

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/19419 –

Schifffahrt in Zeiten von SARS-CoV-2

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Coronavirus brach Anfang des Jahres in China aus und der Ausbruch fand kurze Zeit später seinen dortigen Höhepunkt. Infolgedessen hat die chinesische Regierung ihre Seehäfen geschlossen, um die Ausbreitung des Virus einzudämmen. Inzwischen sind die chinesischen Häfen wieder geöffnet. Zum jetzigen Zeitpunkt sind nach Ansicht der Fragesteller die USA das Epizentrum des Virus. Einschränkungen in den Seehäfen sind auch hier nicht auszuschließen.

Gleichzeitig erbringen die deutschen Seehäfen und die dort arbeitenden Mitarbeiter systemrelevante Dienstleistungen für die Mobilität von Menschen und das Fortlaufen der Wirtschaft. Viele Güter, die für die heimische Produktion relevant sind und die Bevölkerung mit Alltagsgegenständen sowie Lebensmitteln versorgen, kommen über den Seeweg. Das gilt für Produkte aus aller Welt. Die wirtschaftlichen Folgen für die maritime Logistik und den Wirtschaftsstandort Deutschland werden sich allerdings erst in den kommenden Wochen voll entfalten und abschätzen lassen. Bisher wurden zahlreiche Schiffsanläufe abgesagt und noch ankommende Schiffe bringen weniger Ladung (<https://www.zds-seehaefen.de/2020/03/24/covid-19-aktuelle-information-der-hafenwirtschaft/>).

1. Wie viele TEU (Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) wurden in den letzten fünf Jahre nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem Seeweg im- und exportiert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Containerumschlag in deutschen Seehäfen (in 1.000 TEU)					
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019
Import	7.608	7.654	7.548	7.540	7.551
Export	7.573	7.551	7.581	7.595	7.510

2. Wie viele TEU wurden im ersten Quartal dieses Jahres im Vergleich zum vorherigen und letzten Jahr auf dem Seeweg im- und exportiert?

Statistische Zahlen zur Seeschifffahrt im ersten Quartal dieses Jahres liegen der Bundesregierung noch nicht vor.

3. Wie haben sich die Schiffsanläufe an deutschen Seehäfen im ersten Quartal im Vergleich zum vorherigen und letzten Jahr entwickelt?

Statistische Zahlen zur Seeschifffahrt im ersten Quartal dieses Jahres liegen der Bundesregierung noch nicht vor.

4. Rechnet die Bundesregierung mit einem weiteren Einbrechen der Im- und Exporte auf dem Seeweg, und wenn nein, warum nicht?

Es ist zu erwarten, dass der prognostizierte Rückgang der Weltwirtschaft sich auch im Umschlagsvolumen der Seehäfen niederschlägt.

5. Welche Güter werden nach Kenntnis der Bundesregierung mit dem Schiff importiert?

Der Empfang und Versand von Gütern wird vom Statistischen Bundesamt nach Güterabteilungen gem. NST-2007-Klassifikation publiziert. Demnach werden folgende Güterabteilungen in den deutschen Seehäfen empfangen:

- Landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse
- Kohle, rohes Erdöl und Erdgas
- Erze, Steine und Erden u. Ä.
- Nahrungs- und Genussmittel
- Textilien, Bekleidung, Leder u. Ä.
- Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse
- Kokerei- und Mineralölerzeugnisse
- Chemische Erzeugnisse etc.
- Sonstige Mineralerzeugnisse
- Metalle und Metallerzeugnisse
- Maschinen und Ausrüstungen u. Ä.
- Fahrzeuge
- Möbel, Musikinstrumente u. Ä.
- Sekundärrohstoffe, Abfälle
- Geräte und Material zur Güterbeförderung
- Umzugsgut, nicht marktbestimmte Güter
- Sammelgut
- Nicht identifizierbare Güter

6. Welche dieser Güter, die auf dem Seeweg importiert werden, sind systemrelevant?
7. Rechnet die Bundesregierung mit einem Rückgang der systemrelevanten Güter aufgrund der Corona-Krise?
8. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus ihrer Einschätzung?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine allgemeingültige Liste systemrelevanter Güter ist nicht bekannt. Der Bundesregierung liegen keine eigenen Auswertungen hierzu vor.

9. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung systemrelevante Güter momentan über die sonst nicht üblichen Häfen innerhalb Deutschlands oder Europas importiert?

Der Begriff „systemrelevant“ ist in der Statistik nicht definiert. Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

10. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung einen Engpass bei Containern in den Seehäfen, und wie kann diesem begegnet werden?

Der Bundesregierung ist kein genereller Engpass an Containern bekannt.

11. Ist die Bundesregierung dazu bereit, sich an öffentlichen Häfen zu beteiligen, wenn diese Liquiditätsengpässe haben?
12. Hat die Bundesregierung bereits Kenntnis zu Liquiditätsengpässen bei deutschen Seehäfen?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Liquiditätsengpässe der deutschen Seehäfen sind nicht bekannt. Die Hafenvirtschaftsunternehmen sind unterschiedlich durch die Pandemie betroffen.

Die für die Häfen zuständigen norddeutschen Länder haben unterschiedliche Regelungen getroffen, um Unternehmen der Hafenwirtschaft zu unterstützen.

13. Gibt es Seehäfen in Deutschland, die von der Corona-Krise und von den veränderten Logistikwegen profitieren und mit Gewinnzuwächsen in diesem Jahr rechnen können?
14. Welche Auswirkungen hat das auf den Handel mit systemrelevanten Gütern, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dieser Verschiebung?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die ersten Quartalszahlen der deutschen Seehäfen zeigen einen Rückgang im Containerumschlag bei bestimmten Gütern an, der Umschlag z. B. von Getreide hingegen ist gestiegen.

Der prognostizierte Rückgang der Weltwirtschaft wird auch Einfluss auf das Umschlagsvolumen der Seehäfen haben. Eine langfristige Verschiebung von Warenströmen wäre möglich.

15. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die Auswirkungen der Corona-Krise für die Schifffahrt abzufedern?

Um die See- und Binnenschifffahrt zu entlasten, wurde u. a. die Gültigkeit von deutschen Seeleutezeugnissen (Befähigungszeugnisse, Befähigungsnachweise, Schriftliche Nachweise) um bis zu sechs Monate verlängert. Reguläre Hafensaatkontrollen und flaggenstaatliche Besichtigungen wurden vorerst ausgesetzt. Seeleute dürfen mit ihrer eigenen Zustimmung ausnahmsweise länger als zwölf Monate an Bord bleiben.

Im Bereich der Binnenschifffahrt hat die Bundesregierung durch Erlass angeordnet, dass bestimmte Abweichungen von der Mindestbesatzung nicht als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden. Gleiches gilt, wenn Fahrtauglichkeits-, Eichbescheinigungen, Patente und andere Zeugnisse aufgrund der Pandemie nicht verlängert werden können.

Deutschland hat die Empfehlungen der Europäischen Kommission bzgl. der Freizügigkeit von Arbeitskräften in der See- und Binnenschifffahrt umgesetzt und entsprechende Erleichterungen für Transportpersonal bei der Einreise nach Deutschland in Kraft gesetzt. Das Ab- und Anmustern von Seeleuten und der Besatzungswechsel auf Binnenschiffen ist möglich. Dies stellt die Funktionsfähigkeit des Seeverkehrs und der Binnenschifffahrt sicher.

Der Schifffahrt stehen alle Hilfsmaßnahmen der Bundesregierung für Unternehmen zur Verfügung, wie Kurzarbeitergeld, Soforthilfen und KfW-Kredite. Eine Übersicht der Fördermaßnahmen findet sich auf der Internetseite des BMWi (<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Coronavirus/coronahilfe.html>). Im Übrigen berät die Bundesregierung über weitere Konjunkturmaßnahmen.