

MARINEKOMMANDO

JAHRESBERICHT 2023

Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der
Bundesrepublik Deutschland



BUNDESWEHR

MARINEKOMMANDO JAHRESBERICHT 2023

Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland



36. Auflage

Foto Titelseite: © Bundeswehr/Marcel Kröncke

1. Haftung für eigene Inhalte

Die Inhalte des Jahresberichts wurden mit größtmöglicher Sorgfalt durch die Redaktion erstellt und erzielen keinen wirtschaftlichen Gewinn. Der Jahresbericht ist offen zugänglich. Die Deutsche Marine ist lediglich für die eigenen Inhalte nach den allgemeinen Gesetzen verantwortlich. Für die Beiträge Dritter übernimmt die Deutsche Marine keine Haftung.

2. Urheberrecht

Die im Jahresbericht veröffentlichten Inhalte, Texte, Fotos und Grafiken unterliegen dem deutschen Urheberrecht, welche durch das Presse- und Informationszentrum der Marine geprüft wurden.

Diese sind mit der jeweiligen Quellenangabe als Fußnote bezeichnet und im Literaturverzeichnis ausführlich angegeben. Jede Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts bedürfen der vorherigen schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Urhebers bzw. Autors.

Für die im Jahresbericht enthaltenen Beiträge Dritter und aufgeführten sowie genutzten Quellen liegen Druck- und Veröffentlichungsfreigaben vor. Die Einhaltung des Urheberrechts obliegt der Beitragsersteller.

INHALTSVERZEICHNIS

KAPITEL 1

Maritime Sicherheit

1.0 Weltweit sicherer Seehandel.....	10
1.1 Piraterie.....	22
1.2 Maritime Flüchtlingsbewegungen.....	32
1.3 Maritimes Sicherheitsmanagement	40
1.4 Deutsche Marine	90

KAPITEL 2

Welthandel und Welthandelsflotte

2.0 Maritime Entwicklung weltweit.....	104
2.1 Entwicklung der Weltwirtschaft.....	114
2.2 Entwicklung des Welthandels.....	118
2.3 Entwicklung der Welthandelsflotte	124
2.4 Weltschiffbau.....	138
2.5 Verkehr durch Kanäle.....	142

KAPITEL 3

Deutsche maritime Wirtschaft

3.0 Maritime Entwicklung in Deutschland	148
3.1 Deutscher Außenhandel	158
3.2 Seegüterumschlag	162
3.3 Entwicklung der deutschen maritimen Wirtschaft	166
3.4 Deutsche Handelsflotte	172
3.5 Deutscher Schiffbau	178

ANHANG

Literaturverzeichnis	188
Begriffsbestimmungen	190
Abkürzungen	196
Danksagung	200

GRUSSWORT INSPEKTEUR DER MARINE ZUM JAHRESBERICHT „FAKTEN UND ZAHLEN ZUR MARITIMEN ABHÄNGIGKEIT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND 2023“



auf den folgenden Seiten wird Ihnen ein umfassender Einblick in die Bedeutung des maritimen Umfeldes für das Wohlergehen unsere Nation und über aktuelle Entwicklungen, welche damit zusammenhängen, gegeben. Dieser Bericht sollte Ihnen nicht nur als eine reine Bestandsaufnahme von Zahlen und Fakten, sondern auch als eine Reflexion darüber dienen, wie die maritime Abhängigkeit unsere Wirtschaft, unsere Sicherheit und auch unser tägliches Leben beeinflusst.

Deutschland als eine der weltweit führenden Exportnationen, bleibt weiterhin stark auf den freien Warenverkehr über Seewege angewiesen, um Rohstoffe, Waren und Produkte in alle Teile der Welt zu transportieren und von dort zu erhalten. Das sichere Agieren der nationalen und internationalen Akteure im maritimen Umfeld ist von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie und den Wohlstand unseres Landes. Wie wir auf dem afrikanischen Kontinent, in Südostasien oder auch direkt im Osten Europas sehen, ist die gegenwärtige sicherheitspolitische Weltlage konfliktgeladen und führt teils zu massiven Verwerfungen. Die maritimen Herausforderungen vor denen wir nach der COVID-19 Pandemie stehen, sind komplexer als je zuvor.

Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, der seit Februar letzten Jahres mit unveränderter Intensität andauert, demonstriert in deutlicher Weise nicht nur die Anfälligkeit unserer global vernetzten Weltwirtschaft, sondern wirkt sich auch anhaltend auf die globalen Warenströme aus. Dies betrifft nicht nur veränderte Transportrouten für Erdöl und Erdölprodukte aufgrund veränderter Handelsbeziehungen durch die russische Aggression, sondern reicht bis hin zu deutlichen Einschränkungen für den freien Seeverkehr im Schwarzen Meer.

Auch in diesem Jahr werden in Folge des Krieges ukrainische Getreidetransporte beschränkt, wodurch gerade besonders bedürftigen Menschen in ärmeren Ländern auf dem Globus erneut eine Grundversorgung mit Lebensmitteln verwehrt wird. Deutschland und seine Bündnispartner bleiben weiterhin gefordert, die Ukraine bei der Verteidigung zu unterstützen und die eigene Verteidigungsfähigkeit sicherzustellen. Mit der Absicht 2023 habe ich unseren eingeschlagenen Weg zur konsequenten Ausrichtung der Deutschen Marine an den Erfordernissen der Landes- und Bündnisverteidigung bekräftigt.

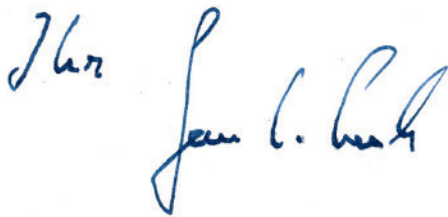
Mit unserem „Kurs Marine 2035+“ werden wir umfassend umsteuern und einen energischen Einstieg in unbemannte Systeme und Künstliche Intelligenz wagen. Unsere Vision ist eine schlagkräftige, resiliente, demographiefeste und damit zukunftsfähige Marine, die unseren Verbündeten als verlässlicher Alliierte beisteht, sich in multidimensionalen Operationen durchsetzen wird und weiter als flexibles Instrument deutscher Außen- und Sicherheitspolitik zur Verfügung steht. Nun gilt es den eingeschlagenen „Kurs Marine 2035+“ zu halten und die dahinterstehende zukünftige Marine auch zu realisieren. Nur so können wir auch morgen die Freiheit und Sicherheit der globalen Seewege gewährleisten.

