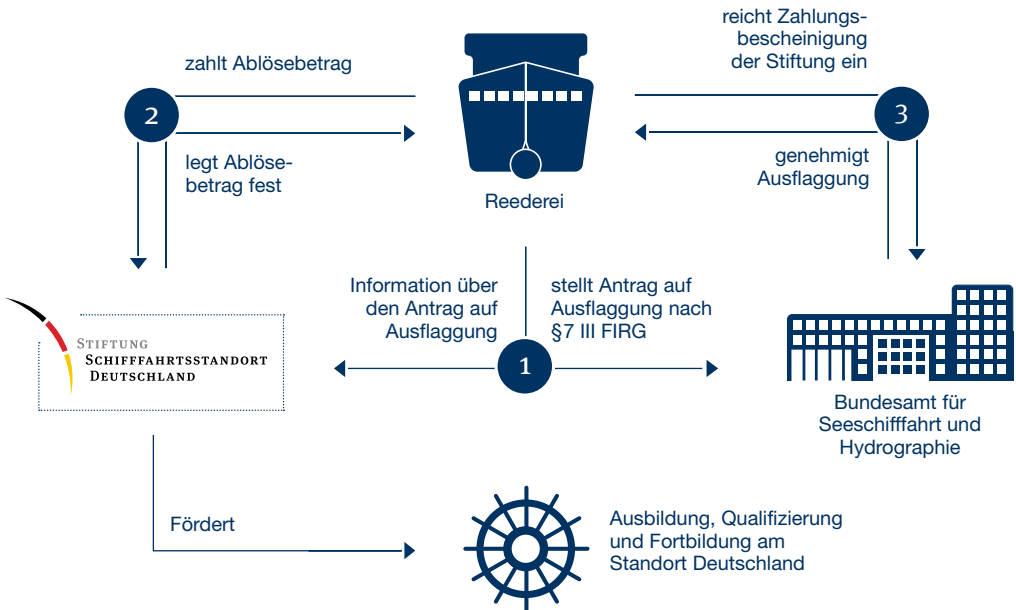
Darin liegt der Hauptzweck der gemeinnützigen Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, die der Verband Deutscher Reeder e. V. (VDR) gegründet hat. Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft e. V. (ver.di) und der Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. (VDKS) haben sich als Zustifter an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

AUSGLEICH DURCH AUSBILDUNG

Als Primärverpflichtung hat der Gesetzgeber die Ausbildung von nautischem und technischem Seepersonal auf dem 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, der kleinsten Schiffsgrößenklasse, pro Jahr der beantragten Ausflaggung mindestens ein Monat lang ausgebildet werden. Auf Schiffen mit mehr als 80.000 BRZ, der größten Schiffsgrößenklasse, beträgt der vorgeschriebene Ausbildungszeitraum 5,5 Monate.

DIE ROLLE DER STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND



Die Stiftung Schiffsstandort 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, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern.



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). Diese sogenannte 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 entsprechend der Ausbildungsverpflichtung in dieselben acht Stufen unterteilt. Die von der Stiftung jährlich festgesetzten und vom BSH genehmigten Ablösebeträge lagen für das Jahr 2018 zwischen 2.000 Euro jährlich für Schiffe mit bis zu 500 BRZ und 16.169 Euro jährlich 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 und §7 Abs. 3 FIRG für die finanzielle Unterstützung der Ausbildung, Qualifizierung 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 2018 bis zu 10.500 Euro jährlich, die Qualifizierung von Offizieren wurde im Jahr 2018 mit bis zu 24.000 Euro jährlich gefördert. Neben der „klassischen“ Ausbildungsförderung engagiert sich die Stiftung somit auch im Bereich der Qualifizierung von Offizieren, indem sie durch die finanzielle Unterstützung das sogenannte „Ausfahren der Patente“ bzw. Sammeln der erforderlichen Seefahrzeiten an Bord von Seeschiffen ermöglicht. Die Beschäftigung

eines vorher arbeitslosen Offiziers wurde 2018 sogar mit bis zu 28.500 Euro jährlich unterstützt, um einen Anreiz für die Beschäftigung von zuvor arbeitslosen Offizieren zu setzen.

Zusätzlich hat die Stiftung seit dem Jahr 2015 Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) unterstützt, 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. Dabei wurden von der Stiftung bislang Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) gefördert, die in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 und 2018 absolviert wurden.

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

WIR BRAUCHEN IN DEUTSCHLAND AUSGEBILDETE NAUTIKER UND TECHNIKER – NICHT NUR IN DER SCHIFFSFÜHRUNG

Kapitän Prof. Christoph Wand ist Präsident des Verbands Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. (VDKS) und zugleich als Hochschullehrer und Studiendekan am Fachbereich Seefahrt und Logistik der Jade Hochschule Wilhelmshaven Oldenburg Elsfleth in der nautischen Ausbildung aktiv. Im Gespräch mit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland erzählt er, warum die Ausbildung und Qualifizierung von nautisch-technischem Seepersonal für den Standort so wichtig ist und was er sich von Reedereien, Politik und der Flaggenstaatsverwaltung in diesem Zusammenhang wünscht.

Herr Prof. Wand, welche Bedeutung hat die Sicherung von nautisch-technischem Know-how am Schifffahrtsstandort Deutschland aus Ihrer Sicht heute?

Eine ganz entscheidende! Ohne die Sicherung und vor allem auch Weiterentwicklung des maritimen Know-how fällt Deutschland als Schifffahrtsstandort gegenüber anderen Nationen zurück. Natürlich ist der Erhalt der Schifffahrt an sich kein Selbstzweck. Was erhalten und möglichst wieder ausgebaut werden muss, sind vor allem auch die Arbeitsplätze in der Schiffführung für in Deutschland ausgebildete, hochqualifizierte Nautiker und Techniker.

Warum braucht Deutschland weiterhin einheimische Seeleute und eigene Ausbildungsstätten?

Bei den deutschen Seeleuten und vor allem den Schiffsführungen liegt der wesentliche Teil des Know-how im Bereich der Seeschifffahrt. Die erfahrenen Seeleute sind es, die mit den Ausbildungsinstituten ihr Wissen und ihre wertvolle

Erfahrung an den Nachwuchs weitergeben, was auch für die Landbetriebe von großer Bedeutung ist. Es müssen geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass deutsche Schiffe wieder mit mehr inländischem Führungspersonal besetzt werden. Gelingt dies dauerhaft nicht, wandert das Know-how ab – und die Bedeutung des Schifffahrtsstandortes Deutschland wird schrumpfen.

