

Interview mit Valerie Wilms, Bündnis 90/Die Grünen

Schifffahrtsstandort Deutschland neu ausrichten

Politik trifft Branche. Die Maritime Konferenz in Kiel wirft ihre Schatten voraus. Diskussion über die Tonnagesteuer, Forderungen der Reeder nach noch mehr staatlicher Unterstützung, Ausflagung, Insolvenzen von Schiffsbeteiligungen. Welche Themen haben für Sie Priorität?

Valerie Wilms: Prioritär behandelt werden muss meiner Auffassung nach dringend der Themenbereich Schiffsfinanzierung. Ich denke, das sieht auch die gesamte maritime Branche so. Meine Idee dazu ist, dass die Reeder mehr Eigenverantwortung für den Betrieb ihrer Schiffe übernehmen. Das wurde in Zeiten des Booms völlig vernachlässigt. Um aber wettbewerbsfähig zu bleiben, dürfen die Reeder ihre Schiffe nicht nur über Bank- und Anlegerkapital finanzieren, sondern müssen zu einem gewissen Grad auch mit ihrem eigenen Geld haften. Nur so lässt sich eine erneute Blase vermeiden.

Ich bin eine Verfechterin der Tonnagesteuer, da sie für den maritimen Standort wichtig ist. Jedoch trete ich für eine gesamteuropäische Lösung ein, die den Subventionswettbewerb beendet: Dem griechischen Staat sind seit den 70er Jahren mehr als 175 Milliarden Euro Steuereinnahmen entgangen, weil dort Reedereien generell von der Unternehmenssteuer befreit sind. Das hat selbst die griechische Zentralbank kürzlich kritisiert.

Auf dem Hansaforum 2012 haben Sie die Reeder für ihr Verhalten kritisiert. Stein des Anstoßes war nicht zuletzt eine Initiative innerhalb der Wirtschaft, deutsche Reeder ins rumänische Register eintragen zu lassen, um sich Finanzabgaben in Deutschland zu entziehen. Es gibt bereits eine Reihe von Reedern, die diesem Aufruf gefolgt sind. Wie sollte die Politik auf diese Entwicklung reagieren?

Wilms: Ich finde das neue rumänische Flaggenreister gar nicht so schlecht, und es wird wohl von einer Billigflagge weit entfernt sein. Davon kann sich die deutsche Flagge in Bezug auf Service und Erreichbarkeit einiges abschauen. Meine Fraktion hat deshalb auch einen Antrag im Bundestag eingebracht, der eine deutliche Verbesserung des Serviceangebots der deutschen Flagge fordert. Was in diesem Zusammenhang nicht sein kann ist, dass die Zusagen der Reeder im Rahmen des Maritimen Bündnisses nicht gehalten werden: Mindestens 500 Schiffe sollten unter deutscher Flagge fahren. Nur kurze Zeit wurde dieser Stand erreicht. Inzwischen ist er aber wieder deutlich darunter angelangt: bei 330 Schiffen, Tendenz leider weiter fallend. Sollte es in den nächsten Jahren wieder eine Erholung des Schifffahrtsmarktes geben, dann muss diese Vereinbarung auch endlich eingehalten werden.

Auch die EU-Kommission macht Vorgaben. Um die Subventionsleitlinien einzuhalten, muss ein Großteil der deutschen Schiffe auch unter Flagge eines EU-Staates fahren, und darf nicht per Bareboat-Charter ausgeflaggt werden. Sonst können die Steuererleichterungen und Finanzbeiträge nicht gewährt werden. Ich muss mich an dieser Stelle leider wiederholen: Auch diese Vorgaben werden derzeit nicht eingehalten.

Die Europäische Union hat im vergangenen Jahr die Tonnagesteuer unter die Lupe genommen. Welche Ergebnisse der Evaluation liegen Ihnen bislang vor? Und welche Konsequenzen sind aus Brüssel zu erwarten?

Wilms: Wir haben darüber intensiv mit Experten gesprochen, auch mit der EU-Kommission. Das Fazit der Kommission: Man stehe noch ganz am Anfang bei der Bewertung der Tonnagesteuer und sei angewiesen auf Informationen

aus den EU-Mitgliedstaaten. Das heißt: Es wird noch lange Zeit dauern, bis wir hier etwas Neues von Seiten der Europäischen Union erwarten können.

Wir müssen daher selbst handeln, um Fehler der Vergangenheit in Zukunft zu vermeiden. Ich setze hier auf ein neu aufgestelltes Maritimes Bündnis, neue Ansätze bei der Tonnagebesteuerung und natürlich darauf, dass jene Reeder wieder zu ihrem unternehmerischen Verantwortungsbewusstsein zurückkehren, bei denen dieses Bewusstsein in der Boomphase in Vergessenheit geraten war.

