

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/11422 –**

Krise der Schiffsfinanzierung in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Von der Entwicklung an den weltweiten Finanzmärkten ist auch die deutsche Schifffahrt betroffen. Für viele Reedereien wird es seit Ausbruch der Krise zunehmend schwieriger, in ausreichendem Umfang Eigenkapital für die Finanzierung neuer Schiffe bereitzustellen und die erforderlichen Fremdmittel zu beschaffen. Galt die Investition in Schiffe lange Zeit als attraktive Anlageform, stehen die traditionellen Finanzierungsmodelle in der Schifffahrt inzwischen zunehmend infrage. Eine Neubewertung erfährt insbesondere das klassische KG-Modell (KG = Kommanditgesellschaft), über das nach Schätzungen rund 10 Prozent des Gesamtkapitals der heutigen Welthandelsflotte finanziert wurden.

Hinzu kommen sinkende Frachtraten und der harte Preiskampf zwischen den Schifffahrtsunternehmen, die damit von einer doppelten Krisenentwicklung getroffen sind; einer real- und einer finanzwirtschaftlichen.

Diese Situation wird durch fundamentale Neuausrichtungen und Veränderungen bei den schiffsfinanzierenden Banken verschärft, insbesondere bei den Landesbanken. Seit Beginn der Krise haben sich immer mehr Banken aus der Schiffs- und Werftenfinanzierung zurückgezogen; durch Zusammenschlüsse hat sich die Zahl der Marktteilnehmer weiter reduziert. Jüngstes Beispiel ist die Commerzbank, die bisher einer der größten Schiffsfinanzierer in Deutschland war. Wesentliche Gründe sind die laufenden Restrukturierungen wichtiger Institute und die strengeren Eigenkapitalvorschriften für die Banken. Dies verengt den Handlungsspielraum der deutschen Banken und damit auch der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Denn die Krise der Schiffsfinanzierung trifft neben den Reedereien auch und vor allem die deutschen Werften.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie Lösungsansätze aussehen können, nach denen Schiffsfinanzierungen in der Zukunft gestaltet werden können und welche Schritte die Bundesregierung plant, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schifffahrt, und insbesondere die Zukunft der vielen kleineren und mittelständischen Unternehmen in Deutschland, zu sichern.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Fragen 12, 13, 20 und 21 zielen auf einzelinstitutsspezifische Informationen, deren Bekanntwerden geeignet wäre, die Wettbewerbsposition der betroffenen Kreditinstitute nachteilig zu beeinflussen (vgl. BVerwG, NVwZ 2009, S. 1113 f.; BGHSt 41, S. 140, 142). Die Informationen sind als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Kreditinstitute durch Artikel 12 und 14 des Grundgesetzes besonders geschützt. Die Bundesregierung ist bei der Beantwortung parlamentarischer Anfragen verpflichtet, die Grundrechte der betroffenen Grundrechtsträger zu wahren. Die besondere Bedeutung dieses Geheimnisschutzes hat der Gesetzgeber im Übrigen auch in der Verschwiegenheitspflicht nach § 9 des Kreditwesengesetzes (KWG) zum Ausdruck gebracht. Die betroffenen Informationen können nach sorgfältiger Abwägung mit den Informationsrechten der Abgeordneten des Deutschen Bundestages nicht in der für Kleine Anfragen nach § 104 i. V. m. § 75 Absatz 3 und § 76 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GO BT) vorgesehenen, zur Veröffentlichung in einer Bundestagsdrucksache bestimmten Weise erfolgen. Die betreffenden Antworten werden deshalb als VS-VERTRAULICH eingestuft in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellt und können dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Transportvolumens der Seeschifffahrt am Gesamtverkehr seit dem Jahr 1990 entwickelt, und wie stellt sich der Marktanteil deutscher Eigner dar (bitte jeweils in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Der Anteil des deutschen über Seehäfen abgewickelten Außenhandels betrug im Jahr 2011 437 Mrd. Euro bzw. 22,2 Prozent des deutschen Außenhandelswertes. Jedoch werden über 95 Prozent des Ferngüterhandels über den Seeweg abgewickelt. Bei Betrachtung des gesamten internationalen Warenverkehrs liegt der Seeanteil bei ca. 70 Prozent (Quelle: u. a. Flottenkommando, Jahresbericht 2012).

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) erfasst nur die im deutschen Schiffsregister erfassten Schiffe. Für einen internationalen Vergleich wird daher auf Zahlen von IHS Fairplay bzw. des Verbands Deutscher Reeder (VDR) zurückgegriffen. Danach gehörte die deutsche Handelsflotte, d. h. Schiffe, die sich überwiegend im Eigentum Deutscher befinden, mit 3 878 Schiffen (rd. 90 Mio. Bruttoreaumzahl – BRZ) Ende 2011 neben der japanischen (rd. 3 800 Schiffe mit rd. 142 Mio. BRZ) und griechischen (rd. 3 200 Schiffe mit 129 Mio. BRZ) zu den drei führenden Handelsflotten der Welt.

Entwicklung des Marktanteils der deutschen Handelsflotte

jeweils zum 31. 12.	Deutsche Flotte		BRZ-Anteil an Welthandelsflotte
	Schiffe	Mio. BRZ	
2000	2 069	24,9	4,8%
2001	2 183	28,5	5,3%
2002	2 270	30,4	5,6%
2003	2 432	36,3	6,4%
2004	2 582	42,8	7,2%
2005	2 755	54,3	8,5%
2006	2 926	61,9	9,1%

jeweils zum 31. 12.	Deutsche Flotte		BRZ-Anteil an Welthandelsflotte
	Schiffe	Mio. BRZ	
2007	3 185	69,1	9,5%
2008	3 473	76,3	9,7%
2009	3 562	77,5	9,3%
2010	3 748	85,2	9,4%
2011	3 878	91,8	9,4%

Quelle: IHS Fairplay, VDR, Handelsschiffe > 1 000 BRZ.

Der Anteil der deutschen Flotte an der Welthandelsflotte konnte von 5 Prozent Ende 2002 auf 9,4 Prozent Ende 2011 gesteigert werden. Die deutsche Containerschiffsflotte hat im weltweiten Vergleich eine führende Position. Ihr Anteil betrug mit rd. 1 800 Schiffen und einer Containerkapazität von rd. 5 Mio. Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) Ende 2011 rd. 33 Prozent. Ende 2000 lag der Anteil noch bei 26 Prozent (Quelle: ISL, Bremen SSMR).

In den Bereichen Massengut- sowie Tankschiffahrt gehörte die deutsche Handelsflotte (gemessen in BRZ) mit jeweils der Position 5 (Anteil an jeweilige Welthandelsflotte Ende 2012: 4,3 Prozent bzw. 4,1 Prozent) ebenfalls zu den führenden Flotten weltweit. Im Vergleich zu Ende 2011 betrug die jeweiligen Anteile Ende 2000 1,7 und 1,1 Prozent (Quelle: IHS Fairplay, VDR, Handelsschiffe > 1 000 BRZ).