Wie engagieren Sie sich im Bereich der Ausbildung und Qualifizierung von Seeleuten?

Zum einen ist das derzeit ja mein Hauptberuf. Aber auch als nautischer Offizier und Kapitän habe ich viel und gern an Bord ausgebildet. Ziel meiner Tätigkeit an der Hochschule ist es, die Theorie zusammen mit meiner eigenen Erfahrung als Kapitän zu vermitteln.

Zum anderen bin ich seit Jahren im Berufsverband VDKS tätig, seit elf Jahren als Präsident. Als VDKS arbeiten wir zum Thema Ausbildung intensiv in den relevanten Gremien in Deutschland mit; genannt seien hier die Ständige

Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK), das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung oder der Arbeitskreis Ausbildung des Deutschen Nautischen Vereins (DNV). Aber auch die regionalen Vereine des VDKS tragen dazu bei: Junge Nautikerinnen und Nautiker des Vereins der Kapitäne und Schiffsoffiziere Weser-Ems halten z. B. Vorträge in den Fachbereichen Nautik der Hochschulen in Elsfleth und Leer und geben so wichtige aktuelle Aspekte Ihres Know-how an Studierende weiter.

Wie entwickelt sich die Situation in der seemännischen Ausbildung derzeit nach Ihrer Wahrnehmung?

Sie hat sich gegenüber den letzten Jahren etwas entspannt bzw. verbessert. Es sind auch genügend Interessenten vorhanden. Allerdings werden die Zahlen derjenigen, die nach Erwerb ihres Befähigungszeugnisses Stellen in der Schiffsführung finden, nach meiner Einschätzung auf Dauer nicht ausreichen, das für den Standort notwendige Know-how zu erhalten.

Was sind die wichtigsten Herausforderungen für die maritimen Ausbildungsstätten am Standort?

Die Fachhochschulen, Fachschulen und Berufsschulen sind durch Zertifizierung und Akkreditierung und weitere Audits, z. B. durch



die European Maritime Safety Agency EMSA, ständig gezwungen, die Ausbildungsinhalte an die aktuellen Anforderungen des Berufes anzupassen. Das ist ein ständiger Prozess, der seit Jahrzehnten grundsätzlich gut läuft. Die größten Herausforderungen sehe ich eher bei den Reedereien. Hier mangelt es leider teilweise an der Bereitschaft, deutsche Seeleute in Führungspositionen einzusetzen. Es wäre z. B. wünschenswert, wenn wieder mehr Reedereien auf eigene Personalabteilungen setzen (als auf externe Crewing-Agenturen) und die Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden könnten, dass die Seeleute wieder länger in ihrem Beruf an Bord verweilen.

Wie bereiten Sie und Ihre Kollegen die jungen Leute auf die Zukunft und stetig zunehmende Digitalisierung vor? Wo sehen Sie eine Notwendigkeit zur Anpassung der Ausbildungs- und Studieninhalte?

Die Vorbereitung der Seeleute auf die zunehmende Digitalisierung ist Teil des o. g. Prozesses der ständigen Anpassung der Lehre. So sind in den letzten Jahren die Ausbildungsinhalte deutlich mehr in Richtung IT oder Assistenzsysteme verschoben worden. In Elsfleth etwa wird im März 2020 eine neue Professur mit genau diesem Themenbereich besetzt. Auch die anwendungsorientierte Forschung an den Fachhochschulen widmet sich diesem Thema, das dadurch wieder vermehrt in die Lehre einfließt. Insgesamt denke ich, dass Deutschland hier im Vergleich zu anderen Ländern in einer sehr guten Position ist.

Was konkrete Ausbildungsinhalte angeht, ist die Antwort nicht so leicht. Natürlich wird etwa das Thema Cyber-Security eine zunehmende Rolle

spielen. Viel entscheidender ist es nach meinen Erfahrungen allerdings, den Studierenden wichtige Kompetenzen zu vermitteln, damit sie sich selbst im Sinne des lebenslangen Lernens immer wieder neu auf die jeweils aktuellen Herausforderungen und Veränderungen in der Seeschifffahrt einstellen können.

Wie wichtig ist nach Ihrer Einschätzung die Tätigkeit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, insbesondere auch vor dem Hintergrund der seit 2008 andauernden Schifffahrtskrise?

Extrem wichtig – ich möchte mir gar nicht vorstellen, wie der maritime Arbeitsmarkt aussähe, wenn das Stiftungskonzept und die Förderung der Berufsausbildung durch die Stiftung nicht umgesetzt worden wären. Die Idee hierfür geht letztlich auch auf eine gemeinsame Forderung des VDKS und des Bundesverbands der See- und Hafenslotsen (BSHL) zurück: Wir hatten damals im Maritimen Bündnis dafür plädiert, die Erfahrungszeit als Nautischer (NWO) oder Technischer Wachoffizier (TWO) als wesentlichen Teil der Ausbildung ernst zu nehmen und die Ausbildungsförderung auf die sog. „Junior-offiziere“ auszudehnen. Mit der Gründung der Stiftung wurde dies ermöglicht. Deshalb und vor allem wegen der Bedeutung der Stiftung für die maritime Ausbildung haben wir uns als VDKS in der Stiftung auch bereits sehr früh eingebracht und arbeiten seitdem sehr aktiv in den Stiftungsgremien mit.

Was kann die Politik ggf. tun, damit die Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute auch unter geänderten Voraussetzungen dauerhaft Zukunft hat?

„Natürlich ist der Erhalt der Schifffahrt an sich kein Selbstzweck. Was erhalten und möglichst wieder ausgebaut werden muss, sind vor allem auch die Arbeitsplätze in der Schiffsführung für in Deutschland ausgebildete, hochqualifizierte Nautiker und Techniker.“

KAPITÄN PROF. CHRISTOPH WAND

Präsident des Verbands Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. (VDKS)