Diese Freiheit beginnt bereits in der Ostseeregion, also direkt vor unserer Haustür. Mit dem Beitritt Finnlands zur NATO und dem bevorstehenden Beitritt Schwedens nimmt die Freiheit der Seewege sowohl für Handel als auch als Teil des militärischen Nachschubnetzwerks bis ins Baltikum, nach Schweden und Finnland eine essentielle Ausprägung an. Mit der in der Ostsee real existierenden Bedrohungslage für kritische maritime Infrastruktur, wie wir sie beispielsweise mit der Zerstörung der Nord Stream Pipelines in 2022 beobachten konnten, und der geografischen Nähe zu Russland als Hauptbedrohung für die NATO, entsteht ein noch komplexeres Sicherheitsumfeld. Hier gilt es die Vorteile aus der jüngsten NATO-Erweiterung zu nutzen und deutsche und alliierte Sicherheitsinteressen zu schützen und durchzusetzen.

Dies setzt die Deutsche Marine konsequent mit der Einrichtung eines regionalen maritimen Hauptquartiers für den Ostseeraum um. Von anfänglicher Kooperation in der Baltic Commanders Conference, einem regelmäßig tagendem Gesprächsgremium der Befehlshaber der verbündeten Ostseeanrainerstaaten, über die Koordination der Aktivitäten in See bis hin zur jetzt bereitstehenden Führungsleistung im Ostseeraum – die Deutsche Marine ist „ready to command, if required.“

Auch im 175. Jahr des Bestehens deutscher Marinen und ungeachtet der besonderen Gelegenheit, in 2023 auf unsere maritime Geschichte und Traditionen zurückzuschauen, heißt es also vorauszuschauen. Dieser Jahresbericht ist ein Aufruf zum Handeln und zur Reflexion gleichermaßen. Denn nur durch ein eingehendes Verständnis unserer maritimen Abhängigkeit können wir die Weichen für eine prosperierende Zukunft stellen, die unseren Wohlstand, unsere Sicherheit und unsere Umwelt gleichermaßen berücksichtigt.

Ich danke allen Beteiligten, die an der Erstellung dieses Berichtes mitgewirkt haben, und wünsche Ihnen eine informative und interessante Lektüre!



Jan Christian Kaack
Vizeadmiral

175 JAHRE „DEUTSCHE MARINEN“ VON SCHWARZ-ROT-GOLD ZU SCHWARZ-ROT-GOLD

von Fregattenkapitän a.D. Achim Winkler

Am 14. Juni 2023 feierte die Deutsche Marine ihren 175. Geburtstag. Historisch begründet durch das Ende des Zweiten Weltkrieges und den anschließenden Neubeginn hat doch die Bundeswehr, und damit auch die Marine, vor wenigen Jahren erst ihren 60. Geburtstag gefeiert? – mag sich mancher fragen. De facto ist die Deutsche Marine aktuell 67 Jahre alt. Woher kommen dann plötzlich 175 Jahre? Und wieso heißt es eigentlich „Deutsche Marine“ und nicht wie gewohnt „Bundesmarine“? Und – warum trägt unsere deutsche Nationalflagge eigentlich die Farben Schwarz-Rot-Gold?

Alle drei Fragen hängen eng miteinander zusammen und lassen sich vergleichsweise einfach beantworten. Allerdings ist die Antwort auf die Fragen nach dem 175. Geburtstag der Deutschen Marine und nach dem Ursprung unserer Nationalfarben ziemlich komplex und man muss dazu die deutschen Geschichtsbücher der vergangenen zwei Jahrhunderte bemühen.

Der Deutsche Bund und der Seehandel

Anfang des 19. Jahrhunderts war die politische Lage in Europa durch die noch nicht lange zurückliegende Französische Revolution und die anschließende Ära Napoleon und dessen Zwangsherrschaft geprägt. Nach der Abdankung Napoleons im April 1814 tagte von September 1814 bis in den Juni 1815 der Wiener Kongress mit dem Ziel, Europa nach den Befreiungskriegen neu zu ordnen. Ausgehend von einem freiheitlich-liberalen Grundgedanken und der Hoffnung auf einen gesamtdeutschen Nationalstaat war das Ergebnis für die insgesamt mehr als 40 deutschen Königreiche, Fürstentümer und freien Städte die Bildung des „Deutschen Bundes“, einer losen Konföderation der deutschen Nationalstaaten.

Mitglieder waren darüber hinaus die Könige Großbritanniens, der Niederlande und Dänemarks, da diese jeweils auch Herrschaftsgebiete auf deutschem Territorium hatten. Der Deutsche Bund wurde von Beginn an durch die Rivalität zwischen dem Kaisertum Österreich und dem Königreich Preußen um die Führungsrolle belastet, hatte aber dennoch bis zum Deutschen Krieg im Jahr 1866 Bestand.

Mit der zunehmenden Industrialisierung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfuhr auch der Handel

über See einen spürbaren Aufschwung. Insbesondere die norddeutschen Staaten betrieben eine größere Handelsflotte. Seestreitkräfte zum Schutz der Handelsschiffe existierten jedoch im Bereich des Deutschen Bundes faktisch nur bei den ausländischen Mitgliedsstaaten Großbritannien, Dänemark und den Niederlanden.

Von den deutschen Staaten verfügten lediglich die beiden größten Teilstaaten, das Kaisertum Österreich und das Königreich Preußen, über eine Flotte, beide jedoch ohne wirkliche Bedeutung. Die preußische Flotte war noch sehr klein.

Die Flotte Österreichs war im Mittelmeer beheimatet und daher zu weit weg sowie zusätzlich durch einen permanenten Zwist mit Italien dort gebunden. So wurden immer wieder Rufe nach der Einrichtung einer eigenen deutschen Flotte laut, die aber alle ungehört verhallten. Es sollte Jahre dauern, bis sich das änderte.