Zahlen aus der Vergangenheit liegen nur eingeschränkt vor. Die Antworten auf diese und die folgenden Fragen sind daher nicht für den gewünschten Zeitraum ab 1990 möglich.

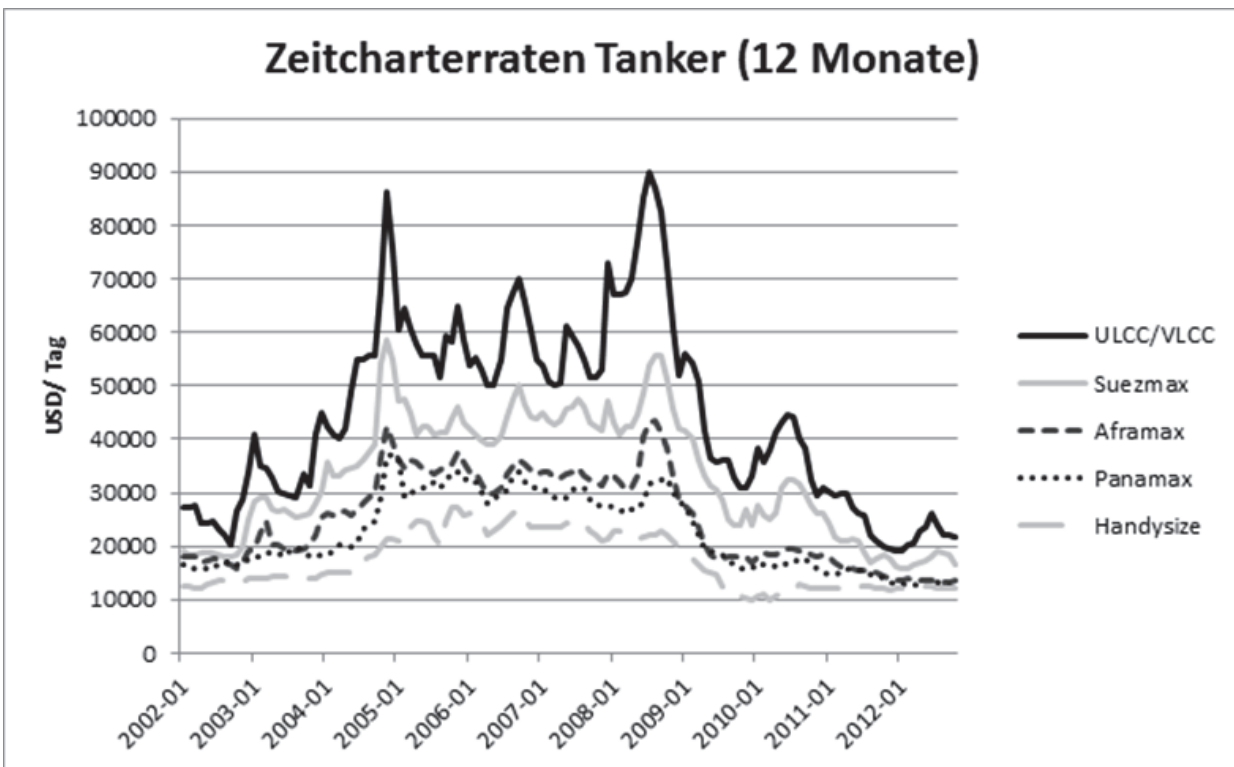
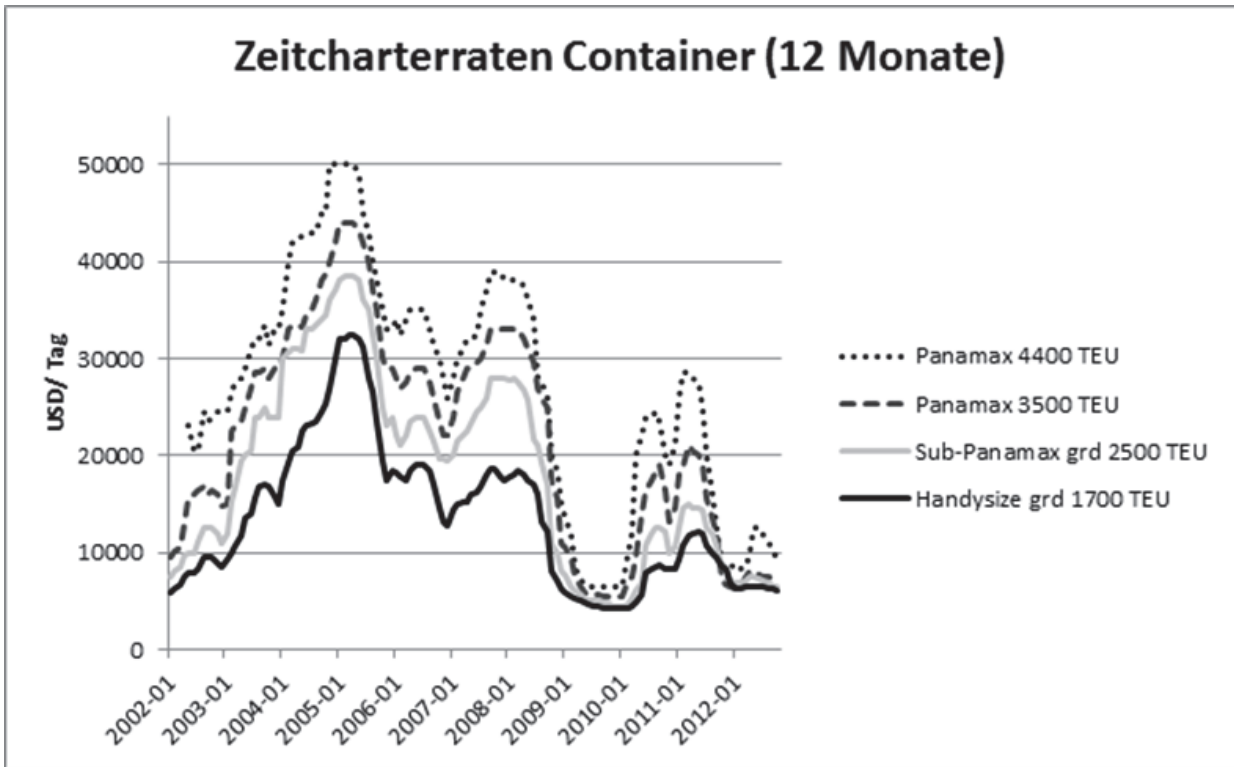
2. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Entwicklung im Charterratenmarkt unterschieden nach Schiffstypen in diesem Zeitraum dar?