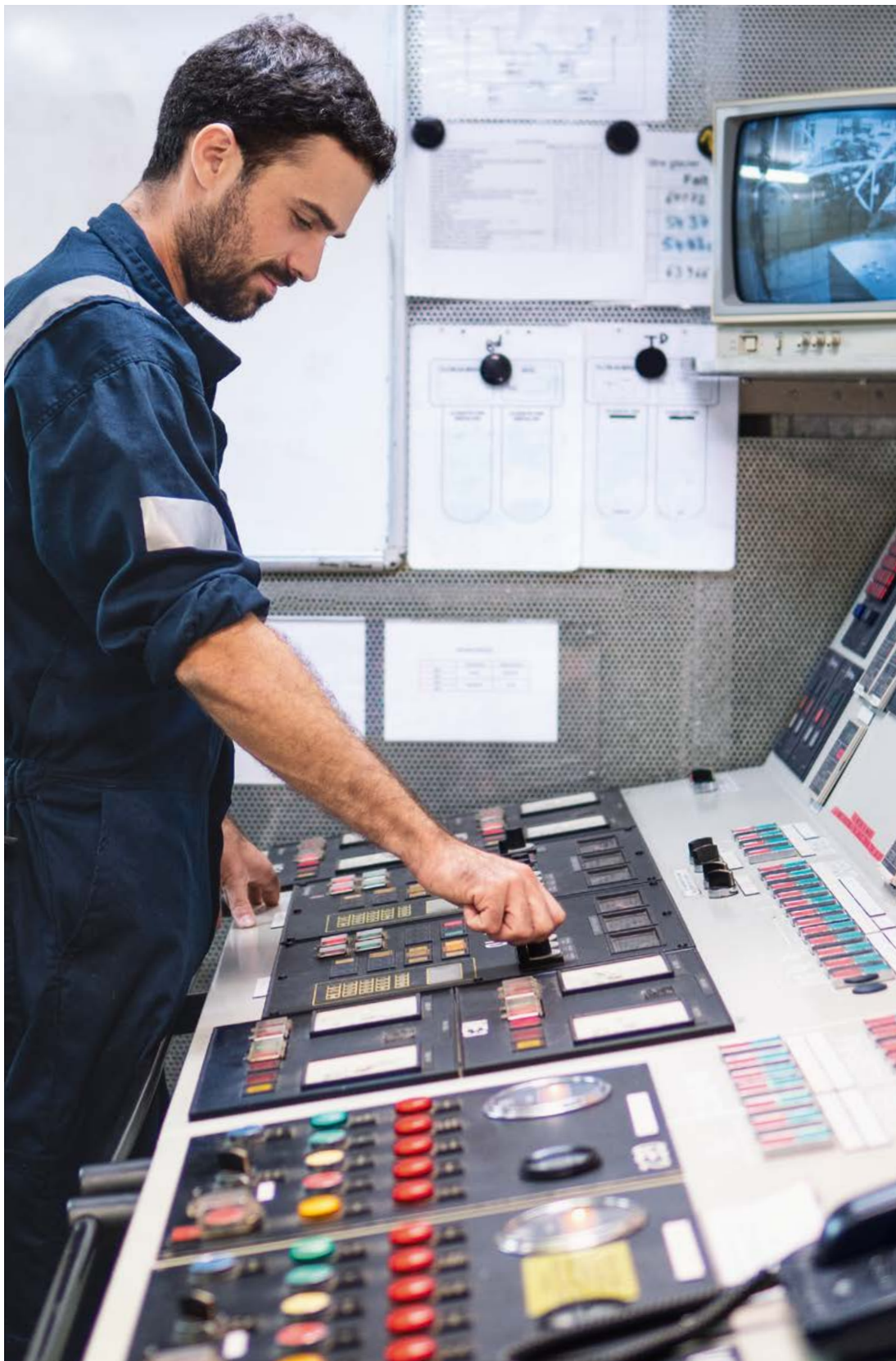


Wir müssen zunächst sehen, was die derzeitige Evaluierung der verschiedenen Fördermaßnahmen bringt. Jetzt unabhängig von den Ergebnissen der Evaluierung konkrete Einzelforderungen zu formulieren, wäre unseriös und voreilig. Zwei m. E. generell wichtige Aspekte möchte ich aber hervorheben:

Erstens sollte die Politik bei einer Weiterführung oder Neuausrichtung der Fördermaßnahmen gewisse Zielkriterien vorgeben. Das müssen nicht unbedingt konkrete Zahlen sein, aber zumindest qualitative Vorgaben, anhand derer die gewählten Förderwerkzeuge später zu bewerten sind. Das ist in allen Bereichen der Politik sonst üblich und auch sehr sinnvoll. Zweitens müssen alle Maßnahmen zur Förderung der Ausbildung und Beschäftigung von Seepersonal am Standort durch Reedereien auch weiterhin an konkrete Ausbildungs- und Beschäftigungsbeiträge gebunden werden. Jede Förderung, die diesen Punkt außeracht lässt, verfehlt das Ziel der langfristigen Sicherung des maritimen Know-how.

Was könnte im Bereich der Flaggenstaatsverwaltung nach Ihrer Einschätzung noch optimiert werden?

Ein ganz zentraler Punkt ist für mich der konsequente Verzicht auf deutsche Sonderregeln. Ich möchte das am Beispiel der Umsetzung des STCW-Übereinkommens veranschaulichen: Die Umsetzung durch die deutsche Flaggenstaatsverwaltung ist leider z. T. in sich inkonsistent, weil man an den selbst gesetzten Sonderanforderungen – etwa bei der Anerkennung von Fahrtzeiten oder dem Erhalt der Befähigung – in einigen Fällen festhält, sie in anderen Fällen aber selbst aufweicht und flexibler handelt und in beiden Fällen keine Begründung dafür liefert. Damit werden deutsche Seeleute untereinander nicht gleichbehandelt, was für Frust sorgt. Sonderregelungen im Bereich der Befähigungszeugnisse sind für deutsche Patentinhaber auch deshalb besonders ärgerlich, weil gleichzeitig Anerkennungsvermerke für Seeleute aus anderen Ländern ausgestellt werden, die solchen besonderen Anforderungen nicht genügen müssen. Insofern werden dadurch hiesige Patentinhaber gegenüber ausländischen Seeleuten benachteiligt.



Würden Sie jungen Menschen auch in der heutigen, wirtschaftlich nach wie vor schwierigen Lage zu einer Karriere in der Seeschifffahrt raten? Welche Chancen hinsichtlich Persönlichkeits- und Karriereentwicklung bietet die Schifffahrt nach Ihren Erfahrungen?

Diese Fragen möchte ich zusammenfassend beantworten: Ja, ich empfehle den Berufseinstieg in der Seeschifffahrt trotzdem. Wichtig ist ein schon vorhandenes Eigeninteresse an Berufen an Bord. Zum einen sind sowohl die Ausbildung als auch die spätere Berufstätigkeit in der Schifffahrt äußerst vielseitig und interessant. Zum anderen werden die jungen Menschen auch auf viele verschiedene, häufig anspruchsvolle Einsatzmöglichkeiten in Arbeitsbereichen an Land sehr gut vorbereitet. Insofern halte ich die Berufsaussichten langfristig für gut. Empfehlen würde ich Berufseinsteigern allerdings, ihre Ausbildung möglichst bei Reedereien zu beginnen, die später auch deutsche Patentinhaber in der Schiffsführung einstellen.