Die Geburtsstunde der Deutschen Marinegeschichte

Die Februarrevolution des Jahres 1848 in Frankreich löste in ganz Europa politische Unruhen aus. Etliche bis dahin untergründig schwelende Konflikte brachen offen aus; so auch ein für die weitere Entwicklung hin zu einer Deutschen Marine maßgeblicher Streit zwischen dem Königreich Dänemark und den Staaten des Deutschen Bundes. Streitobjekt waren die beiden Herzogtümer Schleswig und Holstein. Letzteres war Teil des Deutschen Bundes, das deutsch und dänisch besiedelte Schleswig nicht; de facto war es ein dänisches Lehen.



Kaiserliche Marine SMS Gefion und SMS Rover

© Bundesarchiv

Im Kern des Streites stand die Frage, ob beide Teilstaaten zum Deutschen Bund und einem späteren deutschen Nationalstaat oder zum Königreich Dänemark gehörten. Fast 400 Jahre vorher war vereinbart worden, dass beide Herzogtümer „up ewig ungedeelt“, also auf ewig ungeteilt, bleiben sollten, was vom seinerzeit regierenden dänischen König Christian I. gebilligt und 1460 im Vertrag von Ripen festgeschrieben worden war.

Der als „Schleswig-Holsteinische Erhebung“ bekannte Streit eskalierte und führte schließlich im März 1848 zum Ersten Deutsch-Dänischen Krieg. Umgehend nahm die dänische Flotte eine Blockade der deutschen Küsten auf, kaperte mehrere Dutzend deutscher Handelsschiffe und brachte den deutschen Handel über See praktisch zum Erliegen. Das Fehlen jeglicher Seestreitkräfte zum Schutz der wehrlosen Handelsschiffe auf deutscher Seite machte sich schmerzlich bemerkbar und Rufe nach einer eigenen Marine wurden einmal mehr laut.

Vor diesem Hintergrund beschloss die Deutsche Nationalversammlung am 14. Juni 1848 in der Frankfurter Paulskirche die Aufstellung einer eigenen Marine. Für den Bau der Schiffe wurde die für die damalige Zeit sehr ambitionierte Summe von sechs Millionen Reichstälern bereitgestellt. Der Hauptplaner der neuen Flotte war Prinz Adalbert von Preußen, dem aus diesem Grund auch heute noch ein Denkmal im Marinestandort Wilhelmshaven gewidmet ist. Am Ende bestand die Flotte, offiziell als „Reichsflotte“, wesentlich häufiger aber als „Bundesflotte“ bezeichnet, aus 27 Ruderkanonenbooten sowie 11 größeren Kriegsschiffen, von denen mehrere bereits Dampfschiffe waren. Im Strandgefecht bei Eckernförde wurde am 5. April 1849 ein dänisches Geschwader durch eine schleswig-holsteinische Küstenbatterie ohne eigene Verluste besiegt. Nachdem sie manövrierunfähig geschossen waren, wurde das Linienschiff „Christian VIII.“ vernichtet, die Fregatte „Gefion“ hingegen erobert und anschließend unter dem Namen „Eckernförde“ zusätzlich in den Dienst der Reichsflotte gestellt.

Alle Schiffe führten die schwarz-rot-goldene Flagge – die erste „Deutsche Marine“ war geboren. Befehlshaber wurde 1849 Kapitän zur See und etwas später Konteradmiral Karl-Rudolf Bromme, genannt „Brommy“, mit Sitz in Brake an der Unterweser. Parallel baute das Königreich Preußen seine bereits bestehende kleine Marine weiter aus, behielt diese wegen interner Spannungen innerhalb des Deutschen Bundes aber weiterhin unter eigener Kontrolle und Verfügungsgewalt.

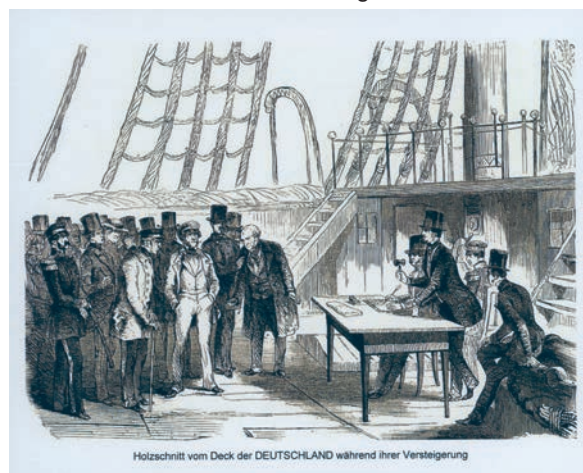
Ganz nebenbei sei erwähnt, dass angesichts des Konfliktes mit Dänemark auch die Schleswig-Holsteiner eine eigene kleine Flotte ins Leben riefen, unabhängig

von der gesamtdeutschen Reichsflotte. Diese erzielte gegen die überlegene dänische Flotte einige Achtungserfolge, ist daneben aber insbesondere wegen zweier technischer Innovationen von Bedeutung. Das dampfgetriebene Kanonenboot „Von der Tann“ verfügte nicht nur über eine neuartige und sehr leistungsstarke Antriebsanlage, sondern war auch eins der ersten nicht mehr per Schaufelrad, sondern durch eine Schraube angetriebenen Seefahrzeuge, was seinerzeit eine technische Revolution darstellte und sich in der Folge überall durchsetzte.

Daneben entstand in der gleichen Zeit der „Brandtaucher“, das erste funktionsfähige U-Boot überhaupt. Zwar ist dieses bereits bei der Probefahrt und beim ersten Tauchversuch in der Kieler Förde gescheitert, was aber nicht an der Konstruktion, sondern lediglich an der mangelnden Bauausführung lag. Der Erfinder Wilhelm Bauer konnte sich samt seinem Team aus dem gesunkenen Boot retten und seine Idee weiter ausbauen und perfektionieren. Dieser erste Versuch, ein U-Boot zu bauen, stellt den Ursprung aller weiteren Entwicklungen des weltweiten Ubootbaus bis in die heutige Zeit dar. Das Original des Brandtauchers, 36 Jahre nach dem Verlust vom Grund der Kieler Förde geborgen und restauriert, ist heute im Militärhistorischen Museum der Bundeswehr in Dresden ausgestellt.

