



---

## Sachstand

---

### Deutsche Seeschifffahrt: Register, Statistiken, Covid-19

**Deutsche Seeschifffahrt: Register, Statistiken, Covid-19**

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 040/21  
Abschluss der Arbeit: 05.05.2021  
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

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Schiffsregister</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Statistische Daten</b>	<b>7</b>
3.1.	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)	7
3.2.	Verband Deutscher Reeder (VDR)	8
3.3.	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)	8
3.4.	Statista	10
<b>4.</b>	<b>Covid-19-Gesundheitsmaßnahmen</b>	<b>10</b>
4.1.	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	10
4.2.	Bundesland Hamburg	10
<b>5.</b>	<b>Covid-19-Unterstützungsmaßnahmen für Reeder</b>	<b>11</b>

## 1. Einleitung

Die Bundesregierung würdigt in ihrem aktuell erschienenen siebten Bericht über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft die Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges für Deutschland wie folgt:<sup>1</sup>

„Die maritime Wirtschaft ist eine der tragenden Säulen des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Im- und Export, wesentliche Teile der Wirtschaftsleistung sowie die führende Stellung als Industrie- und Handelsnation in der Welt hängen direkt und indirekt von einer funktionsfähigen und leistungsfähigen maritimen Wirtschaft ab. Als Industrie- und Exportnation ist Deutschland ohne eine verlässliche See- und Binnenschifffahrt nicht denkbar. Schiffbau, Schifffahrt und Schifffahrtswege, Häfen und Logistik, Meerestechnik, Forschung und Entwicklung, Fragen der Energiegewinnung und des Energieverbrauchs sowie maritime Dienstleistungen greifen nahtlos ineinander und sorgen für einen reibungslosen Transfer von Waren, Gütern und Menschen. Die maritime Wirtschaft in ihrer Gesamtheit erwirtschaftet in Deutschland über 40 Milliarden Euro Umsatz. Die knapp 200.000 Beschäftigten erzielen eine Wertschöpfung in Höhe von 12 Milliarden Euro. Über die Wertschöpfungskette, d.h. über den Erwerb von Vorleistungen und den Konsum, zählen zur maritimen Wirtschaft weitere 200.000 Arbeitsplätze mit einer zusätzlichen Wertschöpfung in Höhe von 18 Milliarden Euro. In der Summe sichert die Maritime Wirtschaft mehr als 400.000 Arbeitsplätze in Deutschland. Darüber hinaus sichert die Maritime Wirtschaft auch Beschäftigung und Wertschöpfung in der Industrie, die auf die Logistikleistung der Schiff- und Hafeninfrastruktur angewiesen ist. Auch der maritime Tourismus ist in diesen Zahlen noch nicht erfasst. Der Handel zwischen den großen Wirtschaftsregionen der Welt - Ostasien, Europa und Nordamerika - wird zum großen Teil per Schiff abgewickelt. Zwei Drittel der deutschen Exporte verlassen über den Seeweg das Land. Im interkontinentalen Warenverkehr sind es sogar mehr als 90 Prozent.“

Die vorliegende Arbeit, die einen Teilbereich der maritimen Wirtschaft – die deutsche Seeschifffahrt im Fokus hat –, gibt einen Überblick über bestehende Schiffsregister und deren gesetzliche Regelungen, statistische Daten, ergriffene Covid-19-Gesundheitsmaßnahmen sowie weitere Unterstützungen für Reeder.

## 2. Schiffsregister

Die in Deutschland für Schiffsregister einschlägigen Vorschriften finden sich vor allem in vier Regelwerken:

- **Schiffsrechtgesetz**, das Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken (SchRG)<sup>2</sup>

---

1 Unterrichtung durch die Bundesregierung, Siebter Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland, Drucksache 19/27975 v. 18.03.2021, <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/279/1927975.pdf>.

2 <https://www.gesetze-im-internet.de/schrg/BJNR014990940.html>.