Wie kann man eine Karriere „an Bord“ jungen Leuten (noch) schmackhafter machen?

Die Berufe an Bord sind sehr speziell und die Bewerberinnen und Bewerber kommen aus dem ganzen Bundesgebiet. Ich glaube, dass man nur selten Leute für diese Berufe gewinnen kann, wenn nicht schon vorher ein Eigeninteresse vorhanden ist. Deshalb sollte es bei der Nachwuchsgewinnung vor allem um diejenigen gehen, die schon Interesse haben, aber wegen der aktuellen Arbeitsmarktsituation zögern. Und davon gibt es viele; das sehen wir bei den Bewerbungen an den Schulen. Junge Menschen kann man für einen Job an Bord als Reederei in der Regel nur

durch langfristige Perspektiven und gute Arbeitsbedingungen gewinnen. Dazu gehört ein persönliches Interesse an den Mitarbeitern an Bord sowie eine besondere Wertschätzung für ihre Tätigkeit und auch für das Interesse junger Menschen an der Seeschifffahrt. Leider ist dies nicht immer im ausreichenden Maße gegeben, was ich ärgerlich finde. Ich hatte eben schon erwähnt, dass eine eigene Personalverwaltung m. E. ein wichtiges Kriterium ist und eine langfristige Personalpolitik sich regelmäßig sowohl für die Seeleute als auch die Unternehmen auszahlt.

Haben Sie einen guten Ratschlag für Neueinsteiger in die Seeschifffahrt?

Wenn das anfängliche Interesse an einem Beruf an Bord gegeben ist, sollten sie es probieren. Sie werden einen spannenden Arbeitsplatz vorfinden. Wenn sie sich bewerben, sollten sie nicht in erster Linie auf die Höhe der Heuer achten und ggf. lieber Plätze bei Reedereien annehmen, die ihnen eine langfristige Perspektive und ein ansprechendes Arbeitsumfeld bieten können. Sofern sich die Möglichkeit dazu bietet, sollten sie bei Reedereien fahren, deren Seeleute dem deutschen Sozialversicherungssystem unterliegen. Anfängern scheint das vielleicht finanziell nachteilig zu sein; nach einigen Jahren und mit eigener Familie werden sie das aber wertschätzen.

DIE STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND FUNGIERT ALS ECKPFEILER FÜR DIE SICHERSTELLUNG DER MARITIMEN AUSBILDUNG

Der Erhalt des maritimen Know-how wird weithin als essentiell für die Wirtschafts- und Exportnation Deutschland angesehen. Dass dies nur über kontinuierliche Ausbildung des entsprechenden Nachwuchses sichergestellt werden kann, ist auch unstrittig.

In den unruhigen Gewässern der Seeschiffahrt hat sich die Stiftung Schifffahrtstandort Deutschland als Eckpfeiler der Förderung in der maritimen Ausbildungslandschaft bewährt. Die Förderung durch den Bund, ein weiterer Eckpfeiler, wurde gerade mit der „Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschiffahrt“ bis zum 31.12.2022 verlängert.

Seit 2013 müssen ausflaggende deutsche Reeder den Nachteil für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgleichen. Dies können sie entweder durch eine Verpflichtung zur seefahrtbezogenen Ausbildung an Bord des ausgeflaggten Schiffes oder durch Zahlung eines Ablösebetrags gewährleisten. Die Stiftung verwaltet diese Ablösezahlungen und setzt sie ein, um die Ausbildung nach Maßgabe der gültigen Ausbildungsverordnung für Schiffsmechaniker oder nach den Richtlinien für die Anerkennung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als Offiziersassistent zu fördern.

In diesem Rahmen arbeitet die Stiftung auch mit der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e. V. (BBS) zusammen, die nach Seearbeitsgesetz als zuständige Stelle diese Ausbildungen überwacht. Die BBS berät unter anderem auch auszubildende Reedereien, Ausbilder und Auszubildende und informiert über die Berufsbildung in der Seeschiffahrt.

DUALE BERUFSAUSBILDUNG „SCHIFFSMECHANIKER“

Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist weltweit einzigartig. Die duale Facharbeiterausbildung auf Grundlage von nationalen und internationalen Qualitätsstandards kombiniert schulische und praktische Ausbildung an Bord. Sie umfasst den gesamten Schiffsbetrieb und wird auf der Grundlage der See-Berufsausbildungsverordnung (See-BAV) durchgeführt.

Nach erfolgreicher Beendigung der Ausbildung kann der Schiffsmechaniker als Facharbeiter sowohl an Deck als auch in der Maschine eingesetzt werden. Zudem ist der Schiffsmechaniker die anerkannte Basisausbildung auf dem Weg zum nautischen oder technischen Schiffsoffizier, Kapitän bzw. Leiter der Maschinenanlage und damit eines der Fundamente des seemännischen Know-how am Standort Deutschland. Daher fördert die Stiftung diese Berufsausbildung mit nennenswerten Beträgen.

AUSBILDUNGSPLATZ „OFFIZIERSASSISTENT“

Für den Erwerb des Zeugnisses über die Befähigung zum nautischen oder technischen Wachoffizier müssen die Bewerber nach der sogenannten Seeleute-Befähigungsverordnung