Das Ende der Reichsflotte

Die Reichs- oder Bundesflotte konnte im Konflikt mit Dänemark einige kleinere Erfolge erringen, erlangte aber nie eine wirklich durchgreifende Bedeutung. Einzige Begegnung mit der dänischen Flotte im Sinne eines Kräftemessens war das Gefecht von Helgoland am 4. Juni 1849, das letztlich aber ergebnislos abgebrochen wurde. Nach dem Ende des Krieges mit Dänemark und



Versteigerung der ersten Deutschen Marine

dem Scheitern eines ersten Versuchs zur Ausrufung eines gesamtdeutschen Nationalstaates wurde Ende 1852 durch den Bundestag beschlossen, die Flotte

wieder aufzulösen. Am 31. März 1853 erging der Auflösungsbefehl – nachdem die Schiffe bereits teilweise an Preußen abgegeben und teilweise versteigert und die Besatzungen auch bereits entlassen worden waren – und die erste Deutsche Marine war nach nur etwa fünf Jahren schon wieder Geschichte. Auch die Farben Schwarz-Rot-Gold verschwanden quasi gleichzeitig und sollten für lange Zeit ebenfalls Geschichte sein.

Bestehen blieb die Preußische Marine. Sie wurde zur Wahrung preußischer Interessen weiter ausgebaut, überstand die weiteren politischen Entwicklungen und wurde nach dem Deutschen Krieg im Jahr 1866 für kurze Zeit zur Marine des neu gebildeten Norddeutschen Bundes. Nach dem Krieg gegen Frankreich 1871 und der anschließenden Gründung des Deutschen Kaiserreiches bildete sie schließlich den Nukleus für die Aufstellung der Kaiserlichen Marine.

Angesichts eines neu entstandenen See-, Kolonial- und Weltmachtstrebens wurde diese in einem regelrechten Wettrennen mit Großbritannien zu einer starken Hochseeflotte ausgebaut. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und auch der Monarchie wurde Deutschland in der Zeit der Weimarer Republik weiterhin eine Marine zugestanden, die starkemäßig aber erheblich beschränkte Reichsmarine. Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten 1933 wurde diese zur Kriegsmarine und erfuhr erneut eine starke Aufrüstung. Das Ende des Zweiten Weltkrieges bedeutete gleichzeitig auch deren Ende. Danach existierte in Deutschland für etwa 10 Jahre überhaupt keine Marine, wenn man von mehreren Tausend ehemaliger deutscher Marinesoldaten, die für einige Jahre unter alliierter Kommando in Nord- und Ostsee große Zahlen von Seeminen geräumt haben, einmal absieht.

Schwarz-Rot-Gold

Die Zeit von der Auflösung der Reichsflotte im Jahr 1853 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 wird hier nicht weiter betrachtet, beziehungsweise wurde sie nur kurz gestreift. Dies aus dem ganz einfachen Grund, dass die Entwicklungen und Ereignisse dieser Zeit natürlich passiert und insofern historisch festgeschrieben sind, aber ausdrücklich nicht in das Geschichts- und Traditionsbewusstsein der heutigen Deutschen Marine gehören! Dieser Zeitraum von knapp einhundert Jahren bündelt im Grunde vier Epochen von verschiedenen Marinen deutscher Nationen; Preußische Marine, Kaiserliche Marine, Reichsmarine, sowie Kriegsmarine. Sie alle führten verschiedene Flaggen – keine jedoch eine solche in den Farben Schwarz-Rot-Gold.

Der Geschichtstreue halber muss an dieser Stelle aber vermerkt werden, dass die Farben Schwarz-Rot-Gold auch jene der Weimarer Republik waren und auch in

der Gösch, einem kleinen „Fenster“ in der linken oberen Ecke der Flagge der Reichsmarine zu sehen waren. Dieser Umstand war jedoch nur von kurzer Dauer und



Flaggenwechsel 07.11.1935

© MSM WGAZ

durch die politischen Strömungen jener Zeit und die beiden großen Weltkriege eher bedeutungslos. Erst mit der eingangs erwähnten Aufstellung der Bundeswehr und damit auch der Bundesmarine – und der Vollständigkeit halber auch der NVA und der Volksmarine der DDR – ab der Mitte der 50er-Jahre erfuhr die schwarz-rot-goldene Flagge eine Renaissance.

Die Flagge in den Farben Schwarz-Rot-Gold geht auf die bereits erwähnten Befreiungskriege der napoleonischen Ära Anfang des 19. Jahrhunderts zurück. Einige Historiker datieren deren Herkunft deutlich weiter ins Mittelalter zurück, als ein kaiserlich-goldener Schild mit darin abgebildetem schwarzen Reichsadler mit roten Fängen und Schnabel zum kaiserlichen Wappen des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nationen wurde. Diese Sichtweise ist jedoch umstritten. Unstrittig ist dagegen die oben erwähnte Bezugnahme auf das frühe 19. Jahrhundert. Einer der Verbände der preußischen Armee war seinerzeit das Lützow'sche Freikorps, das nicht aus regulären Soldaten, sondern aus oberflächlich ausgebildeten Freiwilligen, im Grunde aus Zivilisten bestand.

Von einer freiheitlich-liberalen Überzeugung und von der Begeisterung für einen gesamtdeutschen Nationalstaat getrieben, nahmen diese an den Kämpfen teil. Für ihre Uniformen stand ausschließlich schwarzes Tuch zur

Verfügung. Die daraus genähten Gehröcke wurden mit roten Aufschlägen und goldfarbenen Messingknöpfen versehen – und fertig war eine Uniform in Schwarz-Rot-Gold. Diese Farben gelten seither als Symbol für einen freiheitlich-liberalen Grundgedanken und eine deutsche Republik. In Form einer Flagge wurden sie erstmals beim Hambacher Fest 1832 gezeigt. Sie fanden sich später auch in der Flagge wieder, die 1848 durch die Nationalversammlung offiziell zur Flagge des Deutschen Bundes beziehungsweise des neuen Deutschen Staates – und somit auch der Reichsflotte – erklärt wurde.