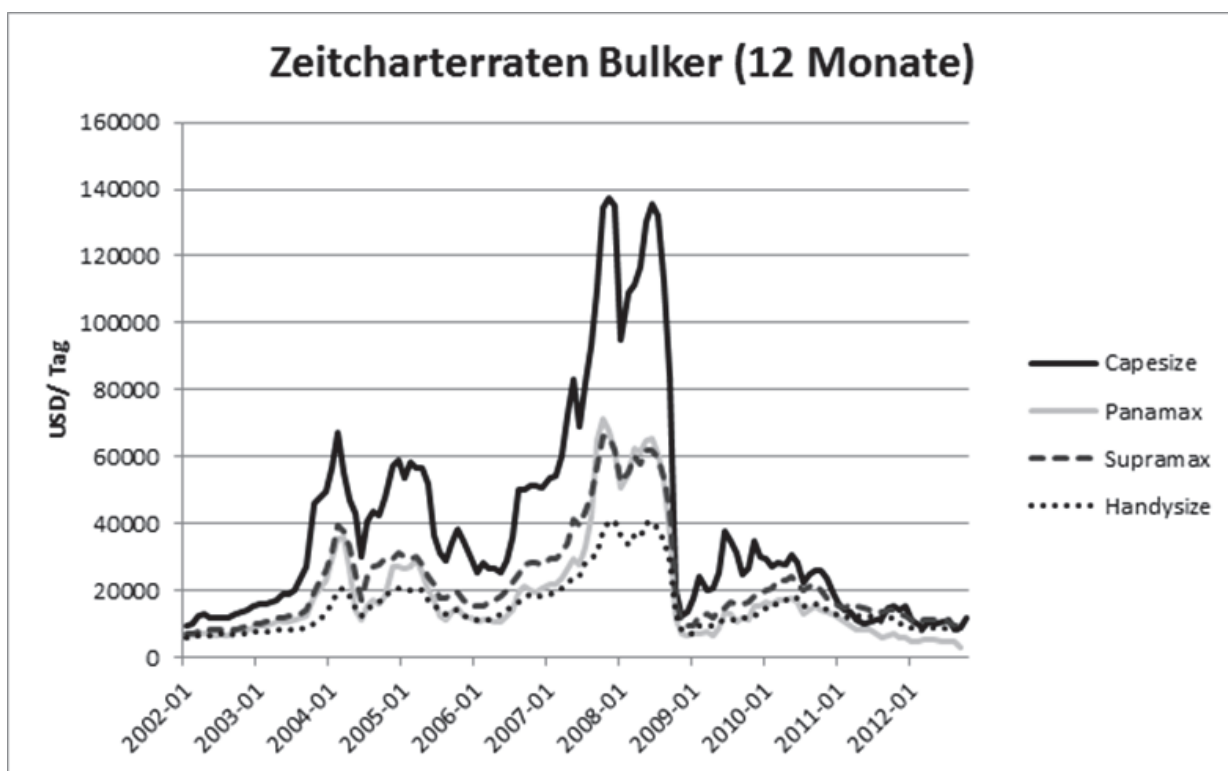
Die nachfolgenden Grafiken veranschaulichen, dass die aktuellen Zeitcharterraten bei allen Schiffstypen und in allen Größenklassen deutlich unter den Höchstwerten der letzten zehn Jahre auf einem äußerst niedrigen Niveau liegen. Im Bereich der Containerschiffahrt konnten sein Anfang des Jahres nur in manchen Segmenten kleinere Ratenanstiege verzeichnet werden. Im Vergleich zu den Durchschnitts- oder Höchstwerten der vergangenen zehn Jahre ist jedoch zum Jahresende 2012 noch keine Erholung bei den Charterraten eingetreten.

Zeitcharterraten Containerschiffe (6 bis 12 Monate)

	Charterrate		Höchstwert der letzten 10 Jahre	10-Jahres- Durchschnittsrate per 10/2012
	01/2012	10/2012		
725 TEU	4 250	4 500	13 750	7 394
1 000 TEU	5 000	5 300	19 500	9 947
1 700 TEU	6 250	6 100	32 500	14 030
2 500 TEU	6 800	6 500	38 500	18 784
3 500 TEU	6 250	7 000	44 000	22 574
4 400 TEU	8 000	9 500	50 000	27 207

Quelle: Clarksons, November 2012.





Quelle: Clarksons, November 2012.

- Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Umfang und die Struktur der deutschen Handelsflotte in diesem Zeitraum entwickelt, und wie hoch war jeweils ihr Durchschnittsalter im Vergleich zur Welthandelsflotte (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Die deutsche Handelsflotte umfasste nach Erhebungen des BSH am 31. Oktober 2012 (vgl. nachfolgende Tabelle) insgesamt 3 602 Schiffe, von denen 3 137 ausgeflaggt (in der Tabelle: Bareboat-Charter) waren. Im Jahr 1999 lagen diese Werte bei 1 452 bzw. 735 Schiffen.

Bestand der deutschen Handelsflotte ab BRZ 100 für den Zeitraum 1999 bis 2012

Stand jeweils 31. 12., für 2012: 31. 10.	Anzahl Deutsche Flagge	Anzahl Bareboat-Charter
1999	717	735
2000	689	890
2001	605	1 075
2002	549	1 203
2003	482	1 469
2004	508	1 592
2005	603	1 751
2006	574	2 202
2007	546	2 523
2008	645	2 627
2009	624	2 823

Stand jeweils 31. 12., für 2012: 31. 10.	Anzahl Deutsche Flagge	Anzahl Bareboat-Charter
2010	571	3 034
2011	530	3 155
2012	465	3 137

Quelle: BSH

Angaben zur Struktur der deutschen Flotte werden vom BSH nur für die Schiffe unter deutscher Flagge erhoben. Am 31. Oktober 2012 teilte sich die deutsche Flotte wie folgt auf Schiffsarten auf:

Deutsche Handelsschiffe ab BRZ	Stand	
	31. 10. 2012	
	Anz.	BRZ
Schiffsarten		
Handelsschiffe		
insgesamt	465	14 056 509
Schiffe zur Personenbeförderung		
insgesamt	86	49 242
Fahrgastschiffe mit Kabinen	1	22 496
Fahrgastschiffe ohne Kabinen	71	24 265
Sportanglerfahrzeuge u. Ä.	14	2 481
Trockenfrachtschiffe		
insgesamt	346	13 657 374
Eisenbahnfähren	4	89 515
andere Fähren	17	23 586
Ro-Ro-Schiffe	12	222 147
Stückgutfrachter	53	85 447
Kühlschiffe	0	0
Containerschiffe	245	12 824 104
Mehrzwecktrockenfrachter	13	141 420
Spezialtransportschiffe	2	41 401
Massengutfrachter	2	244 654
Massengut-Mehrzweckfrachter	0	0
Tankschiffe		
insgesamt	33	349 893
Mineralöltanker	20	308 000
Bunkerboote	4	1 130
Gastanker	2	10 171
Chemikalien-tanker	6	30 390
Sonstige Tanker	1	202

Quelle: BSH

Die Entwicklung des Durchschnittsalters der deutschen Flotte seit 2008 – Angaben zum Durchschnittsalter der Welthandelsflotte liegen der Bundesregierung nicht vor – kann den beiden nachfolgenden Tabellen entnommen werden:

Stand 31. 10. 2012	Anzahl deutsche Flagge	Durchschnittliches Alter	Anzahl ausgeflaggter Schiffe	Durchschnittliches Alter
Schiffe zur Personenbeförderung	86	39,2	5	19,8
Trockenfrachtschiffe	346	13,7	2 755	8,8
Tankschiffe	33	16,7	377	8,8

Quelle: BSH

Stand 31. 12. 2008	Anzahl deutsche Flagge	Durchschnittliches Alter	Anzahl ausgeflaggter Schiffe	Durchschnittliches Alter
Schiffe zur Personenbeförderung	94	36,3	2	23,4
Trockenfrachtschiffe	504	14,3	2 283	8,4
Tankschiffe	47	17,6	342	7,1

Quelle: BSH

4. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Bestellvolumen deutscher Reedereien für Neuschiffe seit dem Jahr 2007 entwickelt, und wie stellt sich dieses gegenüber der Zahl der Verschrottung und Schiffverkäufe dar?

