

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Claudia Müller, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar,
Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Entwicklung des Schifffahrtsmarktes

Die Weltschifffahrt befindet sich seit der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 in einer langanhaltenden Talfahrt. Seitdem haben sich Fracht- (Transportpreise) und Charrerraten (Miete für Schiffsraum) drastisch reduziert und in vielen Transportsegmenten des Seeverkehrs, insbesondere in der Containerschifffahrt, hat der Aufbau immenser Überkapazitäten zu einem weiteren Preisverfall bei verschärftem Wettbewerb der Reedereien beigetragen. Diese Entwicklungen haben aufgrund der vor allem aus deutschen Eignern bestehenden Containerflotte besonders in Deutschland zu einem starken Schrumpfen des Schifffahrtsmarktes geführt. Eine Besserung der Gesamtsituation war seit 2008 nicht in Sicht (vgl. www.welt.de/wirtschaft/article170050149/Griechische-Reeder-ersteigern-deutsche-Schiffe.html; www.3sat.de/page/?source=/makro/magazin/uebersicht/192964/index.html).

Fraglich ist aus Sicht der Fragesteller, ob sich der Schifffahrtsstandort Deutschland nach der Krise wieder erholen und daraus trotz aller schweren Verluste gestärkt herausgehen kann – oder ob die Krise nicht zwischenzeitlich von anderen Marktteilnehmern wie Griechenland, China oder Japan als Chance für einen zukunftsfähigen Umbau der Branche genutzt wurde und sich ihre Marktposition gegenüber Deutschland als maritimer europäischer Standort weiter bessert.

Die Bundesregierung sollte zusammen mit den europäischen Institutionen nach Auffassung der Fragesteller ein Interesse daran haben, dem in Relation zum transportierten Gut umweltfreundlichen Seetransport, der vor allem die interkontinentale Transportfunktion sichert, einen attraktiven Rahmen für die heimische und europäische maritime Branche zu bieten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welcher Entwicklung des weltweiten Wirtschaftswachstums geht die Bundesregierung bis 2025 jährlich aus, und wie wird sich das ihrer Kenntnis nach auf die Kontinente Asien, Europa, Nordamerika, Süd- und Mittelamerika, Afrika sowie Australien aufteilen?
2. a) Von welcher Entwicklung des Weltwarenhandels geht die Bundesregierung bis 2025 ihrer Kenntnis nach jährlich aus, und wie wird sich dies jeweils auf die Handelsschifffahrt auswirken?
b) Von welcher Entwicklung der weltweiten Rohstofftransporte geht die Bundesregierung bis 2025 ihrer Kenntnis nach jährlich aus, und wie wird sich dies jeweils auf die rohstofftransportierende Handelsschifffahrt auswirken?

- c) Von welcher Entwicklung des europäischen Warenhandels geht die Bundesregierung bis 2025 ihrer Kenntnis nach jährlich aus, und wie wird sich das auf die europäische Handelsschifffahrt auswirken?
3. Inwieweit geht die Bundesregierung in den nächsten Jahren bis 2030 ihrer Kenntnis nach von einer gesamten oder teilweisen Entspannung der seit der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 angespannten Schifffahrtsmärkte aus (bitte begründen), falls sie nicht von einer Entspannung ausgeht, warum nicht?
 4. Wie hat sich die deutsche Handelsflotte seit 1995 jeweils nach Schiffen und Tonnage jährlich entwickelt, und von welcher weiteren Entwicklung geht die Bundesregierung bis 2025 jährlich aus (bitte tabellarisch aufführen)?
 5. Wie beurteilt die Bundesregierung die vergangene sowie die zukünftige Entwicklung der deutschen Handelsflotte, und welche Maßnahmen plant sie bezüglich einer positiveren Entwicklung in den folgenden Jahren?
 6. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Beschäftigung auf Schiffen in deutschem Eigentum insgesamt seit 2000 jährlich entwickelt (bitte tabellarisch jeweils getrennt nach Beschäftigung deutscher sowie europäischer und internationaler Herkunft auflisten)?
 7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Beschäftigung auf Schiffen unter deutscher Flagge seit 2000 jährlich entwickelt?
 8. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Beschäftigung auf Schiffen unter europäischer Flagge (Länder der Europäischen Union sowie des Europäischen Wirtschaftsraums) seit 2000 jährlich entwickelt?
 9. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Beschäftigung auf Schiffen mit nichteuropäischer Flagge seit 2000 jährlich entwickelt?
 10. Wie viele Absolventen von deutschen Seefahrtsschulen (Fachhochschulen, berufsbildende Schulen) sowie von betrieblichen Ausbildungsmöglichkeiten im Schifffahrtsbereich gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2000 insgesamt jeweils jährlich?
 11. Wie plant die Bundesregierung, ggf. zusammen mit den Küstenländern, die maritimen Studiengänge und Ausbildungsberufe zukünftig zu stärken?
 12. Von welcher Umschlagsentwicklung in den deutschen Seehäfen geht die Bundesregierung nach ihrer Kenntnis sowie gemäß aktuell vorliegenden Umschlagszahlen bis 2025 aus, und wie steht dies im Verhältnis zu einschlägigen von ihr in Auftrag gegebenen Prognosen (vgl. z. B. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-seeverkehr-schlussbericht-los-2.pdf?__blob=publicationFile)?
 13. Wie werden sich demnach nach Einschätzung der Bundesregierung die Güterarten jährlich bis 2025 verändern (bitte jeweils tabellarisch für die Entwicklung des Containerumschlags, des Stückgutumschlags – u. a. Automobile –, des Massengutumschlags – getrennt in Schütt-, und Flüssiggüter – und ggf. weiterer Umschlagarten angeben)?
 14. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2008 ergriffen, um eine deutliche Verkleinerung der in deutschem Eigentum befindlichen Flotte zu verhindern?
 15. Investitionen in welcher Höhe hat die bundeseigene KfW Bankengruppe nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich seit 2008 in welche Projekte der Seeschifffahrt jeweils getätigt, und welche Projekte mit Investitionen in welcher Höhe plant diese jährlich bis 2025 (bitte tabellarisch Gesamtinvestitionen und soweit bekannt Höhe des absoluten Fremdkapitalanteils aufführen)?