„Europäische Tonnagesteuer statt Steuersparmodell“ heißt es im Antrag, den Sie gerade mit Ihrer Fraktion in den Bundestag eingebracht haben. Sie hatten zuvor schon mal ein europäisches Flaggenreister ins Spiel gebracht. Wie ließe sich ein solches Register gestalten? Und für wie realistisch halten Sie eine Umsetzung in absehbarer Zeit?

Wilms: Ein europäisches Flaggenreister ist sicherlich eine große Herausforderung. Doch stelle nicht nur ich mir die Frage: Wozu gibt es noch in jedem Küstenstaat der EU angestaubte schwerfällige Flaggenreisterverwaltungen? Seit Jahren gibt es hierzu Vorschläge. 2007 hat die EU-Kommission in ihrem „Grünbuch Integrierte Meerespolitik“ den sinnvollen Vorschlag aufgegriffen. Leider wurde er nicht weiter verfolgt. Ich denke, eine einheitliche europäische Qualitätsflagge wäre ein Meilenstein für die internationale Seeschifffahrt. Sie würde viel Bürokratie ersparen und der Branche helfen.

Die Tonnagesteuer war ursprünglich dafür gedacht, die heimische Wirtschaft zu stärken und mehr Schiffe unter eigene Flagge zu bringen. Und Sie haben es angesprochen: Die Reeder haben sich nicht an ihre Zusagen ge-



Bild: Fotolia

Politik oder Wirtschaft – wer gibt die Richtung vor auf der Achten Nationalen Maritimen Konferenz am 8. und 9. April in Kiel?

halten, weder jetzt noch in Boomzeiten, als sie dank der Tonnagesteuer bestens verdienten. Nun erlebt die Schiffsfinanzierung große Einschnitte. Viele Anleger von Bestandsfonds stehen vor hohen Verlusten. KG-Fonds für Privatanleger haben im Neugeschäft weitgehend ausgedient. Ist die Tonnagesteuer vor diesem Hintergrund überhaupt noch zeitgemäß?

Wilms: Die Tonnagesteuer war leider nicht darauf angelegt, mehr Schiffe unter deutsche Flagge zu bringen. Das wäre ein schönes Ziel gewesen, aber dann hätte man sie anders machen müssen. So wie bislang konzipiert, war sie eine Einladung zum Steuersparen. Und dann haben wir ergänzend noch Ausflagungen im großen Stil zugelassen. Wie gesagt, ich bin weiterhin für eine Beibehaltung der Tonnagesteuer, nur unter anderen Bedingungen. Die Reederei müssen ihre Flotten wieder zu mindestens 60 Prozent unter einer europäischen Flagge fahren lassen. Ob das dann auch die blaue EU-Flagge ist, bleibt abzuwarten. Außerdem muss die Besteuerung bei den KG-Modellen anders geregelt werden, nämlich nach dem Trennungs- statt dem Transparenzprinzip. Damit würde die Schiffs-

gesellschaft direkt besteuert werden, und nicht der Anleger. Damit hätte man einen kleinen Schritt hin zu mehr unternehmerischer Verantwortung bei den Reedern gesetzt. Gleichzeitig würde man kleine Anleger besser vor windigen Beratern schützen. Viele Anleger haben leider nicht begriffen, was ein Schiffsfonds für sie tatsächlich bedeutet, wenn es mal nicht mehr boomt. Ein weiterer Schritt wäre das Zusammenführen der Schiffsbilanzen in der konsolidierten Unternehmensbilanz. Dies ist derzeit nur notwendig, wenn die Reederei auch mehr als 50 Prozent an einer Schiffsgesellschaft hält. Doch Reeder-Kapital steckt bisher leider nur in geringem Umfang aller Einschiff-Gesellschaften.

In der Diskussion stehen auch Einnahmepools, in denen sich mehrere Schiffe ihre Erlöse teilen. Schlechter laufende Schiffe werden dabei durch besser laufende Schiffe gestützt. Die Steuerbehörden werten das als Versicherungsleistung und verschicken entsprechende Steuerbescheide. Warum kommt die Diskussion um Versicherungsleistungen innerhalb von Schiffspools gerade jetzt auf, wo sich viele Schiffsfonds in

Zahlungsschwierigkeiten befinden?

Wilms: Die Diskussion kommt gerade jetzt auf, da die Verantwortung in dieser zentralen Steuerfrage von den Ländern an den Bund übergegangen ist. Das Bundeszentralamt für Steuern hat nichts anderes getan, als seiner Pflicht nachzukommen und stichprobenartig Chartererlös-Pools zu prüfen. Dabei fiel nur eine Vertragsgestaltung auf, von insgesamt acht geprüften Pool-Konstruktionen. Hier ist noch nicht einmal geklärt, ob überhaupt Versicherungssteuer zu zahlen ist. Daher ist die Sorge eindeutig überzogen. Vor kurzem hatten wir das Thema im Finanzausschuss. Mich hat schon stutzig gemacht, wie schnell hier wieder nach allgemeiner Steuerfreiheit der Reeder gerufen wurde. Das macht wohl auch das Ausmaß der Probleme deutlich: Die Reedereien greifen derzeit nach jedem Strohhalm.

Sind bei der staatlichen Förderung der Seeschifffahrt die Grenzen erreicht? Sollte die Bundesregierung die Förderung zurückfahren, weil sich die maritime Wirtschaft in der überwiegend hausgemachten Krise ihrer Verantwortung



entzieht? Oder sehen Sie doch noch Spielraum für ein Entgegenkommen bei den Forderungen der Verantwortlichen?

Wilms: Die faulen Kredite in der Schiffsfinanzierung haben eine Schmerzgrenze erreicht. Denn das, was bei HSH Nordbank und anderen Banken schiefliegend, müssen jetzt die Steuerzahler ausbaden. Die HSH Nordbank hat die meisten Schiffsgesellschaften in Deutschland mitfinanziert und steht jetzt auf der Kippe, weil in den Boomjahren das Geschäft mit den Schiffs-KGs eindeutig übertrieben und überschätzt worden ist. Über den Zeitraum von rund zehn Jahren hat man sich im Vertrieb von Schiffsfonds die Hände gerieben. Doch durch die hohen Provisionszahlungen blieb den Schiffsgesellschaften weniger Vermögen für eventuell schlechtere Jahre. Man kann sagen, dadurch wurde den Schiffsgesellschaften die Luft zum Atmen genommen. Das wird jetzt mit der Insolvenz bezahlt oder der milliarden-schweren Hilfe für kriselnde Banken, die sich in Schifffahrt engagiert haben.

Welche Ergebnisse erwarten Sie von der Maritimen Konferenz in Kiel?

Wilms: Ich erhoffe mir immer wieder viel, doch die Erfahrungen der letzten Maritimen Konferenzen zeigen mir: Hier wird viel Geld für nur kleine Ergebnisse ausgegeben. Im Jahr 2003 wurde das Maritime Bündnis geschlossen, mit den Beteiligten Bund, Küstenländer, Reeder und Gewerkschaften. Jetzt, zehn Jahre später, sehen wir, was davon übrig geblieben ist: Vor allem von Seiten der Reeder wird das Bündnis immer mehr ausgehöhlt. Was wir aber brauchen, ist eine handlungsfähige maritime Wirtschaft. Daher mein Appell: Machen wir das Maritime Bündnis verlässlicher und setzen wir auf Sanktionen bei Nichteinhaltung.

Bislang waren die Workshops der Konferenzen für die Presse frei zugänglich. Diesmal nicht. Vom Wirtschaftsministerium geht die Order aus, „dass die Workshops ohne Ausnahme nicht pres-



Bild: BP Europe SE

Seit Jahrzehnten pumpt der Staat viel Geld in die Seeschifffahrt, die ihrerseits den Beweis schuldig bleibt, dass sie dauerhaft wirtschaftlich agiert und ihre Umsätze dazu beitragen, den Standort Deutschland effektiv zu fördern.

seöffentlich sind“. Haben Sie eine Erklärung dafür? Will die Regierung den Reedern die Leviten lesen für Versäumnisse insbesondere bei Rückflagung? Oder gehen die Verantwortlichen auf Kuschkurs, was von der Öffentlichkeit unbemerkt bleiben soll?

Wilms: Tacheles reden können die Beteiligten wegen mir gern auch öffentlich. Ich wüsste nicht, weswegen man dies hinter verschlossenen Türen machen müsste, schon gar nicht auf einer öffentlichen Veranstaltung wie der Maritimen Konferenz.

Die Veranstaltung kostet die Steuerzahler viel Geld. Hat die Öffentlichkeit dann nicht auch das Recht, alles darüber zu erfahren, was auf der von ihnen bezahlten Konferenz besprochen wird?

Wilms: Die Steuerzahler haben das Recht auf Transparenz bei allen staatlichen Ausgaben. Im regelmäßigen Rhythmus gibt die Bundesregierung kurz vor der Maritimen Konferenz einen Bericht heraus zur Lage der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Dieser wird auch immer im Bundestag debattiert. An dieser Stelle wäre es angebracht, die Bürger vorab über die Kosten und über die geplanten Beschlüsse

der Maritimen Konferenz zu informieren. Doch das traut sich die Bundesregierung nicht. Ich hoffe dennoch auf einen guten Verlauf der Maritimen Konferenz 2013 und bin zuversichtlich, dass sowohl die maritime Branche als auch die Politik in den folgenden Jahren mehr Mut für neue Ideen finden. Nur so kann der maritime Standort Deutschland auch weiterhin gesichert werden.



Bild: DBT/ Foto- und Bildstelle

Dr. Valerie Wilms ist Bundestagsabgeordnete und Berichterstatterin für maritime Politik der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Das Interview führte Wolfhart Fabarius.