Das Bestellvolumen in den Jahren 2000 bis 2010 kann nachfolgender Tabelle entnommen werden. Der Höhepunkt der Bestellungen lag im Jahr 2007 mit 643 Schiffen, während im Jahr 2011 nur 54 neue Schiffe durch deutsche Reedereien bestellt wurden:

Jahr	Aufträge	
	Schiffe	Mio. BRZ
2000	164	4,5
2001	133	2,8
2002	101	2,3
2003	340	11,9
2004	302	7,4
2005	330	8,3
2006	401	8,7
2007	643	25,2
2008	215	10,1
2009	31	0,7
2010	58	2,6
2011	54	2,8

Quelle: VDR/IHS Fairplay.

Die Abwrackungen deutscher Reeder sind seit 2010, wie nachstehender Tabelle entnommen werden kann, stark angestiegen und betrafen im laufenden Jahr (bis September 2012) 19 Schiffe mit einer gesamten BRZ in Höhe von 457 801 BRZ.

Jahr – Abwrackungen deutscher Reeder	Schiffe	BRZ
2007	1	18 101
2008	2	44 052
2009	6	194 074
2010	14	462 776
2011	14	544 991
2012 (bis 30.09.)	19	457 801

Quelle: Schätzung VDR.

5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Schifffahrtsunternehmen in Deutschland seit dem Jahr 1990 entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben), und wie stellt sich die Struktur deutscher Schifffahrtsunternehmen nach Rechtsform und Unternehmensgröße dar?

Der Bundesregierung liegen zu dieser Frage nur die in der folgenden Tabelle dargestellten Informationen vor. Danach gab es im Jahr 2011 insgesamt 388 Reedereien. Durchschnittlich besaßen deutsche Reedereien zehn Schiffe.

Flottengröße	Anzahl der Reedereien	Schiffe	Mio. BRZ
0–1	138	124	0,7
2–4	70	191	2,6
5–9	68	453	8,1
10–29	76	1 141	22,9
30–49	18	656	17,0
50–69	10	510	9,9
> 70	8	709	27,6
Summe	388	3 784	88,8

Quelle: VDR/BSH, Stand: 31. Dezember 2011.

6. Welche Formen der Schiffsfinanzierung lassen sich nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland unterscheiden, und welchen Anteil haben diese Kapitalquellen an der Finanzierung von deutschen Schiffen (bitte in Prozent angeben)?

In Bereich Schifffahrt sind grundsätzlich alle Formen der Finanzierung möglich. In Deutschland spielte in der Vergangenheit das KG-Modell in Verbindung mit Bankenfinanzierungen die Hauptrolle. In Zukunft werden jedoch andere Finanzierungsquellen an Bedeutung gewinnen. Hierzu gehören u. a. institutionelle Investoren, Private Equity, Family Offices, Unternehmensanleihen, Börsengänge. Der Bundesregierung liegen jedoch keine Angaben über die Anteile der verschiedenen Kapitalquellen im Bereich der Schiffsfinanzierung vor.

7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Fremdkapitalanteil an der Finanzierung von deutschen Schiffen seit dem Jahr 2007 entwickelt?

Konkrete und vollständige Zahlen zum Anteil der Fremdfinanzierung bei Schiffsfinanzierungen liegen der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und der Deutschen Bundesbank nicht vor. Es ist jedoch bekannt, dass in der Boomphase der Schifffahrt bis 2007/2008 teilweise Finanzierungen mit hohen Fremdkapitalanteilen bis ca. 95 Prozent durchgeführt wurden, wobei es zum Teil auch Vorfinanzierungen von Eigenmitteln, die durch geschlossene Fonds KGs beschafft werden sollten, gab. Nach den vorliegenden Informationen haben einige Institute das Neugeschäft eingestellt und prolongieren nur im Einzelfall bestehende Kreditengagements.

8. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der schiffsfinanzierenden Banken in Deutschland seit dem Jahr 1990 entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und als Übersicht auflisten)?

Über die genaue Zahl der schiffsfinanzierenden Banken kann für den gewünschten Zeitraum, der mehr als 20 Jahre umfasst, keine verlässliche Angabe gemacht werden. Die BaFin geht davon aus, dass ca. 27 Banken eine hohe Marktabdeckung darstellen, davon waren insbesondere die zehn nachfolgend genannten Banken zuletzt (Quelle: HANSA International Maritime Journal, 2012/Nr. 11) in der Schiffsfinanzierung aktiv – wobei die Commerzbank und die HSH (Restructuring Unit) kein Neugeschäft (mehr) betreiben:

- (1) HSH (Kernbank)
- (2) HSH (Restructuring Unit)
- (3) Nord/LB
- (4) Bremer LB
- (5) Helaba
- (6) KfW IPEX-Bank
- (7) Commerzbank
- (8) UniCredit
- (9) Deutsche Shipping
- (10) DVB Bank.

9. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Kreditvolumen dieser Banken im Geschäftsfeld Schiffe seit dem Jahr 2007 entwickelt, und wie stellt sich das Verhältnis von Darlehensbestand und Zusagen dar?