- **Schiffsregisterordnung** (SchRegO)<sup>3</sup>
- **Flaggenrechtsgesetz**, Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (FlaggRG)<sup>4</sup>
- **Schiffsregisterverordnung**, Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung (SchRegDV)<sup>5</sup>

Gemäß § 3 Abs. 1 SchRegO werden Seeschiffsregister und Binnenschiffsregister getrennt geführt. Die Schiffsregister dienen der dinglichen Zuordnung von Schiffen. Für Schiffe, die im Schiffsregister eingetragen sind, wie z.B. Seeschiffe ab einer Rumpflänge von 15 Metern, gelten teilweise entsprechende Regelungen wie für Grundstücke (vgl. SchiffRG, § 452 Bürgerliches Gesetzbuch – BGB, § 929a BGB, § 870a Zivilprozessordnung – ZPO, §§ 162–171, 181 Zwangsversteigerungsgesetz – ZVG).<sup>6</sup>

Laut § 3 Abs. 2 SchRegO werden in das Seeschiffsregister die Kauffahrteischiffe und andere zur Seefahrt bestimmte Schiffe (Seeschiffe) eingetragen, die nach § 1 oder § 2 des FlaggRG die Bundesflagge zu führen haben oder führen dürfen.

Laut Art. 91 des Seerechtsübereinkommens (SRÜ)<sup>7</sup> besitzen Schiffe die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind, wobei jeder Staat für sich selbst in seinem nationalen Recht festlegen kann und (muss), unter welchen Bedingungen ein Schiff seine Flagge führen darf.<sup>8</sup> Das Völkerrecht gibt ihm hier einen weiten Spielraum, verlangt aber, dass nur solche Schiffe die Flagge führen dürfen, die eine „echte Verbindung“ (genuine link) zum dem entsprechenden Staat aufweisen.<sup>9</sup> Auf den Schiffen selbst gilt die Rechtsordnung des Flaggenstaates. Zudem unterstehen sie auf hoher See der ausschließlichen Hoheitsgewalt des Flaggenstaates, sind aber nicht Teil von dessen Staatsgebiet.<sup>10</sup>

---

3 <http://www.gesetze-im-internet.de/schrego/SchRegO.pdf>.

4 <https://www.gesetze-im-internet.de/flaggrg/BJNR000790951.html>.

5 <https://www.gesetze-im-internet.de/schregdv/BJNR021690980.html>.

6 Stresemann, in: Münchner Kommentar, BGB, 7. Aufl. 2015, § 90 Rn. 13.

7 [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm).

8 In Deutschland führt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) das deutsche Flaggenreister und stattet die Schifffahrt mit den Nachweisdokumenten über die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge aus. Alle Seeschiffe, die ein solches Dokument erhalten, werden im Flaggenreister erfasst.  
<https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/flaggendokumente/flaggendokumente>.

9 Hofmann, in: Schmidt-Bleibtreu/Hofmann/Hennecke, GG, 14. Aufl. 2017, Art. 27 Rn. 3.

10 Hofmann, in: Schmidt-Bleibtreu/Hofmann/Hennecke, GG, 14. Aufl. 2017, Art. 27 Rn. 10.

Nach § 10 Absatz 1 Satz 1 SchRegO ist der Eigentümer eines Seeschiffs zur Anmeldung bei einem Schiffsregister verpflichtet, wenn das Schiff nach § 1 des FlaggRG die Bundesflagge zu führen hat. So haben alle Kauffahrteischiffe und sonstigen zur Seefahrt bestimmten Schiffe (Seeschiffe) die Bundesflagge zu führen, deren Eigentümer Deutsche sind und ihren Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes (GG) haben. Damit sind nicht nur Handelsschiffe i.S.d. Art. 27 GG erfasst, sondern auch sonstige Seeschiffe, vor allem Schiffe des öffentlichen Dienstes und Sportfahrzeuge.<sup>11</sup>

Die Bundesflagge darf allerdings auf Seeschiffen auch nur geführt werden, wenn diese hierzu nach §§ 1, 2, 10 oder § 11 FlaggRG berechtigt sind (§ 8 Absatz 1 Satz 1 FlaggG). Laut § 8 Absatz 1 Satz 2 FlaggRG darf eine Dienstflagge auf Seeschiffen nur geführt werden, wenn dies nach den Vorschriften über die Führung von Dienstflaggen anstelle oder neben der Bundesflagge durch Seeschiffe im öffentlichen Dienst erlaubt ist.

Beachtlich ist insofern auch § 15 FlaggRG:

„(1) Wer als Führer eines Seeschiffes oder sonst für das Seeschiff Verantwortlicher vorsätzlich oder fahrlässig einer Vorschrift des § 6 Abs. 1 über das Führen einer anderen Nationalflagge als der Bundesflagge zuwiderhandelt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft.

