



Dokumentation

Schifffahrtskrise in Deutschland

Schiffahrtskrise in Deutschland

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 144/18
Abschluss der Arbeit: 25. Oktober 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.

1. Einleitung

Die vorliegende Dokumentation listet eine Reihe von Informationen und Veröffentlichungen auf, die sich mit Fragen im Zusammenhang mit den derzeitigen nationalen und globalen Entwicklungen auf den verschiedenen Märkten zum Gütertransport auf Schiffen auseinandersetzen (Stichwort „**Schifffahrtskrise**“).

2. Parlamentarische Vorgänge im Deutschen Bundestag/Bericht der Bundesregierung

- **Deutscher Bundestag (2018a)**. Container- und Schiffsfinanzierungen. Antwort der Bundesregierung vom 6. Juni 2018 auf die Kleine Anfrage u. a. der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. BT-Drs. 19/2551. Link: <http://dipbt.bundestag.de/ex-tract/ba/WP19/2347/234700.html> (letzter Abruf: 25. Oktober 2018).

In dieser Drucksache beantwortet die Bundesregierung insgesamt 43 Einzelfragen im Zusammenhang mit der Krise der Weltschifffahrt. Die Themen der Fragen betreffen deutsche Schiffsfinanzierer seit 1990, die steuerlichen Rahmenbedingungen für Schiffbau und Schifffahrt, die Fördermittel des Bundes, die Bankenaktivitäten und die Bankenaufsicht, die Vertriebswege und Ertragssituationen bei geschlossenen Schiffsfonds und die Aufsichtsmaßnahmen der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) in Bezug auf den so genannten Grauen Kapitalmarkt.

- **Deutscher Bundestag (2018b)**. Entwicklung des Schifffahrtsmarktes. Antwort der Bundesregierung vom 29. Mai 2018 auf die Kleine Anfrage u. a. der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. BT-Drs. 19/2371. Link: <http://dipbt.bundestag.de/ex-tract/ba/WP19/2350/235042.html> (letzter Abruf: 25. Oktober 2018).

In dieser Drucksache beantwortet die Bundesregierung insgesamt 21 Einzelfragen die Entwicklung des internationalen Schifffahrtsmarktes und dessen Auswirkungen auf die deutsche Handelsflotte betreffend. So wurde die Bundesregierung etwa zu ihren Prognosen hinsichtlich des Wirtschaftswachstums bis 2025, den Auswirkungen der Entwicklung des Weltwaren- und europäischen Handels sowie der Rohstofftransporte auf die Handels-schifffahrt, zur Entwicklung der deutschen Handelsflotte nach Schiffen und Tonnage seit 1995 sowie der Beschäftigung auf Schiffen unter deutscher Flagge seit 2000 befragt. Weitere Themen der Kleinen Anfrage sind die Stärkung maritimer Studiengänge und Ausbildungsberufe, die Umschlagentwicklung und –prognose in deutschen Seehäfen sowie die Verhinderung der Verkleinerung der deutschen Flotte.

- **Bundesregierung (2017)**. Fünfter Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Februar 2017. Link: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/maritimer-bericht.pdf?__blob=publicationFile&v=14 (letzter Abruf: 25. Oktober 2018).

In ihrem fünften Bericht über die Entwicklung und die Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland setzt sich die Bundesregierung auch mit der krisenhaften Entwicklung in der internationalen Seeschifffahrt und der aus ihrer Sicht nach wie vor anhaltenden Konsolidierungsphase auf den Schifffahrtsmärkten auseinander.

3. Statistische Veröffentlichungen

- **Statistisches Bundesamt (2018)**. Verkehr – Seeschifffahrt. Fachserie 8 Reihe 5. Stand: Juni 2018. Link: <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Schifffahrt/SeeschifffahrtM.html> (letzter Abruf: 25. Oktober 2018).

Diese Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes enthält u. a. Daten über den Güterumschlag in deutschen Seehäfen, zum Bestand an Seeschiffen unter deutscher Flagge und zum Bordpersonal auf Seeschiffen. Für den Güterverkehr werden Tonnagen und Anzahl der Standardcontainer nach Güter- und Ladungsarten sowie in regionaler Gliederung nach Fahrtgebieten und Häfen nachgewiesen. Aktuelle Zahlen können dabei mit Werten des Vormonats und Vorjahres verglichen werden.

- **United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD (2018)**. Review of Maritime Transport 2018. Oktober 2018. Link: <https://unctad.org/en/pages/Publication-Webflyer.aspx?publicationid=2245> (letzter Abruf: 25. Oktober 2018).

Dieses aktuelle Dokument setzt sich mit zahlreichen Aspekten im Zusammenhang mit dem internationalen Seeschiffsverkehr auseinander. Dabei enthält die Veröffentlichung u. a. Informationen zur Entwicklung des internationalen Flottenbestands, der Frachtraten und Transportkosten. Dabei werden insgesamt sieben globale Trends identifiziert, die für die weitere Entwicklung der internationalen Seeschifffahrt von Bedeutung sind und weiterhin sein werden. Neben der Gefahr des wirtschaftlichen Protektionismus, den Herausforderungen der Digitalisierung, des Klimawandels und weiteren Themenfeldern werden nach Ansicht der UNCTAD die Auswirkungen umfangreicher Schiffsbestellungen, denen übermäßig positive Zukunftserwartungen zugrunde liegen, insbesondere auf die Frachtraten, Transportkosten und Gewinne der einzelnen Transportgesellschaften sowie die weitere Konsolidierung der Märkte durch Übernahmen und Kooperationen die Zukunft der Seeschifffahrt bestimmen.¹

4. Presseberichte

Nachfolgend werden aktuelle Presseberichte aufgeführt, die sich mit verschiedenen Aspekten der Schifffahrtskrise auseinandersetzen. Aufgrund der großen Zahl an verfügbarem Material kann mit dieser Darstellung nicht der Anspruch der Vollständigkeit verfolgt werden. Das Ziel besteht daher vor allem darin, die unterschiedlichen Facetten der Thematik aufzuzeigen. Wenn nicht anders angegeben, sind die aufgeführten Presseartikel in der Pressedokumentation des Deutschen Bundestages abrufbar.

¹ Vgl. dazu auch die Pressemitteilung der UNCTAD vom 03.10.2018. Link: <https://unctad.org/en/pages/Press-Release.aspx?OriginalVersionID=474> (letzter Abruf: 25.10.2018).

-
- **Hamburger Abendblatt (2018).** Ver.di kritisiert Reeder wegen Lohndumping. Artikel der Tageszeitung „Hamburger Abendblatt“ vom 4. September 2018. S. 7.

Der Artikel thematisiert die Arbeitsbedingungen von Seeleuten auf Handelsschiffen, die deutsche Seehäfen anlaufen. Dabei wird auch über gesetzgeberische Maßnahmen informiert, die nach Ausbruch der Schifffahrtskrise im Jahr 2008 zur steuerlichen Erleichterung der Reeder ergriffen worden sind.

- **Kopp, Martin (2018).** Reedern fehlt das Geld für Investitionen. Artikel der Tageszeitung „Hamburger Abendblatt“ vom 3. September 2018. S. 6.

Der Autor thematisiert das fehlende Kapital der deutschen Handelsschiffahrtsunternehmen für Investitionen. Hintergrund sind die finanziellen Auswirkungen der Schifffahrtskrise, die die Unternehmen daran hindern, u. a. in die Modernisierung der Antriebstechnologie ihrer Flotte zu investieren. Dabei erläutert der Autor u. a. die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) getroffene Entscheidung, dass ab 2020 weltweit nur noch Treibstoffe eingesetzt werden dürfen, die maximal 0,5 Prozent Schwefel enthalten.²

- **Ostsee-Zeitung (2018).** Reeder schöpfen Hoffnung. Artikel der Tageszeitung „Ostsee-Zeitung“ vom 27. Juli 2018. S. 10.

Der Artikel berichtet über die Ergebnisse einer Studie des Beratungsunternehmens PricewaterhouseCoopers unter deutschen Reedern zu deren Zukunftserwartungen, die im Juli 2018 vorgestellt wurde. Danach ist die deutsche Flotte innerhalb eines Jahres um etwa 1000 Schiffe geschrumpft. Weiterhin erwarten die befragten Reeder einen steigenden Welthandel, der zu stabilen Fracht- und Charterraten führen werde.

- **Nicolai, Birger (2018).** China baut sich die größte Containerflotte der Welt. Artikel in der Tageszeitung „Die Welt“ vom 16. April 2018. S. 9.

Der Artikel thematisiert, dass China seit diesem Jahr erstmals über eine „wertvollere“ Flotte an Containerfrachtern verfügt als Deutschland, das nunmehr nur noch den zweiten Rang belegt. Hintergrund sind die zurückgegangenen Schiffsbestellungen deutscher Reeder, was der Autor auf die bestehende Schifffahrtskrise zurückführt. Weiterhin setzt sich der Autor mit der wirtschaftlichen Bedeutung der Schifffahrtsindustrie in Deutschland auseinander.

2 Vgl. dazu die weiterführenden Informationen auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/171-ferlemann-imo-schwefellimit.html> (letzter Abruf: 25.10.2018).

- **Hanuschke, Peter (2018a).** Der Weg in die Schifffahrtskrise. Onlineartikel der Tageszeitung „Weser-Kurier“ vom 15. März 2018. Link: <https://www.weser-kurier.de/bremen/bremen-stadt-artikel,-der-weg-in-die-schifffahrtskrise- arid,1710594.html> (letzter Abruf: 25. Oktober 2018).

Ausweislich der Überschrift setzt sich der Autor des Artikels umfassend mit den Hintergründen für die Schifffahrtskrise auseinander. Er thematisiert dabei sowohl Aspekte der global-wirtschaftlichen Entwicklung und des internationalen Wettbewerbs auf den Transportmärkten der Seeschifffahrt als auch die Verfehlungen der Reedereien und schiffsfinanzierenden Banken bei Investitionen in der Vergangenheit.

- **Hanuschke, Peter (2018b).** „Die Krise ist noch nicht vorbei“. Onlineartikel der Tageszeitung „Weser-Kurier“ vom 19. Februar 2018. Link: <https://www.weser-kurier.de/bremen/bremen-wirtschaft-artikel,-die-krise-ist-noch-nicht-vorbei- arid,1701070.html> (letzter Abruf: 25. Oktober 2018).

Im Rahmen eines Interviews mit dem Vorsitzenden des Bremer Rhedervereins e. V. geht der Artikel der Frage nach, ob aus Sicht der Bremer Reeder die Schifffahrtskrise als beendet angesehen werden kann.

- **Brinkmann, Bastian/Gammel, Cerstin/Hagen, Patrick/Slavik, Angelika (2017).** Wie Reeder und Banken Milliarden versenkten. Onlineartikel der Süddeutschen Zeitung vom 9. April 2017. Link: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/schifffahrtskrise-wie-reeder-und-banken-milliarden-versenkten-1.3455360> (letzter Abruf: 25. Oktober 2018).

Die Autoren erläutern die Hintergründe zur derzeitigen Schifffahrtskrise. Dabei liegt ein Schwerpunkt der Darstellung auf den Aktivitäten der norddeutschen Landesbanken im Zusammenhang mit Schiffsfinanzierungen in der Vergangenheit. Darüber hinaus erläutern die Autoren weltwirtschaftliche Zusammenhänge, die den Hintergrund der Schifffahrtskrise bilden.