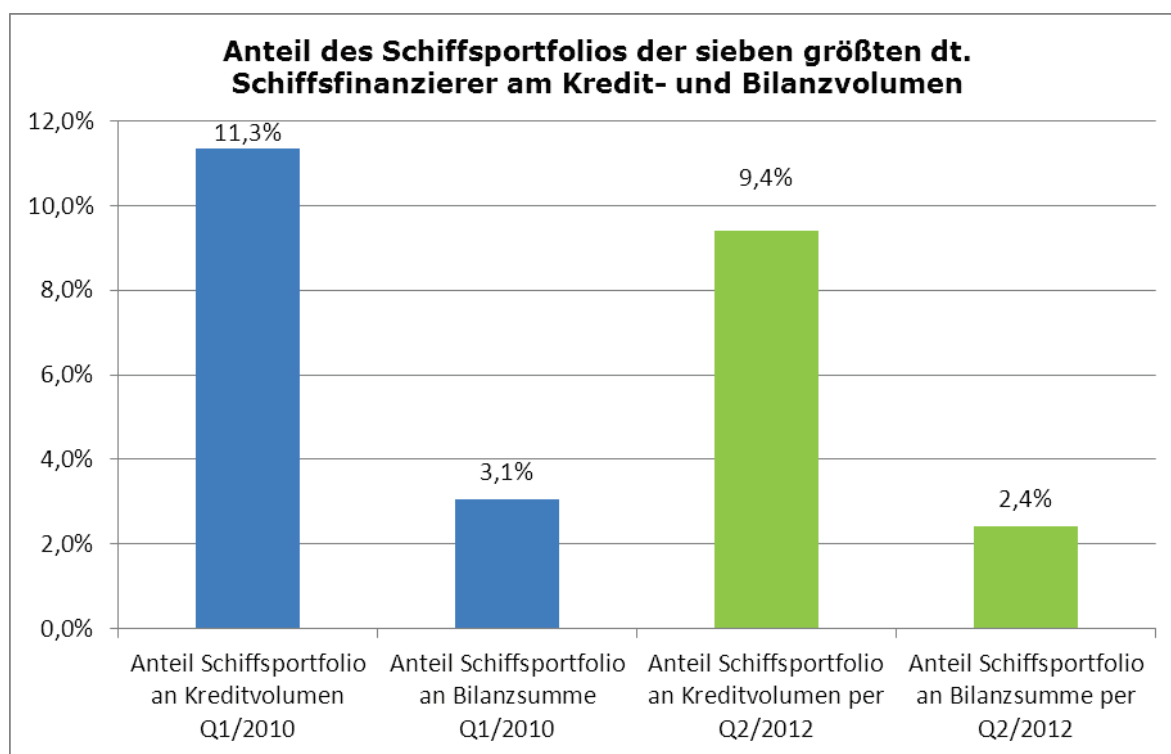
Das Kreditvolumen dieser Banken im Schiffsbereich hat sich von 2007 von rd. 93 Mrd. Euro auf rd. 108 Mrd. Euro im Jahr 2011 erhöht. Mitte 2012 betrug das Kreditvolumen der acht größten deutschen Schiffsfinanzierer (HSH Nordbank, Commerzbank Gruppe, NordLB Gruppe, HVB, DVB, KfW IPEX, Deutsche Bank und DekaBank) insgesamt rund 100 Mrd. Euro. Im Vergleich dazu lag das gesamte Kreditvolumen Anfang 2010 bei den sieben größten deutschen Schiffsfinanzierern (ohne DekaBank) bei insgesamt rund 115 Mrd. Euro; das Gesamtexposure im Bereich der Schiffsfinanzierung ist zurückgegangen. Die Neuzusagen sind stark zurückgegangen und haben sich im Vergleich zum Vorjahr (Schätzung) im Jahr 2011 auf rund 5,3 Mrd. Euro halbiert (Quelle: HANSA International Maritime Journal, 2012/Nr.11). Für die Jahre 2007

bis 2009 sind bei der BaFin und Deutschen Bundesbank keine vergleichbaren Daten verfügbar.

10. Welchen Anteil hat nach Kenntnis der Bundesregierung das Schiffskreditportfolio am Gesamtkreditvolumen sowie an der Bilanzsumme der Banken im genannten Zeitraum?

Dieser Anteil unterscheidet sich von Bank zu Bank erheblich. Den höchsten Anteil an der gesamten Bilanzsummen hatte im Jahr 2011 der Darlehensbestand im Bereich Schiffe bei der KfW IPEX-Bank (14,4 Mrd. Euro; 31 Prozent). Es folgen die HSH (nur Kernbank – 19 Mrd. Euro; 25 Prozent), die Bremer LB (6,3 Mrd. Euro; 17 Prozent), die Nord LB (10,6 Mrd. Euro; 7 Prozent) und die Commerzbank (21,2 Mrd. Euro; 3 Prozent) (Quelle: HANSA International Maritime Journal, 2012/Nr. 11).

Dabei ist der Anteil des Schiffsportfolios der sieben größten deutschen Schiffsfianzierer am Gesamtkreditvolumen zwischen dem ersten Quartal 2010 und zweiten Quartal 2012 von 11,3 Prozent auf 9,4 Prozent gesunken. Der Anteil des Schiffsportfolios an der Bilanzsumme ist im gleichen Zeitraum von 3,1 Prozent auf 2,4 Prozent gefallen.



11. Welche Höhe umfasst nach Kenntnis der Bundesregierung die Risikovorsorge in diesem Segment am Gesamtkreditportfolio der Institute, und wie hat sich diese seit dem Jahr 1990 entwickelt?

Konkrete Zahlen zur Höhe der Risikovorsorge für das Segment liegen nicht vor.

12. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Flottenstruktur der Schiffskreditportfolien je Bank seit dem Jahr 2007 entwickelt?

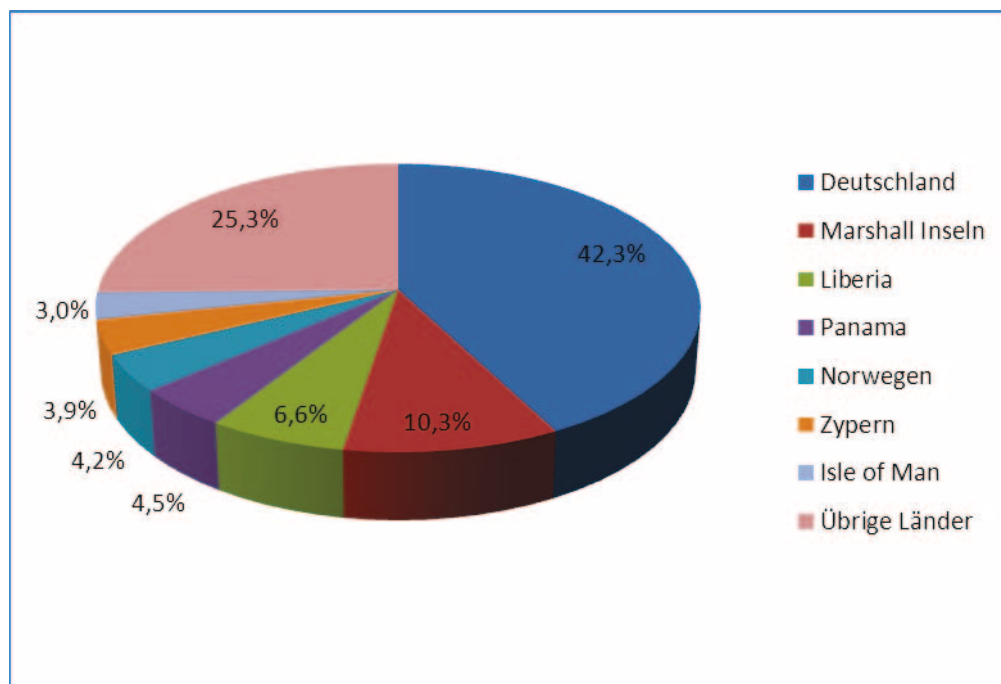
Der Anteil der Containerschiffe hat sich von 2010 zu 2011 von 32 Prozent auf 38 Prozent erhöht, während der Anteil der Bulker von 17 Prozent auf 13 Prozent und der Anteil der Tanker von 23 Prozent auf 18 Prozent gefallen ist (Quelle: HANSA International Maritime Journal, 2012/Nr. 11).