Die Frankfurter Paulskirche wurde zu dieser Zeit durch ein mehr als vier mal drei Meter großes Gemälde von Philipp Veit, die „Germania“, geschmückt. Abgebildet ist eine Frauengestalt, die mit gebrochenen Fesseln, einem Schwert sowie einer wallenden schwarz-rot-goldenen Fahne vor aufgehender Sonne den Willen des Deutschen Volkes nach Freiheit und Einigkeit symbolisiert. Mit etwas Phantasie ist ein Vergleich mit der „Lady Liberty“, der amerikanischen Freiheitsstatue vor New York, sicher nicht abwegig. Auch diese zeigt eine Frauengestalt, angelehnt an die römische Friedensgöttin Libertas, die, ebenfalls mit gebrochenen Ketten zu ihren Füßen, den Freiheitswillen der amerikanischen Nation verkörpert. Das Gemälde der „Germania“ wurde nach dem Scheitern der bürgerlichen Revolution und dem erfolglosen Versuch der Bildung eines gesamtdeutschen Staates wieder aus der Frankfurter Paulskirche entfernt und hängt heute im Germanischen Nationalmuseum in Nürnberg.

An dieser Stelle schließt sich im Grunde der Kreis. Der ausgeprägte Volkswille nach einem gesamtdeutschen Nationalstaat war 1848 zwar am Widerstand und an der Macht der Obrigkeit gescheitert, aber die quasi gleichzeitig ins Leben gerufene Reichsflotte war eine vom Parlament kontrollierte gesamtdeutsche Marine mit dem Attribut der Bündnisfähigkeit. Auch wenn der Reichsflotte nur eine kurze Lebensdauer beschieden war, weist sie etliche Parallelen zur heutigen Zeit auf, zumal sie als sichtbares verbindendes Element auch die schwarz-rot-goldene Flagge führte. Insofern sieht sich die heutige Marine der Bundesrepublik Deutschland in deren Tradition und erhielt aus diesem Grund nach der deutsch-deutschen Wiedervereinigung 1990 wenige Jahre später, im Jahr 1995, wieder den Namen „Deutsche Marine“. Wiederum wenige Jahre später, am 14. Juni 1998, jährte sich der einstige Parlamentsbeschluss aus der Frankfurter Paulskirche zum 150. Mal und wurde offiziell als 150. Geburtstag der Deutschen Marine begangen. Seitdem wird dieser Tag alljährlich als Marinegeburtstag gefeiert – in diesem Jahr eben zum 175. Mal.

Der Name „Deutsche Marine“

Auch wenn bereits erläutert, sei abschließend ein weiterer kurzer Blick auf die eingangs aufgeworfene Frage nach dem Namen unserer heutigen Marine gerichtet. Bereits mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges zeigte sich der Konflikt, der die Siegermächte in zwei Lager trennte, was sich innerhalb weniger Jahre als Teilung in die beiden großen Blöcke Ost und West und auch als Teilung Deutschlands manifestierte. Die NATO und der Warschauer Pakt wurden gegründet, beide Teile des geteilten Deutschlands in die jeweiligen Blöcke integriert und auch wieder mit eigenen Streitkräften versehen. Auf westlicher Seite entstand ab Mitte der 50er-Jahre die „Bundeswehr“, auf östlicher Seite parallel die „Nationale Volksarmee“, in der Regel kurz NVA genannt. Beide erhielten auch eine maritime Komponente, die „Seestreitkräfte der NVA“, ab 1960 „Volksmarine der NVA“ einerseits und die „Seestreitkräfte der Bundesrepublik Deutschland“ andererseits. Letztere war im allgemeinen Sprachgebrauch unter der Bezeichnung „Bundesmarine“ über mehrere Dekaden hinlänglich bekannt.

Mit dem Ende des Kalten Krieges wurde das bis dahin geteilte Deutschland wieder vereinigt und zur Bundesrepublik Deutschland. Die DDR hörte auf zu existieren und mit ihr auch die Nationale Volksarmee. Teile des



Taufe der Korvette EMDEN

© Bundeswehr/Theska

Personalkörpers der Volksmarine der NVA wurden in die Bundesmarine integriert; ansonsten war auch diese fortan Geschichte, und es gab im wiedervereinigten Deutschland nur noch eine Marine. Damit war der Weg frei, sich der oben beschriebenen Entwicklung in der Mitte des 19. Jahrhunderts wieder zu erinnern. So wurde aus der „Marine der Bundesrepublik Deutschland“ im Jahre 1995 offiziell die „Deutsche Marine“. Diese Umbenennung ist leider vergleichsweise wenig bekannt, und so erklärt sich, dass auch heute, mehr als 25 Jahre später, die Bezeichnung „Bundesmarine“ selbst in vielen Publikationen immer noch wie selbstverständlich genutzt wird, auch wenn es seit einem guten Vierteljahrhundert „Deutsche Marine“ heißen muss.



1.0 WELTWEIT SICHERER SEEHANDEL

Geopolitik im Ostseeraum

Die „Zeitenwende“ im Kontext von kritischer maritimer Infrastruktur, Eskalationsgefahren und deutschem Führungswillen²

Göran Swistek / Michael Paul

Aufgrund seiner strategischen Weite und der Möglichkeiten zu verdecktem Agieren ist der maritime Raum zum wichtigsten Schauplatz globaler Großmachtrivalität geworden. Im Schatten dieser Auseinandersetzung und des russischen Angriffskrieges in der Ukraine ist die Ostsee in den Fokus geopolitischer Interessen und Konflikte geraten. Ausdruck dessen sind vermehrt auftretende hybride Aktivitäten, von Sabotageakten bis hin zum Einsatz unbekannter Drohnen. Vor allem den westlichen Staaten des Ostseeraums führt all dies ihre Abhängigkeit von fossilen Ressourcen, kritischer maritimer Infrastruktur und sicheren Handelswegen vor Augen. Als Antwort auf den Krieg in der Ukraine und russische Marineaktivitäten in der Ostsee haben Anrainerstaaten ihre Militärs in erhöhte Bereitschaft versetzt. Inmitten dieser krisenhaften Lage verharren NATO-Verbündete und zukünftige Alliierte in einem überflüssigen Streit über Kräfordispositive, neue Strukturen und Führungsrollen.

Von der deutschen „Zeitenwende“ ist daher im Ostseeraum kaum etwas zu spüren.

Während des Ost-West-Konflikts wurde die Ostsee vom Warschauer Pakt als Meer des Friedens bezeichnet. In der eigenen Auslegung beinhaltete diese Beschreibung einen „Mare clausum“-Anspruch, der geopolitisch auf der Ostsee als dem Ursprungsmeer sowjetischen Seemachtstrebens beruhte. De facto war die Ostsee geteilt in das vom Warschauer Pakt kontrollierte Gebiet östlich der Insel Fehmarn und das von der NATO kontrollierte Gebiet westlich von Fehmarn bis zum Skagerrak. Dänemark, die Bundesrepublik Deutschland und Norwegen sicherten die Ostseeezugänge. Darüber hinaus gab es mit den beiden bündnisfreien Staaten Schweden und Finnland ein Gebiet in der Ostsee, das geostrategische Relevanz für die Kontrolle der wesent-

lichen Seeverbindungslinien in einem vom Warschauer Pakt dominierten Raum besaß. Deshalb hätte es Ziel einer sowjetischen Aggression werden können, war aber in den Verteidigungsplänen der NATO nicht explizit berücksichtigt worden. Aufgrund ihrer Erfahrungen mit der Sowjetunion stellten beide Staaten jedoch frühzeitig kampfstärke Streitkräfte mit Konzepten der nationalen Mobilmachung und einer gesamtgesellschaftlichen Sicherheitsvorsorge auf, um Abschreckung und Resilienz zu gewährleisten. Der geografische Raum der östlichen Ostsee, an den Schweden und Finnland grenzen, bildete für den Fall einer militärischen Konfrontation ein militärstrategisches Einfallstor für das Vordringen hinter den Eisernen Vorhang des Ost-West-Konflikts.

Das geteilte Deutschland und damit auch die angrenzende Ostsee war dagegen die potentielle Frontlinie einer militärischen Eskalation zwischen dem Warschauer Pakt und der NATO. In der Ostsee verfügte die Sowjetunion zusammen mit Polen und der DDR über eine zahlenmäßige maritime Dominanz mit ihren Ubooten, Zerstörern, Korvetten, schnellen Patrouillenbooten, amphibischen Mitteln und Minenlegern. Die Seestreitkräfte der NATO konzentrierten sich auf Schließung und Kontrolle der Ostseeezugänge bis zu den dänischen Straßen, also bis zum Öresund sowie zum Kleinen und Großen Belt. In der Ostsee verfügte die Allianz über rund 50 Flugkörperschnellboote, ebenso viele Minenräum- und Minenlegeboote, 28 kleinere konventionelle U-Boote, zahlreiche Küstenbatterien und ungefähr 100 Kampfflugzeuge, die auf Seekriegsführung spezialisiert waren. Die NATO glaubte der Überlegenheit des Warschauer Paktes im Falle einer Auseinandersetzung kaum etwas entgegensetzen zu können. Daher wurde eine sowjetische Besetzung großer Teile des dänischen, südnorwegischen und norddeutschen Territoriums in den ersten Tagen eines möglichen Konflikts erwartet.

Die wesentliche strategische Engstelle war aus sowjetischer Sicht ein Gebiet in und um Südnorwegen. Dort verliefen die Seeverbindungslinien zu den Operations- und Wirkungsräumen der strategischen Einheiten des Warschauer Paktes, und dort befanden sich die Zugänge für russische Schiffe und U-Boote der Ostseeflotte und der Nordflotte zum Nordatlantik, zur Nordsee und zur Ostsee. In diesem Gebiet fürchtete man einen Eingriff der NATO in die russischen Seeverbindungslinien.

¹ Zuerst erschienen in SWP-Aktuell 2023A06, Göran Swistek und Michael Paul „Geopolitik im Ostseeraum“ DOI: 10.18449/2023A06
(© Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin, 2023)

Die neue geostrategische Lage

Die geostrategische Realität hat sich in den letzten Jahren fundamental gewandelt. Gründe dafür sind die Folgen des Zusammenbruchs der Sowjetunion und des Warschauer Pakts, die russische Außen- und Sicherheitspolitik der neoimperialen Interessens- und Einflussphären, die sich in der anhaltenden Aggression in der Ukraine manifestiert, und der beabsichtigte NATO-Beitritt Schwedens und Finnlands. In der neuen Lage sind Ostsee und Nordsee ein Teil des größeren arktisch-nordatlantischen Raumes, dem auch das Schwarze Meer als Operationsgebiet zuzurechnen ist. Aus russischer Sicht ist dieser Raum Bestandteil seiner Strategie gegenüber Europa, mit der Moskau einen Wirtschafts- und Sicherheitsraum vom Atlantik bis zum Pazifik etablieren und darin eine zentrale und kontrollierende Position einnehmen will. Für die ost- und nord-europäischen Länder hingegen handelt es sich um die Region, in der sie sich mit ständiger Bedrohung und wiederkehrenden Provokationen konfrontiert sehen.

Mit Schwedens und Finnlands Beitritt zur NATO wird die Ostsee – abgesehen von den beiden Gebieten um Kaliningrad und Sankt Petersburg – von NATO-Mitgliedstaaten umgeben sein. Das im Jahr 2022 mit der Veröffentlichung der neuen russischen Marinedoktrin erneut proklamierte Ziel der Etablierung einer russischen Seemacht wäre in dieser strategisch wichtigen Region nicht realisierbar. War Norwegen während des Ost-West-Konflikts aus Sicht der Sowjetunion ein potentielles Bindeglied zwischen geostrategisch wichtigen Bezugspunkten, ist dies in russischer Perspektive heute die Region der baltischen Staaten, vom Finnischen Meerbusen bis zum Suwalki-Korridor. Das schließt die schwedische Insel Gotland und die dänische Insel Bornholm ein. In der Region verlaufen vitale Seeverbindungslinien, und die Kontrolle dieses Raums wird in einer nicht mehr auszuschließenden Konfrontation eine militärische Priorität für alle Beteiligten sein. Diese Bedeutung wurde zuletzt für die breite Öffentlichkeit sichtbar, als Anfang Januar 2022 zunächst drei russische Landungsschiffe der Nordflotte in die Ostsee einliefen und in Kaliningrad nachversorgt wurden.