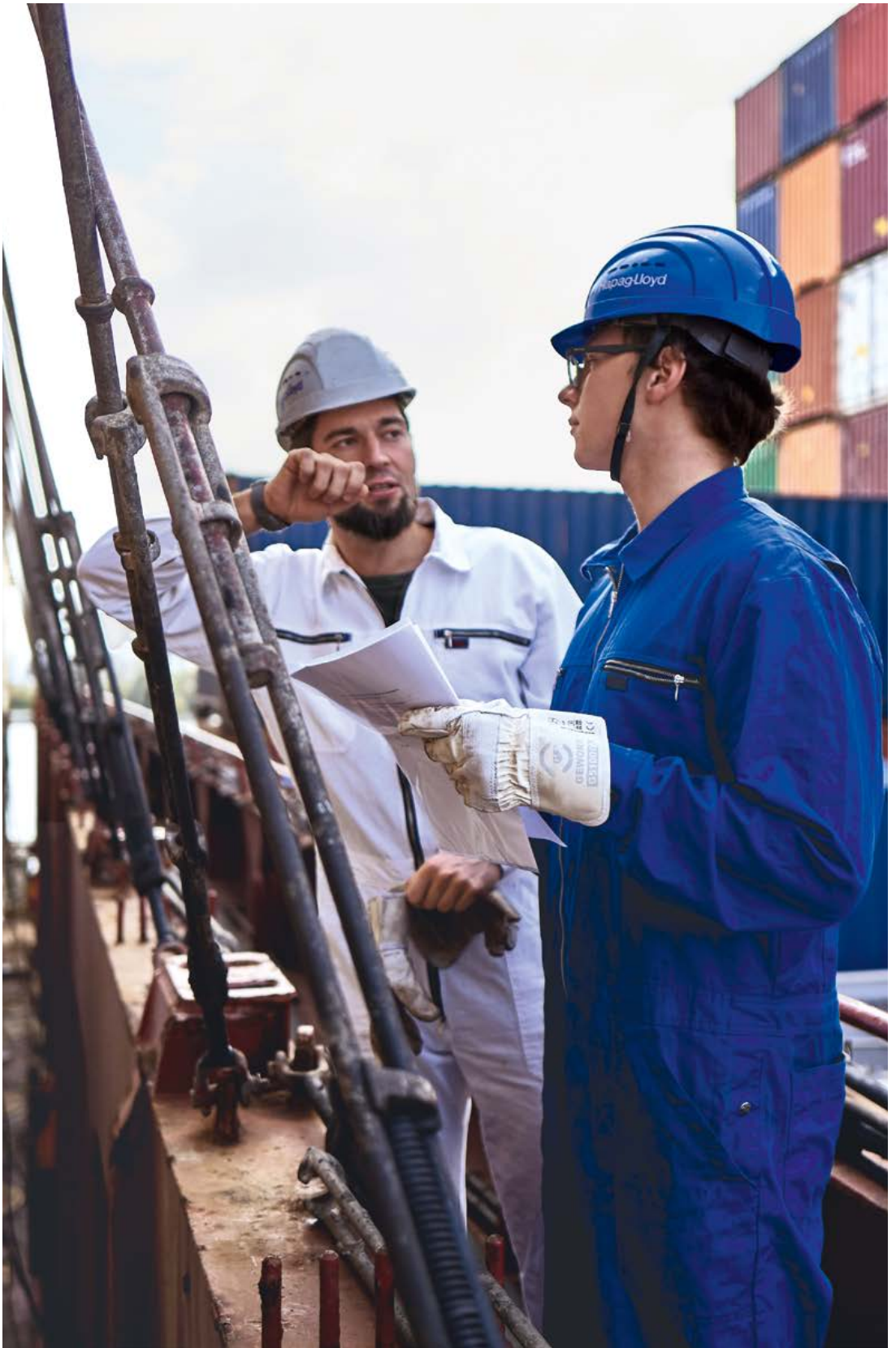


„Das Know-how in der Seeschifffahrt lässt sich nur durch kontinuierliche Ausbildung auf allen Ebenen erhalten. Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland leistet dazu einen wesentlichen Beitrag, sei es mit der Förderung der Ausbildung auf Ebene der Facharbeiter, der Offiziersassistenten oder der Seefahrtszeiten, die zum Erlangen der Befähigungszeugnisse notwendig sind.“

SABINE ZELLER

Geschäftsführerin der Berufsbildungsstelle
Seeschifffahrt e. V. (BBS)





(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. Diese praktische Ausbildung und Seefahrzeit kann auch als schulrechtliches Praktikum oder in Form von Praxissemestern während der Ausbildung an einer nach Landesrecht eingerichteten Ausbildungsstätte abgeleistet werden.

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 jedoch 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 auch Einfluss auf die Lenkung des Arbeitsmarktes nehmen können;
- für Reeder und Bewerber, da über diesen Weg eine längerfristige und somit vertrauensvolle Zusammenarbeit erwachsen kann.

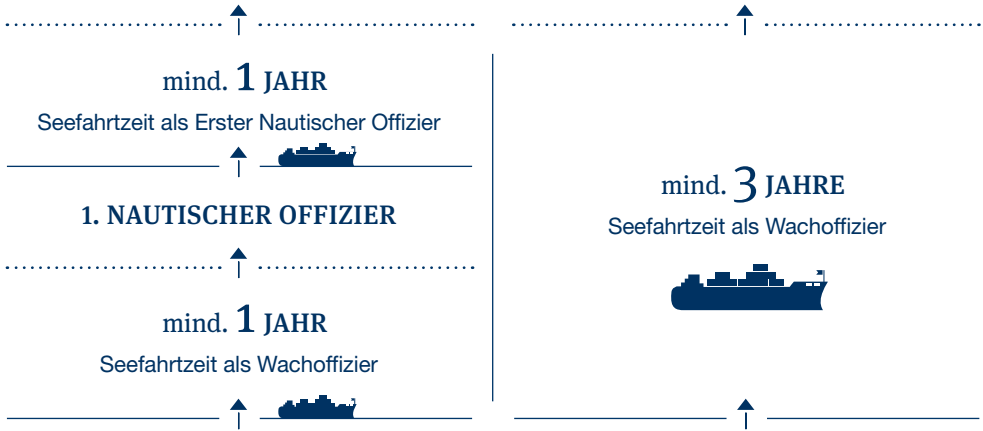


Im Dezember 2018 sind die „Richtlinien für die Ausbildung von elektrotechnischen Offiziersassistenten/Offiziersassistentinnen in der Seeschifffahrt“ in Kraft getreten. Dieser neue Ausbildungsweg trägt der fortschreitenden Digitalisierung und Automatisierung in der Schifffahrt Rechnung. Eine künftige Förderung durch Bund und Stiftung wäre aus Sicht der BBS wünschenswert und absolut sinnvoll.

Die gemeinnützige Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland wurde unter der Prämisse gegründet, die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von seemännischem Nachwuchs zielgerichtet zu fördern. Eine Branche ohne Nachwuchs und ohne Nachwuchsführungskräfte stagniert und stirbt.

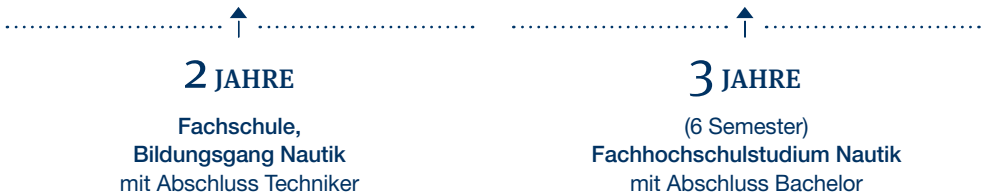
Deshalb ist das Ziel, langfristig ein möglichst großes Maß an nautischem und technischem Know-how in Form von hochqualifizierten Seeleuten am maritimen Standort Deutschland zu sichern, sei es für den Einsatz an Bord oder später an Land. Erst die Stiftung ermöglicht den langfristigen Erhalt des seemännischen Know-how und des anhaltenden maritimen Fortschritts.