(2) Ebenso wird bestraft, wer als Führer eines Seeschiffes oder sonst für das Seeschiff Verantwortlicher entgegen § 8 Abs. 1 Satz 1 die Bundesflagge oder entgegen § 8 Abs. 1 Satz 2 oder sonst unbefugt eine Dienstflagge führt.“

Die Pflicht zur Anmeldung im Schiffsregister gilt gemäß § 10 Absatz 1 Satz 2 SchRegO nicht für Seeschiffe, deren Rumpflänge, gemessen zwischen den äußersten Punkten des Vorstevens und des Hinterstevens, 15 Meter nicht übersteigt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann durch Verwaltungsanordnung allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen von der Anmeldepflicht zulassen (§ 10 Abs. 1 Satz 2 SchRegO).

Unterschieden wird beim deutschen Seeschiffsregister zwischen den Seeschiffsregistern (umgangssprachlich auch „Erstregister“ genannt) und dem Internationalen Seeschiffregister (ISR, umgangssprachlich auch „Zweitregister“ genannt).<sup>12</sup> Das ISR soll einen Anreiz schaffen, dass Schiffe unter deutscher Flagge fahren, wobei allerdings auf dort registrierten Schiffen das deutsche Tarif- und Arbeitsrecht nicht gilt.<sup>13</sup>

---

11 Nomos-BR/Ehlers, FlRG, 3. Aufl. 2014, § 1 Rn. 1; vgl. auch Hofmann, in: Schmidt-Bleibtreu/Hofmann/Hennecke, GG, 14. Aufl. 2017, Art. 27 Rn. 5.

12 <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/schiffsregistrierung/isr>.

13 Nomos-BR/Ehlers, FlRG, 3. Aufl. 2014, § 12 Rn. 1; Matz-Lück, <https://www.mdr.de/investigativ/lifeline-beflagung-seerecht-100.html>.

Es gibt kein bundesweit einheitliches „Erstregister“, sondern die Seeschiffsregister werden von bestimmten – in der Regel küstennahen – Amtsgerichten geführt.<sup>14</sup> Die jeweilige Zuständigkeit richtet sich nach dem Heimathafen des Schiffes. Ein Verzeichnis aller Seeschiffsregister in Deutschland ist dem Serviceportal des BSH zu entnehmen.<sup>15</sup>

Das ISR ist dagegen ein einheitliches Verzeichnis und wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie verwaltet.<sup>16</sup>

Die Eintragung dient der Offenlegung der Staatsangehörigkeit des Eigners, der Identifizierung des Schiffs, der Eintragung der Eigentumsverhältnisse und der eventuellen Eintragung von Schiffshypotheken.<sup>17</sup> Entsprechend dieser Funktion ist das Schiffsregister in drei Abteilungen aufgeteilt:

- (1) Identitätsangaben des Schiffes (z.B. die Größe)
- (2) Eigentumsverhältnisse
- (3) Rechte Dritter (z.B. Hypotheken).

### 3. Statistische Daten

#### 3.1. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) führt das deutsche Flaggenregister und ist die zentrale Erfassungsstelle aller deutschen Seeschiffe. Dazu gehören auch Schiffe, die für einen bestimmten Zeitraum einem Charterer überlassen wurden und befristet unter fremder Flagge fahren.

Für die folgenden vom BSH geführten Statistiken werden Seeschiffe aus deutschen Seeschiffsregistern ab Bruttoreaumzahl (BRZ) 100 berücksichtigt:<sup>18</sup>

- **Bestand der deutschen Handelsflotte**<sup>19</sup>  
Diese Statistik zeigt eine monatliche Übersicht zur deutschen Handelsflotte zurückgehend bis zum entsprechenden Monat des Vorjahres. Sie ist gegliedert nach Schiffsarten, die wiederum in Schiffstypen unterschieden werden (z.B. Trockenfrachtschiffe – Containerschiff). Sie enthält für jeden Monat die Anzahl von Schiffen und deren BRZ je Schiffsart

---

14 <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/schiffsregistrierung/seeschiffsregister/seeschiffsregister#Liste>.

15 <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/schiffsregistrierung/seeschiffsregister/seeschiffsregister>.

16 [https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Serviceportal Deutsche Flagge/serviceportal deutsche\\_flagge.html](https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Serviceportal%20Deutsche%20Flagge/serviceportal_deutsche_flagge.html).

17 <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/schiffsregistrierung/seeschiffsregister#eintragung-im-schiffsregister-dient-mehreren-zwecken>.

18 <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/handelsflotte/handelsflotte>.

19 [https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche\\_Handelsflotte/Anlagen/Downloads/Statistik-Fortlaufend.pdf?blob=publicationFile&v=11](https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/Anlagen/Downloads/Statistik-Fortlaufend.pdf?blob=publicationFile&v=11).

---

und -typ. Die Summe der Schiffe, die befristet unter fremder Flagge fahren, wird am Ende der Tabelle ausgewiesen. Welche ausländischen Flaggen diese Schiffe führen, lässt sich der folgenden Statistik entnehmen.

- **Bestand der Schiffe, die befristet unter fremder Flagge fahren**<sup>20</sup>  
Diese Statistik zeigt für den zurückliegenden Monat in einer Tabelle und Diagrammen die Anzahl (rot) von Schiffen und deren BRZ (blau) je fremder Flagge.
- **Detaillierter Bestand der deutschen Handelsflotte**<sup>21</sup>  
Diese Statistik zeigt für den zurückliegenden Monat die Anzahl von Schiffen und deren BRZ je Schiffstyp. Zusätzlich zeigt sie, wie viele dieser Schiffe im Internationalen Seeschiffregister (ISR) eingetragen waren und wie viele Schiffe befristet unter fremder Flagge gefahren sind.
- **Entwicklung der Flaggenführung**<sup>22</sup>  
Diese Statistik zeigt das Verhältnis der Anzahl der Schiffe (rot) und deren BRZ (blau) unter deutscher und fremder Flagge für das zurückliegende Jahr.

### 3.2. Verband Deutscher Reeder (VDR)

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) bietet eine Übersicht von Grafiken und Datenmaterial zur Seeschifffahrt in Deutschland aus den Bereichen:<sup>23</sup>

- **Arbeit und Wertschöpfung** (volkswirtschaftliche Effekte, Besatzungsmitglieder, Berufsanfänger),
- **deutsche Handelsflotte** (Marktanteil 2020, Entwicklung, Schiffstypen, Flaggenstruktur, Zu- und Abgänge),
- **Reedereien** (Reedereistruktur, Reedereistandorte).

### 3.3. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)

Zur Konkurrenz der Flaggenführung führt das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) wie folgt aus:<sup>24</sup>

---

20 [https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche\\_Handelsflotte/\\_Anlagen/Downloads/Statistik-BBC.pdf?\\_blob=publicationFile&v=10](https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/_Anlagen/Downloads/Statistik-BBC.pdf?_blob=publicationFile&v=10).

21 [https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche\\_Handelsflotte/\\_Anlagen/Downloads/Statistik-Monat.pdf?\\_blob=publicationFile&v=10](https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/_Anlagen/Downloads/Statistik-Monat.pdf?_blob=publicationFile&v=10).

22 [https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche\\_Handelsflotte/\\_Anlagen/Downloads/Statistik-Deutsche-Handelsflotte.pdf?\\_blob=publicationFile&v=12](https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/_Anlagen/Downloads/Statistik-Deutsche-Handelsflotte.pdf?_blob=publicationFile&v=12).

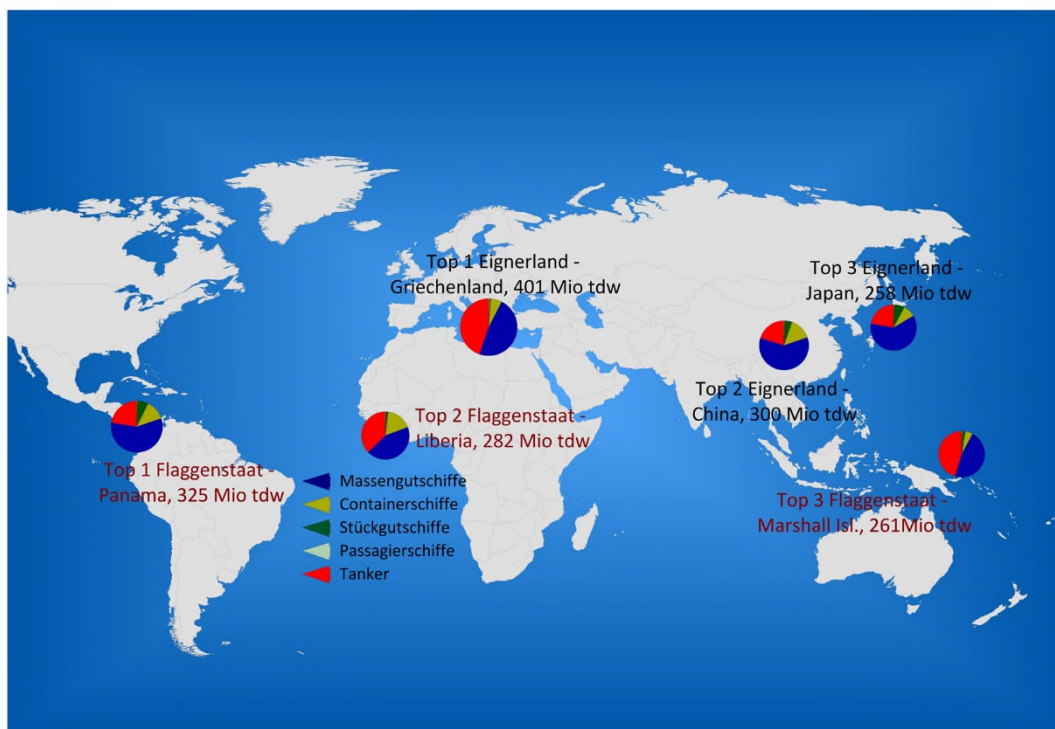
23 <https://www.reederverband.de/daten-und-fakten/infopool.html>.

24 <https://www.isl.org/index.php/de/news/grosse-marktmacht-fuehrenden-schifffahrtsnationen>.



„Mitte 2020 umfasste die Welthandelsflotte 45.887 Schiffe über 1.000 BRZ mit einer Tragfähigkeit von 1,99 Mrd. dwt (deadweight tons), die für Schiffseigner aus 140 Ländern in internationaler Fahrt unterwegs und dabei in 150 Flaggenstaaten registriert waren. Gleichzeitig wird die globale Schifffahrtsszene in Bezug auf Eigentum und Registrierung im Wesentlichen von wenigen Ländern dominiert. Die drei führenden Schifffahrtsnationen (Griechenland, VR China und Japan) kontrollierten knapp die Hälfte der Tonnage der Welthandelsflotte, während auf die drei führenden Flaggenstaaten (Panama, Liberia und die Marschallinseln) fast 44 % der Transportkapazität entfielen.

Interessant dabei ist die geographische Verteilung der Flotte (sh. auch dazugehörige Grafik am Ende des Textes): Während mit Ausnahme der Bermudas kein Land aus Afrika, Mittel-/Südamerika oder Ozeanien unter den Top-30 Eigner-Ländern rangierte, war knapp die Hälfte der weltweiten Flottenkapazität in offenen Schiffsregistern in diesen Regionen gemeldet, insbesondere in Liberia, Panama, den Marschallinseln, den Bahamas oder Antigua & Barbuda. Mitte 2020 betrug die Tragfähigkeit der ausgeflaggten Schiffe 1,49 Milliarden dwt, das entspricht 75 % der Gesamttransportkapazität der Welthandelsflotte. So fuhren knapp 90 % der deutschen Handelsflotte – nach wie vor die viertgrößte Schifffahrtsnation – unter ausländischer Flagge, davon knapp 41 % der Tonnage unter der Flagge Liberias. Während alle anderen führenden Schifffahrtsnationen den Großteil ihrer Schiffe ausflaggen, sticht China durch einen sehr hohen Anteil (71 %) an Schiffen unter eigener Flagge hervor – insbesondere unter Einbezug des Hongkong-Registers.“



---

Grafik: ISL<sup>25</sup>

### 3.4. Statista

Weitere Statistiken zum Thema Seeschifffahrt und Häfen sind dem Statista-Portal zu entnehmen.<sup>26</sup>

## 4. Covid-19-Gesundheitsmaßnahmen

### 4.1. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verweist in einer Übersicht<sup>27</sup> auf ressorteigene und ressortübergreifende Gesundheitsmaßnahmen, die im Rahmen der Covid-19-Pandemie bislang ergriffen wurden. Dies schließt insbesondere touristische Beherbergungsverbote ein. Spezifische Maßnahmen für Passagiertransport auf Schiffen finden sich hier nicht.

### 4.2. Bundesland Hamburg

Das **Bundesland Hamburg** führt in seiner SARS-CoV-2-Eindämmungsverordnung wie folgt aus:<sup>28</sup>

„Hafenrundfahrten zu Wasser und auf Land, Stadtrundfahrten im Linien- und Gelegenheitsverkehr und vergleichbare Fahrten zu touristischen Zwecken einschließlich sonstiger Gelegenheitsverkehre nach §§ 48 und 49 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1691), zuletzt geändert am 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694, 2700), sowie touristische Gästeführungen sind untersagt. Die planmäßige Abfertigung von Passagieren zum Antritt einer Kreuzschifffahrt ist unzulässig.“

Verstöße sind bußgeldbewehrt.<sup>29</sup>

---

25 <https://www.isl.org/index.php/de/news/grosse-marktmacht-fuehrenden-schiffahrtsnationen>.

26 [https://de.statista.com/themen/697/seeschifffahrt-und-haefen/#dossierSummary\\_chapter5](https://de.statista.com/themen/697/seeschifffahrt-und-haefen/#dossierSummary_chapter5).

27 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/Corona/corona-uebersicht.html>.

28 Verordnung zur Eindämmung der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 in der Freien und Hansestadt Hamburg (gültig ab 24.04.2021), § 4b, <https://www.hamburg.de/verordnung/>.

29 Bußgeldkatalog zur SARS-CoV-2-Eindämmungsverordnung (gültig ab 24.04.2021), <https://www.hamburg.de/bussgeldkatalog/>.

## 5. Covid-19-Unterstützungsmaßnahmen für Reeder

„Corona-Hilfen für Reedereien“ sind Gegenstand einer Ausarbeitung der Wissenschaftlichen Dienste.<sup>30</sup> Dabei geht es im Wesentlichen um allgemeine Wirtschaftshilfen. Spezifische Bestimmungen für **Reedereien** finden sich hierin **nicht**.

Um die Liquidität von Kreuzfahrtreedereien als direkte Kunden der Werftenindustrie in dem aktuellen schwierigen Marktumfeld zu sichern, haben sich die Regierungen in Deutschland, Frankreich, Finnland, Italien und Norwegen im April 2020 darauf verständigt, die **Schuldentilgung** für den **Erwerb** von Kreuzfahrtschiffen, der mit Hilfe staatlicher Exportkreditgarantien finanziert wurde, für zwölf Monate auszusetzen. Diese Stundungsvereinbarung wurde Ende 2020 um ein weiteres Jahr bis zum 31. März 2022 verlängert.<sup>31</sup> Allein Deutschland sichert so aktuell Zahlungsverpflichtungen für Finanzierungen von in Deutschland gefertigten Kreuzfahrtschiffen in Höhe von rund 25 Milliarden Euro ab.<sup>32</sup>

Seit Ausbruch der Pandemie wurden von der Bundesregierung zusätzliche **nichtfinanzielle Hilfen** gewährt, wie zum Beispiel die Bereitstellung von Reeden zum Aufliegen von Schiffen und in der Zusammenarbeit mit anderen Ländern zur Organisation der Durchführung von Crewwechseln. Ein möglicher finanzieller Unterstützungsbedarf ist von der jeweiligen Situation abhängig.<sup>33</sup>

\*\*\*

---

30 Deutscher Bundestag/Wissenschaftliche Dienste, Corona-Hilfen für Reedereien, FB WD 5 - 3000 - 135/20 v. 11.12.2020.  
<https://www.bundestag.de/resource/blob/817910/6de96d1def4262fb4fd7faf05f38d5a1/WD-5-135-20-pdf-data.pdf>.

31 BT-Drs. 19/27975, S. 70, <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/279/1927975.pdf>.

32 <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2020/20200414-bundesregierung-ermoeglicht-keuz-fahrtreedereien-befristete-aussetzung-der-tilgung-von-exportkrediten.html>.

33 BT-Drs. 19/24400, S. 10-11, <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/244/1924400.pdf>.