Aufgetankt und ausgerüstet, bewegten sie sich während der folgenden Tage mit drei weiteren Landungsschiffen der Ostseeflotte im Seegebiet zwischen Kaliningrad und Gotland. Schweden war deshalb derart alarmiert, dass es auf der Insel unverzüglich seine militärische Präsenz erhöhte, die es bis heute weiter ausgebaut und verstetigt hat. Nach einigen Tagen verließen die sechs Landungsschiffe die Ostsee und fuhren via Ärmelkanal und Mittelmeer ins Schwarze Meer, um die russischen Seestreitkräfte dort in Vorbereitung des anstehenden Angriffs auf die Ukraine zu verstärken.

Sobald Schweden und Finnland der NATO beigetreten sind, können die Streitkräfte der Allianz die wichtigen Seewege in der Ostsee leichter überwachen und kontrollieren. Die baltischen Staaten sowie Bornholm und Gotland in der zentralen Ostsee werden aus strategischer Sicht für den russischen Zugang und die Verbindung zur Exklave Kaliningrad immer wichtiger. Gotland wird die potentielle Kontrolle des Ostseeraums durch die NATO erleichtern, während Kaliningrad für Russland zur Belastung wird. Ein Land, dessen Flotte keinen freien Zugang zu den eigenen Stützpunkten und Seeverbindungslinien hat, kann keine Seemacht sein. Nach dem Seerechtsübereinkommen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), einer Unterorganisation der Vereinten Nationen, hat Russland legitime Rechte, die lebenswichtigen Seeverbindungslinien in der Ostsee zu seinen Gebieten zu nutzen. Im Falle eines bewaffneten Konflikts könnte sich das dramatisch ändern. Die NATO hätte einen großen Hebel in der Hand, um die russische Exklave Kaliningrad und den wirtschaftlich essentiellen Zugang zu Sankt Petersburg durch Blockaden und militärische Operationen zu erschweren oder diese Seeverbindungen sogar für die russische Nutzung zu sperren. Der Seeweg endet nicht in Sankt Petersburg, sondern setzt sich über Flüsse, Seen und Kanäle nach Süden ins russische Kernland, nach Norden zum Weißen Meer fort. Der Sankt Petersburg passierende maritime Güterverkehr umfasst jährlich über 300 Millionen Tonnen. In den letzten Monaten probte Russland, kleinere Kriegsschiffe, ausgerüstet mit durchsetzungsfähigen Abstandswaffen wie dem Flugkörper Kalibr, über diese inneren Wasserwege von der Ostsee ins Weiße Meer zu verlegen. Den erfolgreichen Abschluss der Übung bildete der scharfe Schuss mit einem Kalibr-Marschflugkörper.

Diese Übungen dienen auch zum Erhalt der eigenen Bewegungsfreiheit, wenn der Ostseeraum durch die Ausdehnung der NATO immer mehr eingehegt wird. Ähnlich verhält es sich mit den Vorwärtsverteidigungs- und Angriffsfähigkeiten, die Moskau mit modernen Waffensystemen in und um Kaliningrad und Sankt Petersburg aufgebaut hat. Schwedens und Finnlands Beitritt zur NATO würden es der Allianz erlauben, ihre Fähigkeiten um bessere Aufklärungsmittel sowie defensive und offensive Waffensysteme zu erweitern.

Regionales Konfliktpotential

Neben dem bevorstehenden Beitritt Schwedens und Finnlands zur NATO können weitere Entwicklungen und Konstellationen in der Ostseeregion eine Eskalation zwischen NATO-Staaten und Russland begünstigen:

- Die Sanktionen des Westens gegen Russland schränken den Transitverkehr von Waren nach Kaliningrad und Sankt Petersburg ein.





- Die anhaltende und stetig wachsende militärische Unterstützung des Westens für die Ukraine wird auch über die baltischen Staaten koordiniert und gefördert.
- Nach wie vor sind die baltischen Staaten vom russischen Energienetz abhängig.
- Entlang der estnischen und polnischen Grenze sind immer mehr Grenzverletzungen durch Russland zu verzeichnen, nämlich durch Militärflugzeuge, Kriegsschiffe und fehlgeleitete Geschosse aufgrund des Krieges in der Ukraine.
- Zu beobachten sind zahlreiche hybride Aktivitäten, vom Auftauchen von Drohnen entlang kritischer ziviler und militärischer Infrastruktur bis hin zu Sabotageakten wie dem Nord-Stream-Vorfall.
- Die NATO passt ihre Pläne und Maßnahmen zur Versicherung ihrer östlichen und nördlichen Verbündeten an und stärkt ihre Abschreckungs- und Verteidigungsfähigkeiten in diesen Regionen.
- Die USA stationieren weitere Waffensysteme in der Region und weiten die bilaterale Kooperation unter anderem mit Norwegen aus. Künftig kann die US-Luftwaffe die Flugplätze von Rygge und Sola bei Oslo sowie Stavanger nutzen, um den Schiffsverkehr an den Zugängen zur Ostsee zu überwachen.

In der Summe lassen solche und andere Maßnahmen eine potentielle horizontale Konflikteskalation als realistisches Szenario erscheinen, also die Verlagerung eines bestehenden Konfliktes in einen anderen geografischen Raum. Wegen der geostrategischen Zusammenhänge könnte der gesamte Bereich vom arktisch-nordatlantischen Raum bis hin zur Ostsee gleichermaßen betroffen sein.