KAPITÄN/KAPITÄNIN



NAUTISCHER WACHOFFIZIER

Nach dem Fachschulbesuch/
nach dem Studium

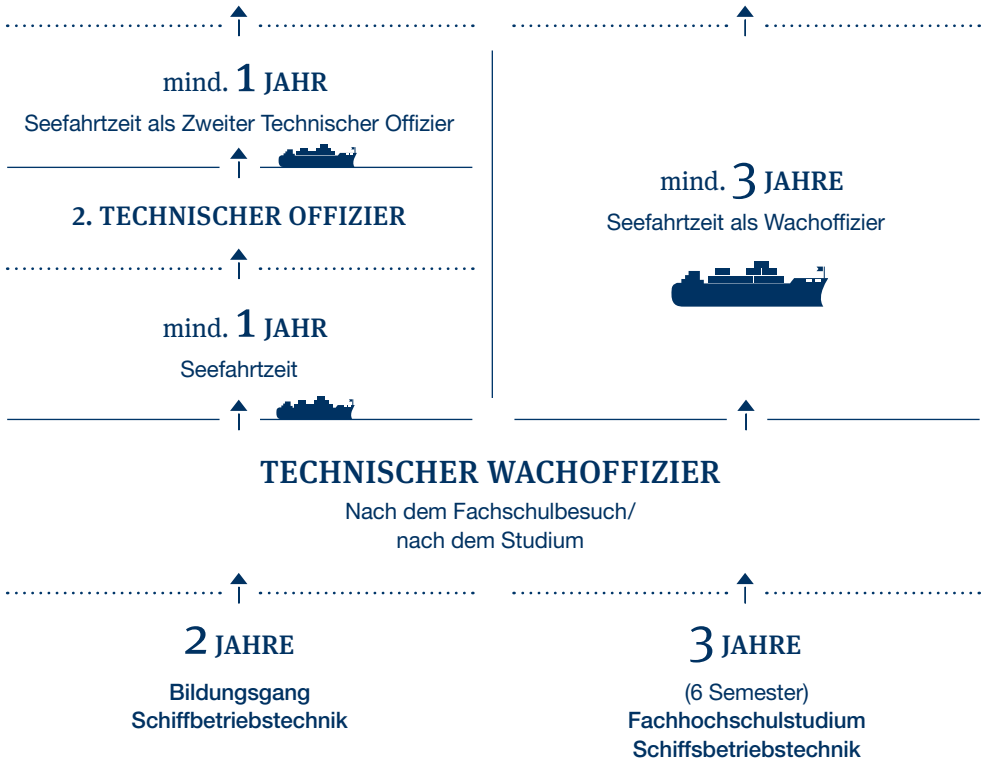


VORAUSSETZUNGEN

- 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 finanzielle Unterstützung der Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Seeleuten durch die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland (Stiftung) zeigt auch im sechsten Jahr des Bestehens der Stiftung sehr positive Wirkungen:

Zwischen dem 1. Januar 2018 und dem 31. Dezember 2018 wurden rund 1.340 Ablösebeträge mit einem Volumen von insgesamt 14,8 Millionen Euro ermittelt, wovon rund 14,7 Millionen Euro im Berichtszeitraum und rund 0,1 Millionen Euro in 2019 an die Stiftung entrichtet wurden. Aufgrund der schrumpfenden deutschen Handelsflotte wurden in 2018 (wie bereits in 2017) somit wie prognostiziert weniger als 20 Millionen Euro an Ablösebeträgen an die Stiftung geleistet. Insgesamt hat die Stiftung in den Jahren 2013 bis 2018 rund 118 Millionen Euro vereinnahmt, womit die ursprüngliche politische Zielvorgabe an das Stiftungskonzept im Durchschnitt aller Jahre erreicht werden konnte – trotz unveränderter Ablösebeträge in diesem Zeitraum.

Aus den an die Stiftung geflossenen Mitteln konnte im Jahr 2018 die Berufsausbildung von rund 350 Schiffsmechanikern und von rund 200 Technischen oder Nautischen Offiziersassistenten unterstützt werden. Des Weiteren wurden die Seefahrtszeiten von rund 540 Offizieren als Qualifizierungsmaßnahme gefördert (sog. Ausfahrten der Patente).



Die Höhe der Fördersummen wurde für das Jahr 2018 unter Berücksichtigung der verringerten Einnahmen der Stiftung und der optimierten Schifffahrtsförderung des Bundes angepasst. Für die „klassische“ Ausbildungsförderung von Schiffsmechanikern sowie Technischen und Nautischen Offiziersassistenten hat die Stiftung im Jahr 2018 jeweils 2.625 Euro pro Quartal bereitgestellt. Die Seefahrtzeiten von Offizieren wurden mit 6.000 Euro pro Quartal bzw. bei der Beschäftigung eines zuvor arbeitslosen Offiziers sogar mit 7.125 Euro pro Quartal gefördert.

Für das Jahr 2018 erreichten uns rund 3.000 Anträge zur finanziellen Unterstützung der Berufsausbildung, von denen wir rund 2.960 Anträge positiv bescheiden konnten. In rund 1.540 Fällen handelte es sich bei den zu fördernden Seeleuten um junge Offiziere, die die Stiftung beim Ausfahren ihrer Patente als wichtige Qualifizierungsmaßnahme unterstützen konnte. Rund 1.060 bewilligte Anträge zielten auf die Ausbildungsförderung zum Schiffsmechaniker und rund 360 bewilligte Anträge entfielen auf die Ausbildung von Technischen und Nautischen Offiziersassistenten.

Insgesamt gewährte die Stiftung für die Berufsausbildung 2018 damit finanzielle Unterstützungsleistungen in Höhe von rund 13 Millionen Euro.

Die Stiftung konnte im Jahr 2018 die Berufsausbildung von insgesamt 1.082 Seeleuten am Standort finanziell unterstützen und maßgeblich fördern. Der Rückgang bei der Anzahl der geförderten Seeleute im Vergleich zu den Vorjahren ist insbesondere auf die strategische Entscheidung einer größeren, im Bereich der Ausbildung und Qualifizierung von Seeleuten sehr engagierten Reederei zurückzuführen, in Folge eines Unternehmensverkaufs ihre Schiffe in ausländische Register zu verbringen und ab dem Jahr 2018 keine Stiftungsförderung mehr in Anspruch zu nehmen.