Bei der BaFin und der Deutschen Bundesbank liegen einzelinstitutsspezifische Informationen zur Flottenstruktur vor, deren Bekanntwerden allerdings geeignet wäre, die Wettbewerbsposition der betroffenen Kreditinstitute nachteilig zu beeinflussen. Die Antwort auf diese Frage kann nach sorgfältiger Abwägung mit den Informationsrechten der Abgeordneten des Deutschen Bundestages nicht in der für Kleine Anfragen nach § 104 i. V. m. § 75 Absatz 3 und § 76 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GO BT) vorgesehenen, zur Veröffentlichung in einer Bundestagsdrucksache bestimmten Weise erfolgen. Die Antwort wird deshalb als VS-VERTRAULICH eingestuft in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

13. Wie verteilt sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Schiffskreditportfolio der jeweiligen Institute auf einzelne Ländergruppen (bitte in Prozent und nach Ländergruppen aufschlüsseln)?

Rund drei Viertel der Schiffskredite werden von den genannten Banken an europäische Adressen vergeben. Deutsche Kreditnehmer haben einen Anteil von 40 Prozent. Kreditnehmer in Nordamerika und Asien haben je einen Anteil von 9 Prozent (Quelle: HANSA International Maritime Journal, 2012/Nr. 11).

Nach den der BaFin und der Deutschen Bundesbank zugrunde liegenden aggregierten Daten verteilt sich das gesamte Schiffsportfolio der acht größten deutschen Institute auf folgende Länder (Länder mit einem Anteil von mindestens 3 Prozent wurden separat aufgeführt):



Bei der BaFin und der Deutschen Bundesbank liegen zudem einzelinstitutspezifische Informationen vor, deren Bekanntwerden geeignet wäre, die Wettbewerbsposition der betroffenen Kreditinstitute nachteilig zu beeinflussen. Die Antwort auf diese Frage kann nach sorgfältiger Abwägung mit den Informationsrechten der Abgeordneten des Deutschen Bundestages nicht in der für Kleine Anfragen nach § 104 i. V. m. § 75 Absatz 3 und § 76 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GO BT) vorgesehenen, zur Veröffentlichung in einer Bundestagsdrucksache bestimmten Weise erfolgen. Die Antwort wird deshalb als VS-Vertraulich eingestuft in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

14. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Positionierung deutscher Schiffsfinanzierer nach Kreditvolumen und Umsatz im nationalen und internationalen Vergleich dar?

Die deutschen Banken halten (Quelle: Marine Money, 2011) insgesamt weiterhin einen großen Anteil des weltweiten Schiffportfolios (ca. 44,6 Prozent) und sind im internationalen Vergleich führend. Die Commerzbank, die sich aus der Schiffsfinanzierung zurückzieht, ist mit einem Bestand in Höhe von 27,7 Mrd. US-Dollar einer der weltweit größten Schiffsfinanzierer; ebenfalls führend sind die norwegische Bank DnB und die HSH Nordbank. Im Gefolge der Finanz- und Wirtschaftskrise, die auch die globale Schifffahrtsindustrie außergewöhnlich stark in Mitleidenschaft zog, ist das deutsche Schiffskreditvolumen aber tendenziell rückläufig. Insgesamt ragen europäische Banken im globalen Ranking der Schiffsfinanzierung hervor, zunehmend treten aber auch chinesische Banken ins Blickfeld. Auch bei Konsortialfinanzierungen sind deutsche Banken auf internationalem Parkett stark vertreten. Häufig sind hier andere deutsche Banken Konsortialpartner. Die für einen internationalen Bankenvergleich notwendigen Informationen insbesondere hinsichtlich des Neugeschäfts bzw. Umsatzes von Banken liegen der Bundesregierung jedoch nicht vor.

15. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Schiffsfonds in Deutschland seit dem Jahr 1990 und deren Rechtsform entwickelt (bitte in Prozent aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

16. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der in Schiffsfonds investierenden Kapitalanleger seither entwickelt, und wie teilt sich diese in Privatanleger und institutionellen Anleger auf?

Laut Informationen des Verbandes Geschlossene Fonds (VGF) investierten im Jahr 2011 10 557 (2010: 12 484) Anleger in Schiffsfonds. Die durchschnittliche Zeichnungshöhe betrug 26 657 Euro (2010: 33 629 Euro). Davon waren im Jahr 2011 3 718 (2010: 4 772) Anleger an Kapitalerhöhungen mit durchschnittlich 8 053 Euro (2010: 23 349 Euro) beteiligt.

Im Jahr 2011 wurde Eigenkapital in Höhe von 505,7 Mio. Euro (2010: 996,3 Mio. Euro) eingesammelt. Davon stammten 502,9 Mio. Euro (2010: 878,6 Mio. Euro) von privaten und 2,8 Mio. Euro (2010: 117,7 Mio. Euro) von institutionellen Anlegern.

17. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil ausländischer Kapitalanleger?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

18. Auf welche Summe beläuft sich nach Kenntnis der Bundesregierung das zur Verfügung stehende Gesamtkommanditkapital?

Vergleiche Antwort zu Frage 19.

19. Auf welche Summe beläuft sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Gesamtinvestitionsvolumen der Schiffsbeteiligungen, und wie viele Schiffe wurden damit realisiert (bitte in Prozent und nach Schiffstypen aufschlüsseln)?

Laut Informationen des VGF lag Ende 2011 das gesamte Fondsvolumen bei Schiffsbeteiligungen bei 51,5 Mrd. Euro. Das anteilige Eigenkapital betrug 21,3 Mrd. Euro. Die Zahl der damit finanzierten Schiffe liegt der Bundesregierung nicht vor.

20. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Kreditzusagen bzw. Investments der Banken und Emissionshäuser für noch nicht fertiggestellte Schiffe?

Bei der BaFin und der Deutschen Bundesbank liegen hierzu einzelinstitutspezifische Informationen vor, deren Bekanntwerden allerdings geeignet wäre, die Wettbewerbsposition der betroffenen Kreditinstitute nachteilig zu beeinflussen. Die Antwort auf diese Frage kann nach sorgfältiger Abwägung mit den Informationsrechten der Abgeordneten des Deutschen Bundestages nicht in der für Kleine Anfragen nach § 104 i. V. m. § 75 Absatz 3 und § 76 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GO BT) vorgesehenen, zur Veröffentlichung in einer Bundestagsdrucksache bestimmten Weise erfolgen. Die Antwort wird deshalb als VS-Vertraulich eingestuft in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

21. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der sogenannten notleidenden Schiffsbeteiligungen der Banken bzw. Emissionshäuser, und wie hat sich dieser seit dem Jahr 2007 entwickelt?

Bei der BaFin und der Deutschen Bundesbank liegen hierzu einzelinstitutspezifische Informationen vor, deren Bekanntwerden allerdings geeignet wäre, die Wettbewerbsposition der betroffenen Kreditinstitute nachteilig zu beeinflussen. Die Antwort auf diese Frage kann nach sorgfältiger Abwägung mit den Informationsrechten der Abgeordneten des Deutschen Bundestages nicht in der für Kleine Anfragen nach § 104 i. V. m. § 75 Absatz 3 und § 76 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GO BT) vorgesehenen, zur Veröffentlichung in einer Bundestagsdrucksache bestimmten Weise erfolgen. Die Antwort wird deshalb als VS-Vertraulich eingestuft in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

22. Welchen Umfang hat nach Kenntnis der Bundesregierung das von den Sanierungsfällen betroffene Kommanditkapital im genannten Zeitraum?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

23. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der betroffenen Schiffe in diesem Zeitraum, und um welche Schiffstypen handelte es sich dabei?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

24. In welchem Umfang erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die Zuführung von Sanierungskapital durch Erhöhung von Eigen- bzw. Fremdkapital (bitte in Prozent angeben)?

Laut Informationen des VGF betragen Eigenkapitalerhöhungen im Jahr 2011 104,2 Mio. Euro (2010: 285,6 Mio. Euro). Weitere Angaben liegen der Bundesregierung nicht vor.

25. Wie viele Insolvenzen von Schiffsfonds waren nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2011 zu verzeichnen, und wie hat sich ihre Zahl seit dem Jahr 2007 entwickelt?

Genauere Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor. Nach Presseberichten liegt die Zahl der Insolvenzen bei Schiffsfonds über 100.

26. Welche Konsequenzen wird nach Einschätzung der Bundesregierung die Einführung der Basel-III-Vorgaben und die Anforderungen an die Eigenkapitalausstattung der Banken für die Finanzierung der deutschen Schifffahrt haben?

Die neuen Baseler Anforderungen an die Kapital- und Liquiditätsausstattung sollen dazu beitragen, das Bankensystem insgesamt widerstandsfähiger gegenüber Krisen zu machen. Deshalb zielen die Neuregelungen im Wesentlichen darauf ab, die Kapitalausstattung von Instituten insgesamt zu verbessern, während die Risikogewichte für einzelne Forderungsarten nach jetzigem Verhandlungsstand nicht überarbeitet werden. Dies gilt auch für die Unternehmensfinanzierung im Allgemeinen sowie die Schiffsfinanzierung im Besonderen. Ausnahmen bilden hingegen Verbriefungspositionen, Forderungen aus Derivatetransaktionen sowie Positionen des Handelsbuchs, bei denen die Kapitalanforderungen in der Vergangenheit zu niedrig waren und die deshalb zum Teil stark angehoben wurden bzw. werden sollen. Basel III würde die Schiffsfinanzierung gegenüber der Finanzierung anderer Branchen weder begünstigen noch hemmen. Abzuwarten sind jedoch in diesem Zusammenhang auch die endgültigen Inhalte der CRR (Capital Requirements Regulation) bzw. CRD IV.

27. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bislang ergriffen, um einen Ausweg aus der Krise der Schiffsfinanzierung zu ermöglichen, und wie bewertet sie den bisherigen Erfolg dieser Aktivitäten?

Die Bundesregierung und auch die Bundesländer haben in der Finanzkrise mit umfangreichen Maßnahmen die deutsche Banken unterstützt, um das Bankensystem zu stabilisieren. Dies hat dazu beigetragen, dass Banken weiterhin in der Schiffsfinanzierung tätig sein können. Vor dem Hintergrund der schwierigen

gen Marktlage in der internationalen Schifffahrt sind die Risiken in der Schiffsfinanzierung deutlich gestiegen. Es ist daher nachvollziehbar, dass Banken hierauf reagieren müssen. Es kann hier als Erfolg gewertet werden, dass Eigenkapitalgeber, Reeder und Banken gemeinsam trotz des schwierigen Marktumfelds bislang in zahlreichen problematischen Einzelfällen Lösungen gefunden haben.

28. Wird die Bundesregierung angesichts der bestehenden Kreditkrise an ihrer Politik festhalten, wonach „in Bezug auf den Bereich Schiffsfinanzierung [...] keine speziellen staatlichen Maßnahmen geplant“ sind (vgl. ihre Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/6238), und wenn ja, wie begründet sie diese Haltung?

In Bezug auf den Bereich Schiffsfinanzierung plant die Bundesregierung weiterhin keine spezielle Maßnahmen. Staatliche Finanzierungsprogramme sind zur Überwindung von zyklischen und strukturellen Problemen einer Branche keine geeignete Lösung und bergen die Gefahr, Anpassungsprozesse zu verzögern. Zudem wäre es bedenklich, wenn Banken die Risiken ausgewählter Kreditengagements in einer Branche auf den Staat verlagern könnten. In der gegenwärtigen schwierigen Lage ist es wichtig, dass Eigenkapitalgeber, Reeder und Banken weiterhin gemeinsame Lösungen zur Überwindung der Krise finden und die Grundlagen für neue tragfähige Finanzierungskonzepte finden.

29. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Finanzierungshilfen ausländischer Wettbewerber für ihre nationalen Schifffahrtsunternehmen?

In einigen asiatischen Ländern sind laut Presseberichten Programme zur Unterstützung nationaler Reedereien aufgelegt worden. Genaue Informationen über die Konditionen dieser Programme hat die Bundesregierung nicht.

30. Welche Maßnahmen sind bei den Treffen des Koordinators der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft mit Vertretern schiffsfinanzierender Banken am 5. Juli und 30. August 2012 in Berlin im Einzelnen beraten worden, und welche der dort diskutierten Lösungsansätze sollen weiterverfolgt werden?

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung hat seit Beginn der Schifffahrtskrise zu mehreren Treffen zur Schiffsfinanzierung eingeladen. Ziel dieser Gesprächsrunden ist es, alle Beteiligten zur gemeinsamen Suche nach Wegen zur Überwindung der Krise zusammenzubringen. In diesen Gesprächen wurden zuletzt die in den nachfolgenden Fragen 31 bis 34 aufgegriffenen Themen diskutiert.

31. Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung, auf eine Versicherungssteuer für horizontale Kooperationsmodelle zu verzichten, um sogenannte Aufliiegerprogramme von Reedereigenossenschaften zu ermöglichen und dem Markt auf diese Weise befristet Überkapazitäten zu entziehen?

Abhängig vom jeweils konkret vorliegenden Sachverhalt kann es sich bei einem sog. Kooperationsmodell um eine steuerpflichtige Versicherung im Sinn des Versicherungsteuergesetzes handeln. Gegebenenfalls kommt ein „Verzicht“ auf die Versicherungssteuer im Einzelfall in Form und unter den Voraussetzungen eines Erlasses im Sinn des § 227 der Abgabenordnung in Betracht.

32. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorschlag, die Besteuerung des sogenannten Unterschiedsbetrages im Falle eines Verkaufs bzw. einer Verschrottung von Schiffen oder aber der Rückkehr von der Tonnagebesteuerung zur normalen Gewinnermittlung zu überprüfen, um die Aussonderung älterer Schiffe zu erleichtern und so das Kapazitätswachstum der deutschen Schiffsflotte zu reduzieren?

Durch die gewinnerhöhende Auflösung des Unterschiedsbetrags werden die in der Zeit vor dem Wechsel zur Tonnagegewinnermittlung gebildeten stillen Reserven erstmals einer Besteuerung zugeführt. Die gewinnerhöhende Auflösung ist das logische Pendant zu dem vorangehenden Verzicht auf die Besteuerung der stillen Reserven anlässlich der ursprünglichen Option zur Tonnagebesteuerung und der damit verbundenen Feststellung des Unterschiedsbetrags.

Gleichwohl wird die Bundesregierung die Problematik der Besteuerung des Unterschiedsbetrags in Fällen eines Verkaufs oder einer Verschrottung von Schiffen in Zusammenhang mit der Kapazitätsreduzierung der deutschen Schiffsflotte überprüfen.

33. Wie bewertet die Bundesregierung die vom Verband Deutscher Reeder sowie der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgentlemen e. V. gemeinsam mit Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und Banken entwickelte alternative Schiffsbewertungsmethode „Long Term Asset Value“, die bei der Wertermittlung von Schiffen nicht allein von der aktuellen Marktsituation ausgeht, sondern den Wert auf mittlere Sicht festlegt und damit zu einer langfristigeren Bewertung von Schiffen beitragen will?

Die Methodik der „Long Term Asset Value“ (LTAV) steht laut Gutachten einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft weitestgehend im Einklang mit dem IDW Standard „Grundsätze zur Durchführung von Unternehmensbewertungen“ (IDW, S. 1).

Jedoch ist die Auswahl der Parameter, die im zugrunde liegenden Discounted Cashflow-(DCF-)Verfahren eingesetzt werden, aus Sicht der deutschen Aufsicht problematisch. So wird u. a. auf Charterraten abgestellt, deren Prognostizierbarkeit nur sehr schwer möglich ist. Bilanziell ist auf die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs bzw. der International Reporting Standards zu verweisen, die das Verfahren nicht vollumfänglich widerspiegeln und erwähnen. Deshalb bevorzugt die Aufsicht eher eine vorsichtige, im Zweifel konservative Bewertung. Bislang fehlt ein Nachweis, dass das Verfahren zu belastbaren Werten führt. Es wird daher von der Bankenaufsicht nicht als Bewertungsmaßstab anerkannt. Allenfalls wäre das Verfahren für Spezialschiffe einsetzbar, sofern vertragliche (marktbasierende) Charterraten vorliegen. Der BaFin ist keine deutsche Bank bekannt, die das reine LTAV-Verfahren zur Ermittlung bilanzieller Werte einsetzt. Selbst 2009, als die Frachtraten auf ein sehr niedriges Niveau absanken, wurde das reine LTAV-Verfahren von keiner Bank zur Ermittlung von Schiffswerten eingesetzt. Inwiefern das Verfahren außerhalb der schiffsfinanzierenden Wirtschaft angewandt wird, entzieht sich der Kenntnis der BaFin.

34. Wie steht die Bundesregierung zu Vorschlägen, seitens der KfW Bankengruppe unter bestimmten Voraussetzungen Überbrückungskredite für Einschiffsgesellschaften bereitzustellen, die keine Kredite oder Tilgungsstundungen von Geschäftsbanken mehr erhalten?

Vergleiche Antwort zu Frage 28.

35. Wie steht die Bundesregierung zu Vorschlägen für ein Sonderprogramm der KfW Bankengruppe zur Finanzierung von Spezialschiffen und Offshore-Strukturen, um die Realisierung der Vorhaben insbesondere auch für mittelständische Schifffahrtsunternehmen zu ermöglichen?

Für die Bundesregierung ist das Gelingen der Energiewende eine der politischen Prioritäten. Die Einführung des 5-Mrd.-Euro-Sonderprogramms für die Errichtung von Offshore-Windparks, das zu Marktkonditionen angeboten wird, war notwendig, da Banken aufgrund der bestehenden technischen Risiken immer noch sehr zögerlich bei der Kreditvergabe für Offshore-Windparkprojekte waren und sind. Im Bereich der Errichterschiffe und Offshore-Strukturen ist derzeit kein Angebotsmangel feststellbar, der einen Engpass für den Ausbau der Offshore-Windenergie bedeuten würde, so dass vor diesem Hintergrund in diesem Bereich keine zusätzlichen Förderprogramme oder zusätzlichen Programme der KfW Bankengruppe notwendig sind. Soweit Reeder auf deutschen Werften Schiffe bestellen, können grundsätzlich die Landesbürgschaften für den Schiffbau mit einer bis zu 80-prozentigen Bürgschaftsquote genutzt werden.

36. Wie steht die Bundesregierung zu Vorschlägen für ein Sonderprogramm „Green shipping“ der KfW Bankengruppe, um die Einführung innovativer Technologien in der Schifffahrt zu forcieren, die mit höheren unternehmerischen und finanziellen Risiken verbunden sind?

Die Einführung eines Sonderprogramms „Green Shipping“ ist von der KfW Bankengruppe wegen bereits vorhandener Fördermöglichkeiten – etwa dem Umweltprogramm der KfW Bankengruppe – gegenwärtig nicht geplant. Darüber hinaus können innovative Technologien im Schiffbau in begrenztem Umfang durch das Umweltinnovationsprogramm oder das Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ gefördert werden.

37. Wie steht die Bundesregierung zu Vorschlägen, die Rolle der Europäischen Investitionsbank im Bereich Schiffsfinanzierung zu stärken, und inwieweit wird sie sich für eine entsprechende Änderung der Kreditvergeberichtlinien einsetzen?

Schiffsfinanzierungen fallen unter die Finanzierungspolitik der Europäischen Investitionsbank (EIB) für den Verkehrssektor. Voraussetzungen für eine Finanzierung durch die EIB sind eine Übereinstimmung mit den Förderzielen der Bank, angemessene Auslastungsfaktoren der finanzierten Schiffe sowie die Einhaltung hoher Umwelt- und Sozialstandards. Eine überarbeitete Fassung der Finanzierungspolitik für den Verkehrssektor wurde nach Abschluss eines öffentlichen Konsultationsverfahrens im Dezember 2011 vom Verwaltungsrat der EIB genehmigt. Im Rahmen der Überarbeitung hat sich die Bundesregierung bereits für eine Stärkung der Rolle der EIB bei der Finanzierung innovativer Schiffsprojekte sowie für eine verbesserte Prüfung der Einhaltung internationaler Handelsregeln im Rahmen der Kreditvergabe eingesetzt.

Die Vergabe von EIB-Darlehen im Schiffsverkehrssektor konzentriert sich auf die Unterstützung von Finanzierungsprojekten, die im Einklang mit dem Einsatz sauberer Technologien, einer verbesserten Kraftstoffeffizienz sowie sicheren und ökologisch effizienten Verfahren stehen.