5. Sonstige Veröffentlichungen

- **PricewaterhouseCoopers – PwC (2018).** Schifffahrt in bewegten Zeiten. PwC Reederstudie 2018. Link: <https://www.pwc.de/de/transport-und-logistik/reederstudie-2018-schifffahrt-in-bewegten-zeiten.html> (letzter Abruf: 25. Oktober 2018).

Die Unternehmensberatung PwC analysiert in ihrer zehnten Reederstudie die aktuelle Situation der deutschen Reedereien und wirft nach eigenen Angaben einen Blick auf die weitere Entwicklung der deutschen Handelsflotte. Ein Ergebnis dieser Untersuchung besteht darin, dass eine große Mehrheit der befragten Reeder von zukünftig steigenden

Charterraten und Frachterlößen ausgeht.³ Die Untersuchung kann nach Anmeldung auf der Homepage der Unternehmensberatung kostenlos heruntergeladen werden.⁴

- **Cordero, Michael (2018).** Piraten in Nadelstreifen. Wie Reeder, Banker und Politiker den Steuerzahler ausnehmen. Fernsehdokumentation des Zweiten Deutschen Fernsehens (ZDF). Abrufbar in der Mediathek des ZDF bis zum 11. April 2019. Link: <https://www.zdf.de/dokumentation/zdfzoom/zdfzoom-piraten-in-nadelstreifen-100.html> (letzter Abruf: 25. Oktober 2018).

Der Autor dieser Fernsehreportage geht der Frage nach, inwieweit Politiker, Reeder und Finanzinstitute für die derzeitige Schifffahrtskrise verantwortlich sind und sich die finanziellen Folgen von deren Handlungen auf die Staatshaushalte insbesondere der norddeutschen Bundesländer auswirken.

- **Norddeutsche Landesbank – Nord/LB (2017).** Erster Eindruck für 2018 – Auftragsbestände und neue Investitionen im Blick. Shipping Compact. Ausgabe 09/2017 vom 5. Oktober 2017. Link: <https://www.nordlb.de/spezialfinanzierungskunden/schiffe/> (letzter Abruf: 25. Oktober 2018).

In dieser Informationsbroschüre erläutert die seit vielen Jahren in der Schiffsfinanzierung tätige Norddeutsche Landesbank ihre Sicht auf die derzeitige Entwicklung der verschiedenen Transportmärkte innerhalb der Seeschifffahrt.

- **Berenberg (2016).** Ursachen der Schifffahrtskrise ...und die Suche nach dem Licht am Ende des Tunnels. Veröffentlichung der Berenberg – Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG. März 2016. Link: https://www.berenberg.de/fileadmin/user_upload/berenberg2013/01_Private_Banking/Kompetenzzentren/040316_aspekte_Maritime_2_Schifffahrtskrise.pdf (letzter Abruf: 25.10.2018).

In dieser Informationsbroschüre aus dem Jahr 2016 erläutern die Autoren der Berenberg-Bank ihre Sicht zu den Hintergründen der Schifffahrtskrise.

* * *

3 So unter Berufung auf diese PwC-Untersuchung **Verband Deutscher Reeder – VDR (2018)**. Auf dem richtigen Kurs. Artikel in der Verbandveröffentlichung „Deutsche Seeschifffahrt“. 3. Quartal 2018. S. 34 f. Link: https://www.reederverband.de/fileadmin/vdr/pdf/DS/2018/Deutsche_Seeschifffahrt_%E2%80%93_Ausgabe_Q3-2018.pdf (letzter Abruf: 25.10.2018).

4 Der Download ist unter folgendem Link möglich: https://www.pwc-wissen.de/pwc/de/shop//Schifffahrt+in+bewegten+Zeiten/?shop_category=&var=true&card=27384&variant=PDF (letzter Abruf: 25.10.2018).