16. Welche weiteren Finanzierungsmöglichkeiten für Schiffsneubauten neben Schiffsfonds haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung nach Beginn der Schifffahrtskrise als machbar erwiesen, und wie werden diese jeweils durch die Reeder genutzt (bitte das jeweilige gesamte Schiffsfinanzierungsvolumen nennen)?
17. Inwieweit und voraussichtlich bis spätestens wann spielt nach Kenntnis der Bundesregierung der sog. Unterschiedsbetrag (Betrag, der nach möglichem Wechsel zwischen Tonnagesteuermodellen als Differenz zwischen steuerlichem Buch- und geschätztem Marktwert festgeschrieben und zum Zeitpunkt des Verkaufs steuerlich herangezogen wird) beim Verkauf von Schiffsbeteiligungen noch eine negative Rolle bei den Schiffseignern bzw. bei Schiffsbeteiligungen?
18. Bis wann wird die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung die deutsche Tonnagesteuer (Einführung 1999/2000) als Beihilfe einer üblichen erneuten Überprüfung bzw. Genehmigung unterziehen?
19. Plant die Bundesregierung, die Tonnagesteuer als Standortfaktor für die Seeschifffahrt beizubehalten, wenn ja, inwieweit wird sie diese ggf. ändern, falls nein, warum nicht?
20. a) Welche konkreten Auswirkungen auf die nationale sowie nach Kenntnis der Bundesregierung auf die europäische Rechtslage werden die Ermittlungen um die Panama Papers in Hinblick auf zukünftige Verhinderung von Steuerhinterziehung, Steuervermeidung oder Geldwäsche nach aktuellen Erkenntnissen der Bundesregierung jeweils haben (bitte konkrete Folgen auf nationaler und europäischer Ebene tabellarisch darstellen)?
b) Auf welchem gemeinsamen Vorgehen der Mitgliedstaaten basiert die sogenannte Schwarze (und Graue) Liste der EU bzgl. nichtkooperativer Staaten (https://ec.europa.eu/germany/news/20171205-faire-besteuerung_de) in Bezug auf die Besteuerungspraxis, und im Zuge welcher konkreten Veränderungen an der Jurisdiktion oder des Besteuerungsverfahrens eines Landes ist vorgesehen, dass Änderungen an dieser Liste vorgenommen werden?
c) Welche konkreten Auswirkungen auf die nationale sowie nach Kenntnis der Bundesregierung auf die europäische Rechtslage im Bereich der internationalen Seeschifffahrt, die zu großen Teilen nach Auffassung der Fragesteller von Vorteilen aus Offshore-Schiffsregistern profitiert, werden die Ermittlungen um die Panama Papers in Hinblick auf zukünftige Verhinderung von Steuerhinterziehung, Steuervermeidung oder Geldwäsche nach aktuellen Erkenntnissen der Bundesregierung jeweils haben (bitte konkrete Folgen auf nationaler und europäischer Ebene tabellarisch darstellen)?
d) Inwieweit spielt bisher die Transparenz von Schiffsregistern (z. B. volle Transparenz bei der Erkennung des Schiffseigners) eine Rolle im Rahmen der Erstellung der Schwarzen (und Grauen) Liste der EU hinsichtlich nichtkooperativer Staaten, und durch welche Maßnahmen erwartet die Bundesregierung nach ihrer Auffassung Verbesserungen?
e) Wie bewertet die Bundesregierung die kürzlich verabschiedete Treibhausgasemissions-Minderungsstrategie der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO (www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-72nd-session.aspx), und aus welchen Gründen haben große Flaggenstaaten wie Panama nach Kenntnis der Bundesregierung nicht ambitioniertere Vorschläge unterstützt?

21. Bis wann und mit welchem voraussichtlichen Inhalt wird die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung ein Folgedokument der europäischen Seeverkehrsstrategie 2009 bis 2018 (dann wahrscheinlich für die Jahre 2019 bis 2028) vorlegen?

Berlin, den 17. April 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion