



Sachstand

Fragen zur maritimen Wirtschafts- und Transportpolitik

Fragen zur maritimen Wirtschafts- und Transportpolitik

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 058/18
Abschluss der Arbeit: 03.05.2018
Fachbereich: WD 5 Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Stand und Perspektiven der maritimen Wirtschaft in der 19. Legislaturperiode	4
3.	Das Deutsche Seeverladerkomitee (DSVK)	6
4.	Gütertransporte auf den Binnenwasserstraßen und dem Seeweg	7
5.	Schiffsdieselvebrauch eines durchschnittlichen Containerschiffs auf See	10

1. Einleitung

Die folgende Arbeit gibt einen Überblick über den aktuellen Stand und die Perspektiven der maritimen Wirtschaft in der 19. Legislaturperiode, die Rolle des Deutschen Seeverladerkomitees, den Güterumschlag auf Binnenwasserstraßen und dem Seeweg sowie dem damit verbundenen Dieserverbrauch eines durchschnittlichen Containerschiffes.

2. Stand und Perspektiven der maritimen Wirtschaft in der 19. Legislaturperiode

Der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) umreißt das Tätigkeitsfeld der maritimen Wirtschaft wie folgt¹:

„Die maritime Industrie – dazu gehören Schiff- und Bootsbau, maritime Zulieferer sowie Meeres- und Offshore-Technik – nimmt nach wie vor eine Schlüsselstellung in der deutschen Wirtschaft ein. Derzeit sind in der maritimen Wirtschaft rund 400.000 Arbeitskräfte beschäftigt. Die Hälfte davon arbeitet in den Bereichen Seeschifffahrt, Schiffbau sowie deren Zulieferindustrien. Die andere Hälfte entfällt auf die Häfen und deren notwendige Infrastruktur. Der jährliche Umsatz wird auf rund 50 Milliarden Euro geschätzt.“

Der Deutsche Bundestag hat sich in der 19. Legislaturperiode der Thematik bislang in den folgenden Drucksachen angenommen:

Deutscher Bundestag, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Marc Bernhard, Tino Chrupalla, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD

– Drucksache 19/405 –

Bürgschaften für die MV Werften, Drucksache 19/544 v. 26.01.2018

<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/005/1900544.pdf> (letzter Abruf: 03.05.2018)

Deutscher Bundestag, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

– Drucksache 19/528 –

Reduktion von Schiffsemissionen, Drucksache 19/719 v. 12.02.2018

<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/007/1900719.pdf> (letzter Abruf: 03.05.2018)

Deutscher Bundestag, Unterrichtung durch die Bundesregierung Sondergutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor, Drucksache 19/1100 S. 69 f. v. 28.02.2018

<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/011/1901100.pdf> (letzter Abruf: 03.05.2018)

1 <https://blog.vdi.de/2017/07/arbeiten-in-der-maritimen-wirtschaft/> (letzter Abruf: 03.05.2018)

Deutscher Bundestag, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katja Keul, Agnieszka Brugger, Margarete Bause, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, – Drucksache 19/685 –
Rüstungsexporte aus Norddeutschland, Drucksache 19/1161 v. 13.03.2018
<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/011/1901161.pdf> (letzter Abruf: 03.05.2018)

Deutscher Bundestag, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Mrosek, Frank Pasemann, Martin Reichardt, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/1113 –
Lotsen-Nachwuchs auf deutschen Wasser-Revieren, Drucksache 19/1355 v. 21.03.2018
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/013/1901355.pdf> (letzter Abruf: 03.05.2018)

Deutscher Bundestag, Unterrichtung durch die Delegation des Deutschen Bundestages in der Ostseeparlamentarierkonferenz 26. Jahrestagung der Ostseeparlamentarierkonferenz vom 3. bis 5. September 2017 in Hamburg, Deutschland, Drucksache 19/366 v. 04.01.2018
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/003/1900366.pdf> (letzter Abruf: 03.05.2018)

Ergänzend wird auf folgende richtungsweisende Drucksachen des Deutschen Bundestags aus der vorhergehenden Legislaturperiode verwiesen:

Deutscher Bundestag, Unterrichtung durch die Bundesregierung Maritime Agenda 2025, Für die Zukunft des maritimen Wirtschaftsstandorts Deutschland, Drucksache 18/10911 v. 18.01.2017
<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/109/1810911.pdf> (letzter Abruf: 03.05.2018)

Deutscher Bundestag, Unterrichtung durch die Bundesregierung Fünfter Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland,
Drucksache 18/11150 v. 10.02.2017
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/111/1811150.pdf> (letzter Abruf: 03.05.2018)
<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/maritimer-bericht.html> (letzter Abruf: 03.05.2018)

Deutscher Bundestag, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Drucksache 18/11042 – Maritime Agenda 2025 der Bundesregierung, Drucksache 18/11367 v. 03.03.2017
<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/113/1811367.pdf> (letzter Abruf: 03.05.2018)

Deutscher Bundestag, Unterrichtung durch die Delegation des Deutschen Bundestages in der Ostseeparlamentarierkonferenz 25. Jahrestagung der Ostseeparlamentarierkonferenz vom 28. bis 30. August 2016 in Riga, Lettland, Drucksache 18/13519 v. 06.09.2017
<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/135/1813519.pdf> (letzter Abruf: 03.05.2018)

Eine aktuell erschienene, gemeinsame Studie des **Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts (HWWI) sowie der Berenbergbank** skizziert den wirtschaftlichen Rahmen der Schifffahrt und legt dabei den Schwerpunkt auf den digitalen Wandel. Die Studie bemerkt einleitend²:

„Mit der globalen Wirtschaftskrise kam es zum Bruch langjähriger Trends, der sich auf die Schifffahrtsbranche auswirkte. Insgesamt haben sich in allen Schifffahrtssegmenten Überkapazitäten aufgebaut. Die Konsolidierung wird noch eine Zeit lang brauchen.“

3. Das Deutsche Seeverladerkomitee (DSVK)

Nach eigener Darstellung beschreibt das **Deutsche Seeverladerkomitee (DSVK)** seine Tätigkeit im Rahmen der maritimen Wirtschaft wie folgt³:

„Das Deutsche Seeverladerkomitee im BDI (DSVK) ist die Plattform der deutschen Wirtschaft für die Meinungsbildung in Fragen der maritimen Wirtschafts- und Transportpolitik. Das Gremium des BDI-Verkehrsausschusses vereint Unternehmen, die ihre Güter auf dem Seeweg und den Binnenwasserstraßen transportieren.

Das DSVK vertritt die Interessen der auftraggebenden ex- und importierenden Industrie und versteht sich als Partner der maritimen Transportkette. Als Ansprechpartner für Politik, Ministerien und Verwaltung, maritime Wirtschaft, Reeder, Häfen und Transporteure bringt das DSVK Positionen der deutschen Industrie in die seeverkehrs- und binnenschifffahrtspolitische Debatte ein. So unterstützt das Komitee nachhaltige Politikentscheidungen in Deutschland und der EU.

Das DSVK setzt sich insbesondere für diese Positionen ein:

- *Das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen zügig umsetzen.*
- *Seewärtige Zufahrten und Hafenhinterlandanbindungen gezielt und rasch ausbauen.*
- *Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen.*
- *Konzeptionelle Vernetzung von See- und Binnenhäfen verbessern.*
- *Binnenwasserstraßen weiter ertüchtigen.*
- *Wettbewerb in und zwischen den deutschen und europäischen Häfen stärken.*
- *Kostentransparenz bei Gebühren und Zuschlagsarten verbessern.*

2 Berenberg/HWWI, 2018: Strategie 2030 – Schifffahrt in Zeiten des digitalen Wandels. http://www.hwwi.org/fileadmin/hwwi/Publikationen/Partnerpublikationen/Berenberg/Berenberg_HWWI_Studie_Schifffahrt.pdf (letzter Abruf: 03.05.2018)

3 <https://bdi.eu/artikel/news/das-deutsche-seeverladerkomitee-im-bdi-dsvk-auf-dem-seeweg-in-die-welt/> (letzter Abruf: 03.05.2018)

- *Innovative Technologien für effiziente Logistik fördern und einsetzen.*
- *Regelungen zu Schiffsemissionen – Emissionsgrenzwerte, Abgaben und klimapolitische Anforderungen – international abstimmen.*
- *Sicherheitsstandards für die Lieferkette international vereinheitlichen.“*

Ergänzend wird auf einen Vortrag des Vorsitzenden des Deutschen Seeverladerkomitees im BDI Rüdiger Grigoleit zur „Maritimen Supply Chain“ verwiesen.

https://www.hamburg-logistik.net/fileadmin/user_upload/arbeitskreise/Standortprofilierung/Gastvortrag_Maritime_Supply_Chain_von_Herrn_Ruediger_Grigoleit.pdf (letzter Abruf: 03.05.2018)

4. Gütertransporte auf den Binnenwasserstraßen und dem Seeweg

Das **Statistische Bundesamt (Destatis)** verweist in einer aktuellen **Pressemitteilung zur Binnenschifffahrt** auf folgende Fakten⁴:

„Im Jahr 2017 stieg die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,6 % an. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden insgesamt 222,7 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert.

Mit einem Minus von 1,1 % hat sich einzig der Empfang aus dem Ausland negativ gegenüber 2016 entwickelt.

Der Versand zu Häfen im Ausland stieg hingegen um 4,1 % an, der Durchgangsverkehr hat um 1,7 % zugenommen. Der Verkehr innerhalb Deutschlands hat sich mit einem Anstieg um 0,4 % nur leicht verändert.

Der Containerverkehr in der Binnenschifffahrt nahm 2017 gegenüber dem Vorjahr um 5,3 % auf 2,6 Millionen TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) zu. Er stieg damit zum achten Mal in Folge gegenüber dem Vorjahreszeitraum an.“

⁴ https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2018/04/PD18_121_463.html (letzter Abruf: 03.05.2018)

Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsbeziehungen in Millionen Tonnen und Container in Millionen TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) ¹			
Verkehrsbeziehung	2017	2016	Veränderung in %
Insgesamt	222,7	221,3	0,6
davon:			
Innerdeutscher Verkehr	55,4	55,2	0,4
Versand in das Ausland	51,2	49,2	4,1
Empfang aus dem Ausland	101,5	102,6	-1,1
Durchgangsverkehr	14,7	14,4	1,7
nachrichtlich:			
Container (in Millionen TEU) ¹	2,6	2,5	5,3

¹ Ein TEU (=Twenty-foot-Equivalent-Unit) entspricht dabei einem 20-Fuß-Container.

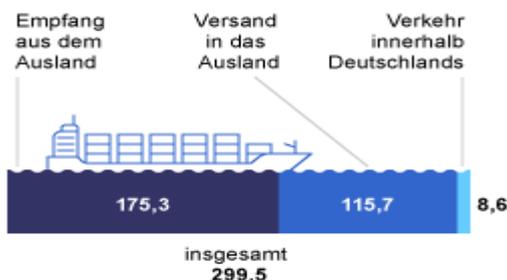
https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2018/04/PD18_121_463.html (letzter Abruf: 03.05.2018)

In einer weiteren aktuellen **Pressemitteilung von Destatis zum Seeverkehr** heißt es⁵:

„Im Jahr 2017 nahm der Güterumschlag der Seeschifffahrt um 1,1 % gegenüber dem Vorjahr zu. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden insgesamt 299,5 Millionen Tonnen Güter in deutschen Seehäfen umgeschlagen. 2016 waren es 296,3 Millionen Tonnen gewesen. Mit einem Minus von 1,0% hat 2017 der Versand in das Ausland als einzige Verkehrsrelation abgenommen. Die empfangene Gütermenge von ausländischen Häfen nahm dagegen um 2,5 % zu. Der innerdeutsche Seeverkehr – mit 8,6 Millionen Tonnen mengenmäßig die kleinste Verkehrsrelation – stieg um 0,8 %. Der Containerumschlag lag 2017 bei 15,1 Millionen TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit). Gegenüber dem Vorjahr ist dies eine Abnahme um 0,5 %. An der Spitze im Containerverkehr mit deutschen Seehäfen lag mit Abstand China (3,1 Millionen TEU) vor den USA (1,4 Millionen TEU) und Russland (0,7 Millionen TEU).“

5 https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2018/03/PD18_118_463.html (letzter Abruf: 03.05.2018)

Güterumschlag der Seeschifffahrt 2017
in Mill. Tonnen



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018

Güterbeförderung der Seeschifffahrt in Millionen Tonnen und Containerumschlag in Millionen TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) 1			
Verkehrsbeziehung	2017	2016	Veränderung in %
Insgesamt	299,5	296,3	1,1
davon:			
Verkehr innerhalb Deutschlands	8,6	8,5	0,8
Versand in das Ausland	115,7	116,8	-1,0
Empfang aus dem Ausland	175,3	171,0	2,5
nachrichtlich:			
Container (in Millionen TEU) 1	15,1	15,2	-0,5

¹ Ein TEU (=Twenty-foot-Equivalent-Unit) entspricht dabei einem 20-Fuß-Container.

https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2018/03/PD18_118_463.html (letzter Abruf: 03.05.2018)

Die chronologische Entwicklung der Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt sowie in der Seeschifffahrt von 1950 bis 2016 ist den folgenden Links von Destatis zu entnehmen:

Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt 1950-2016

https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Gueterverkehr/Tabellen/_Binnenschifffahrt.html (letzter Abruf: 03.05.2018)

Güterbeförderung in der Seeschifffahrt 1950-2016

https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Gueterverkehr/Tabellen/_Seeschifffahrt.html (letzter Abruf: 03.05.2018)

5. Schiffsdieselvebrauch eines durchschnittlichen Containerschiffs auf See

Bei der Größenklassenbestimmung von Containerschiffen hat sich die Norm „Twenty Foot Equivalent Unit (TEU)“ als Maßstab etabliert (siehe Destatis). Die Containerschiffe sind somit auf den Transport von genormten 20 bis 40 Fuß großen Containern ausgerichtet, wobei Kapazitäten zwischen 100 und 18.000+ Standardcontainern (TEU) betragen. Durchschnittliche Containerschiffe werden von der **Fondsvermittlung 24** mit bis zu 10.000 TEU für den universellen, intraregionalen Mittel- und Langstreckenverkehr angegeben⁶.

Nach Darstellung des Umweltbundesamtes (UBA)⁷ fahren Seeschiffe überwiegend mit Schweröl.

Ein **FAZ-Artikel zum Thema „Containerschiffe“**⁸ vom 28.03.2013 verweist auf das Containerschiff „Nevada“ mit 12.500 TEU und führt hinsichtlich der Betriebskosten wie folgt aus:

„Der größte Teil der Betriebskosten fällt für den Treibstoff an. 11.500 Tonnen Schweröl fassen die Tanks, so dass einmal volltanken beim derzeitigen Ölpreis rund 5,3 Millionen Euro kostet, hinzu kommen 400 Tonnen Dieselöl für den Betrieb in ausgewiesenen Umweltschutzgebieten wie etwa der Nordsee.“

Und weiter:

„Konzipiert wurde die >Nevada< für eine Dienstgeschwindigkeit von 24,5 Knoten (45,4 km/h). Bei voller Beladung beträgt der Verbrauch dann 312 Tonnen in 24 Stunden. Viele Reedereien sind dazu übergegangen, die Reisen mit reduziertem Speed zu absolvieren, sogenanntem >Slow Steaming<. Bei geringerem Tempo reduziert sich der Kraftstoffverbrauch deutlich: Bei 24 Knoten sind es 276 Tonnen, bei 20 Knoten 150 und bei elf Knoten nur noch 36 Tonnen Tagesverbrauch. Wenn die >Nevada< heute überwiegend mit 20 Knoten (37 km/h) fährt, kann sie die Treibstoffkosten fast halbieren.“

Daraus wird deutlich, dass der Kraftstoffverbrauch – hier Schweröl – auch von der Geschwindigkeit abhängig ist. Belastbare Daten zum Dieselvebrauch konnten vor dem Hintergrund nicht in Erfahrung gebracht werden.

6 <https://www.fondsvermittlung24.de/groessenklassen-teu.html> (letzter Abruf: 03.05.2018)

7 <https://www.umweltbundesamt.de/service/uba-fragen/welchem-kraftstoff-fahren-seeschiffe> (letzter Abruf: 03.05.2018)

8 <http://www.faz.net/aktuell/technik-motor/technik/containerschiffe-einmal-volltanken-fuer-5-3-millionen-euro-12127095.html> (letzter Abruf: 03.05.2018)