Darüber hinaus hat die Stiftung auch im Jahr 2018 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 2017 wurde deshalb erst Anfang 2018 bei der Stiftung eingereicht und von ihr in 2018 bearbeitet. Die weitestgehend im Jahr 2018 für Fortbildungslehrgänge des Jahres 2017 ausgekehrten Mittel betragen insgesamt mehr als 0,3 Millionen Euro. Von den für 2017 rund 600 eingegangenen Anträgen konnten 515 Anträge positiv entschieden werden.

Die für die finanzielle Unterstützung von Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) im Jahr 2018 (bis Ende Februar 2019) eingegangenen erneut rund 600 Anträge sind im Jahr 2019 bereits zu einem Großteil bearbeitet 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 5.300 Anträge und Verwendungsnachweise im Jahr 2018 aufgrund eines effizienten Systems niedrig zu halten: Das Verhältnis von Kosten zu Einnahmen (sonstige Aufwendungen zu vereinnahmten Ablösebeträgen) kann mit rund 8% im Vergleich zu anderen Stiftungen weiterhin als äußerst günstig eingeschätzt werden.

Wir möchten uns auch vor diesem Hintergrund ausdrücklich bei denjenigen bedanken, die die Stiftung und unsere Arbeit im Jahr 2018 wie in den Vorjahren durch ihre engagierte Tätigkeit in herausragender Weise unterstützt haben und es größtenteils auch weiterhin tun.



Dr. Martin Kröger
Geschäftsführer Schifffahrtsstandort
Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH



Tilo Wallrabenstein
Geschäftsführer Schifffahrtsstandort
Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH



FINANZINFORMATIONEN

JAHRESRECHNUNG

Seite 26

Bilanz → Seite 26

Gewinn- und Verlustrechnung → Seite 28

ERLÄUTERUNGEN

Seite 29

A. Bilanz → Seite 29

I. Aktiva → Seite 29

II. Passiva → Seite 29

B. Gewinn- und Verlustrechnung → Seite 31

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Seite 32

Aus rechentechnischen Gründen können in den Tabellen
Rundungsdifferenzen in Höhe von \pm einer Einheit (€, % usw.) auftreten

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2018

AKTIVA	in Euro	
	31.12.2018	31.12.2017
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2,00	1.470,00
II. Sachanlagen		
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	846,00	293,00
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00	25.000,00
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	424.985,15	403.818,87
	449.985,15	428.818,87
	450.833,15	430.581,87
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	0,00	78.914,56
II. Guthaben bei Kreditinstituten	844.749,16	1.669.113,79
	844.749,16	1.748.028,35
C. Rechnungsabgrenzungsposten	2.166,79	2.605,41
Summe	1.297.749,10	2.181.215,63

PASSIVA

in Euro

	31.12.2018	31.12.2017
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. Kapitalerhaltungsrücklage	12.854,41	6.669,77
2. Sonstige Rücklagen		
a) Rücklage Ablösebeträge 2017	0,00	1.675.948,76
b) Rücklage Ablösebeträge 2018	471.398,27	0,00
	484.252,68	1.682.618,53
	934.252,68	2.132.618,53
B. Rückstellungen		
Sonstige Rückstellungen	10.580,04	14.663,76
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: € 6.094,83; Vorjahr € 2.419,15)	6.094,83	2.419,15
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: € 329.238,66; Vorjahr € 0,00)	329.238,66	0,00
3. Sonstige Verbindlichkeiten (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: € 17.582,89; Vorjahr € 31.514,19)	17.582,89	31.514,19
	352.916,38	33.933,34
Summe	1.297.749,10	2.181.215,53

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR 2018 BIS 31. DEZEMBER 2018

in Euro

	01.01.2018 – 31.12.2018	01.01.2017 – 31.12.2017
1. Vereinnahmte Ablösebeträge	15.337.501,24	15.726.580,67
2. Sonstige Erträge	0,00	1.884,14
3. Ausgezahlte Unterstützungen	./. 15.214.300,70	./. 19.734.660,64
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	./. 102.041,24	./. 102.023,69
b) soziale Abgaben	./. 14.803,28	./. 15.427,29
5. Sonstige Aufwendungen	./. 1.211.553,45	./. 1.300.111,13
6. Zinserträge	6.831,58	7.922,97
7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-1.198.365,85	-5.415.834,97
8. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00	0,00
9. Jahresfehlbetrag	-1.198.365,85	-5.415.834,97
10. Einstellung in die Kapitalerhaltungsrücklage	6.184,64	6.669,77
11. Einstellung in die Rücklage für Ablösebeträge 2017	0,00	1.675.948,76
12. Entnahme aus der Rücklage Ablösebeträge 2017 (Vj.: 2016)	1.675.948,76	7.098.453,50
13. Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2018	471.398,27	0
14. Jahresergebnis der Stiftung	0,00	0,00

A. BILANZ

I. AKTIVA

ANLAGEVERMÖGEN

Immaterielle Vermögensgegenstände

1. Die immateriellen Vermögensgegenstände (€ 2,00) betreffen die Erinnerungswerte für die Erstellung der Website für den Internetauftritt der Stiftung und die Erstellung des Logos.

Sachanlagen

2. Die Sachanlagen (€ 846,00) betreffen die Anschaffungskosten für eine neu angeschaffte Frankiermaschine, die um lineare Abschreibungen gemindert worden sind.

Finanzanlagen

3. Bei den Finanzanlagen (€ 449.985,15) handelt es sich um eine Wertpapieranlage bei der M.M. Warburg & Co (AG & Co.) KGaA (€ 424.985,15) sowie um die 100%ige Beteiligung an der Schiffsfahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (€ 25.000,00).

UMLAUFVERMÖGEN

Guthaben bei Kreditinstituten

4. Die Guthaben bei Kreditinstituten (€ 844.749,16) betreffen Guthaben auf mehreren Bankkonten.

RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

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

II. PASSIVA

EIGENKAPITAL

Stiftungskapital

6. 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

7. Das in dem Bereich des Grundstockkapitals erwirtschaftete Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (€ 6.184,64) wurde in voller Höhe in die Kapitalerhaltungsrücklage (€ 12.854,41) eingestellt.
8. Die im Vorjahr gebildete Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2017 (€ 1.675.948,76) wurde im Berichtsjahr ergebniswirksam aufgelöst und durch in 2018 ausgezahlte Unterstützungen verbraucht.
9. Die Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2018 (€ 471.398,27) ergibt sich aus den im Jahr 2018 vereinnahmten Ablösebeträgen abzüglich der für die Verwaltung angefallenen Kosten sowie der im Jahr 2018 ausgezahlten Unterstützungen, soweit diese nicht durch die aufgelöste Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2017 gedeckt werden konnten.

RÜCKSTELLUNGEN

10. Die sonstigen Rückstellungen (€ 10.580,04) wurden insbesondere für Kosten der Erstellung der Jahresrechnung 2018 (€ 5.462,10) und die Kosten der Prüfung der Jahresrechnung 2018 (€ 4.284,00) gebildet.

VERBINDLICHKEITEN

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

11. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (€ 6.094,83) betreffen zum Stichtag noch offene Rechnungen.

Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen

12. Die Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen (€ 329.238,66) betreffen die nicht durch geleistete Vorauszahlungen gedeckte Zahlungsverpflichtung für das Jahr 2018 aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH.

Sonstige Verbindlichkeiten

13. Die sonstigen Verbindlichkeiten (€ 17.582,89) resultieren aus zu erstattenden Überzahlungen von Ablösebeträgen (€ 15.875,00) sowie aus Lohnsteuern und Sozialabgaben (€ 1.707,89).
14. Sämtliche Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

B. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Vereinnahmte Ablösebeträge

15. Die vereinnahmten Ablösebeträge (€ 15.337.501,24) betreffen sämtliche im Berichtsjahr zugeflossenen Ablösebeträge.

Ausgezahlte Unterstützungen

16. Im Berichtsjahr hat die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland Unterstützungen in Höhe von € 15.214.300,70 an Unterstützungsempfänger ausbezahlt.

Personalaufwand

17. Der Personalaufwand (€ 116.844,52) enthält im Wesentlichen Löhne und Gehälter (€ 102.041,24) sowie gesetzliche Sozialaufwendungen (€ 14.803,28).

Sonstige Aufwendungen

18. Die sonstigen Aufwendungen (€ 1.211.553,45) enthalten im Wesentlichen Verwaltungskosten aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH (€ 1.126.538,66), Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten (€ 53.046,65), Nebenkosten des Geldverkehrs (€ 8.220,32), Abschreibungen auf Sachanlagen (€ 1.667,08) und Versicherungsbeiträge (€ 2.600,15).

Zinserträge

19. Die Zinserträge (€ 6.831,58) resultieren aus den im Anlagevermögen ausgewiesenen Wertpapieren.

Auflösung der Rücklage Ablösebeträge 2017

20. Die im Vorjahr gebildete Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2017 (€ 1.675.948,76) wurde im Berichtsjahr ergebniswirksam aufgelöst.

Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2018

21. In die Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2018 wurde ein Betrag in Höhe von € 471.398,27 eingestellt.

WIEDERGABE DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

„Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

Prüfungsurteile

Wir haben die Jahresrechnung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung – für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 geprüft.

Ferner haben wir die satzungsmäßige Verwendung und Erhaltung des Stiftungsvermögens und der Erträge der Stiftung in dem Geschäftsjahr 2018 geprüft (§ 7 Abs. 4 der Satzung).

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht die beigegefügte Jahresrechnung in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Stiftung zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 und
- entsprechen die Verwendung des Stiftungsvermögens und deren Erhaltung der Satzung der Stiftung und sind die Erträge der Stiftung satzungsgemäß verwandt worden.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit der Jahresrechnung geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Jahresrechnung“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Stiftung unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zur Jahresrechnung zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter (Vorstand) und der für die Überwachung Verantwortlichen (Kuratorium) für die Jahresrechnung

Die gesetzlichen Vertreter (Vorstand) sind verantwortlich für die Aufstellung der Jahresrechnung, die den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass die Jahresrechnung unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Stiftung vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter

(Vorstand) verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung sind die gesetzlichen Vertreter (Vorstand) dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Stiftung zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Die für die Überwachung Verantwortlichen (Kuratorium) sind verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Stiftung zur Aufstellung der Jahresrechnung.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zur Jahresrechnung beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen in der Jahresrechnung, planen und führen stichprobenweise Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung der Jahresrechnung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Stiftung abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Stiftung zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben in der Jahresrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Stiftung ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt der Jahresrechnung sowie ob die Jahresrechnung die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass die Jahresrechnung unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Stiftung vermittelt.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Norderstedt, 20. August 2019

STRATEGUS GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Krambeer	Hefti
Wirtschaftsprüfer	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

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

Collet, Walter
Im Amt seit Juni 2018

Dießner, Sebastian
Im Amt seit Juni 2016

Hartmann, Alfred
Im Amt seit Mai 2014

Hoheisel, Stephan
Im Amt seit Dez 2017

Jüngerhans, Stefan
Im Amt seit Mai 2014

Kahrs, Johannes
Im Amt seit Juni 2014

Leonhardt, Frank
Im Amt seit Dez 2012

Ponath, Tim
Im Amt seit Juni 2018

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

Gast, Dr. Ottmar
(ausgeschieden)
Im Amt von Dez 2012 – Juni 2018

Ponath, Helmut
(ausgeschieden)
Im Amt von Dez 2015 – Juni 2018

Beirat

Rehberg, Eckhardt
Vorsitzender
Im Amt seit Sep 2013

Kahrs, Johannes
Stellvertr. Vorsitzender
Im Amt seit Juni 2014

Dalege, Erik
Im Amt seit Sep 2018

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

Meyer, Dr. Sigrid
Im Amt seit Sep 2013

Müller, Claudia
Im Amt seit Sep 2018

Pirschel, Michael
Im Amt seit Nov 2017

Reinhold, Hagen
Im Amt seit Sep 2018

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

Wessels, Frank
Im Amt seit Sep 2013

Wittig, Prof. Willi
Im Amt seit Juni 2014

Zingler, Jens-Uwe
Im Amt seit Sep 2013

Lückert, Hans-Hermann
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013 – Juli 2018

Proske, Heike
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013 – Juni 2018

Staffeldt, Torsten
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013 – Juni 2018

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: d13/Shutterstock
Innenumschlag: Auerbach Schifffahrt GmbH & Co. KG
S. 2: VDR/engel + gielen, Hansa Treuhand, VDKS
S. 6/9/16/17: Hapag-Lloyd AG
S. 11: Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland
S. 12: Igor Kardasov/Shutterstock
S. 15: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.
S. 20: Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland/
Joerg Schwalfenberg
S. 23: Rörd Braren Bereederungs-GmbH & Co. KG