Der maritime Raum wird konfliktträchtiger und instabiler

Der maritime Raum ist mit am stärksten von den Veränderungen im Sicherheitsumfeld der letzten Jahre betroffen. Immer mehr verschwimmen die Grenzen zwischen innerer und äußerer Sicherheit, während Aspekte hinzukommen, die bisher kaum aus sicherheitspolitischem Blickwinkel betrachtet wurden. Dazu zählen unter anderem Fragen der Energiesicherheit, Schutz der Handels- und Wirtschaftsstandorte, transnationale Kriminalität, Sabotage oder zielgerichtete Beeinflussung von Gesellschaften im Informations- und Cyberraum. In diesem Kontext ist der maritime Raum instabiler und anfälliger für hybride Bedrohungen geworden. Mindestens sieben Faktoren kennzeichnen diese Entwicklung:

1. Maritime Räume bilden Schauplätze eines geopolitischen Wettbewerbs. Global ist die Konkurrenz zwischen den USA, China und Russland bestim-

mend. Regional sind weitere Machtwettstreite zu beobachten, zum Beispiel zwischen der Türkei und Russland im Schwarzen Meer und Nahen Osten oder zwischen der Türkei, Griechenland und Israel im östlichen Mittelmeer, verbunden mit zunehmender Militarisierung. Zugleich bietet das maritime Umfeld eine strategische Tiefe jenseits der Hoheitsgewässer und einen Bereich unter der Wasseroberfläche, der selbst mit modernster Satellitenaufklärung nur schwer zu überwachen ist.

2. Ungelöste Territorialstreitigkeiten und Gebietsansprüche im Mittelmeer, im Pazifik oder in der Arktis markieren eine Entwicklung zunehmend umstrittener Räume und damit vom Mare liberum hin zum Mare clausum. So kollidiert etwa die Vorstellung vom freien und offenen Indo-Pazifik mit Pekings Gebietsansprüchen im Südchinesischen Meer.
3. Maritime Räume sind Verbindungsräume für illegale grenzüberschreitende Aktivitäten, zum Beispiel Drogenhandel, illegale Migration, Waffenhandel und Terrorismus.
4. Im maritimen Raum wächst die Konkurrenz um den Zugang zu großen, teils unerschlossenen Ressourcen und ihre Nutzung. Vor allem geht es um Erdöl, Erdgas und Metalle der Seltenen Erden, aber auch Wasserkraft als regenerative Energiequelle oder entsalztes Meerwasser in Zeiten schwindender Trinkwasserressourcen.
5. Die Folgen des Klimawandels sind im maritimen Raum besonders gravierend. Der Meeresspiegel steigt, Land- und Meereis gehen zurück, der Permafrost taut, und das Meerwasser erwärmt sich. Letzteres zieht Veränderungen in der Meeresbiologie und die Verschmutzung der Süßwasserressourcen nach sich.
6. Lebenswichtige Seeverbindungs-, Transport- und Kommunikationswege werden fragiler. Beispiele sind die Blockade des Suezkanals durch das havarierte Containerschiff „Ever Given“ im März 2021 sowie die Unterbrechung der weltweiten Getreidelieferungen durch die russische Invasion in der Ukraine.
7. Die Abhängigkeit von kritischen Infrastrukturen, etwa in den Bereichen Energie und Kommunikation, tritt im maritimen Raum deutlich zutage. Schlagendes Beispiel sind die Angriffe auf Nord Stream 1 und 2.

Im Ostseeraum lassen sich derzeit mindestens vier dieser Faktoren identifizieren, nämlich die Bedrohung kritischer maritimer Infrastruktur, die potentielle Störung vitaler Seeverbindungswege, die wachsende und teilweise provokative Präsenz militärischer Einheiten sowie die Auswirkungen des Klimawandels auf die Meeresbiologie.

Die Destabilisierung der maritimen Räume entlang die-

ser Faktoren hat unmittelbare Folgen für Staaten und Gesellschaften und deren Funktionieren. Betroffen sind auch Staaten ohne direkten Zugang zur offenen See. Wirtschaftliche Verflechtungen sind die Hauptursache für weitreichende und grenzüberschreitende Auswirkungen destabilisierender Aktivitäten. Daher sollte die Ostsee nicht nur als Randmeer, sondern als größerer geopolitischer Raum verstanden werden, der eng mit angrenzenden Räumen und Regionen verbunden ist. Aus globaler geostrategischer Perspektive lässt sich sogar eine Parallelität zwischen vielen Regionen und Konflikten erkennen. Von der Arktis über den Nordatlantik, die Ostsee und Osteuropa bis nach Südostasien werden politische, wirtschaftliche und militärische Instrumente angewandt, um die genannten Faktoren im Sinne eigener Interessen zu nutzen.

Kritische maritime Infrastruktur im Ostseeraum

Von den oben erwähnten vier Faktoren sind es im Ostseeraum vor allem die kritische maritime Infrastruktur im Meer und an den Küsten sowie die Seeverbindungslinien, die Anlass zur Sorge geben. In Deutschland sind (maritime) kritische Infrastrukturen bisher am wenigsten in staatliche Sicherheitskonzepte und -maßnahmen eingebunden, da sie überwiegend privat betrieben werden. Infrastrukturen sind unverzichtbare Lebensadern moderner, leistungsfähiger Gesellschaften. Das betonte NATO-Generalsekretär Jens Stoltenberg im Dezember 2022 in Berlin, als er die deutsch-norwegische Initiative lobte, die im Rahmen der Allianz die Sicherheit unter Wasser, vor allem der kritischen Infrastruktur dort, verbessern soll. Seit den ersten russischen U-Boot-Aktivitäten 2015 spielte in militärischen Planungen die Verwundbarkeit der alliierten Nationen durch ihre extraterritoriale maritime Infrastruktur eine wichtige Rolle. Das schließt die Gefahr ein, dass externe Mächte diese Infrastruktur unter Kontrolle bringen, zur Unterwanderung bestehender Sicherheitskonzepte nutzen und damit einzelne Nationen oder gar die Allianz im Ganzen destabilisieren. Damit wird kritische Infrastruktur verteidigungsrelevant und zum Gegenstand militärischer Planungen oder Schutzbedürfnisse. Die jüngsten Sabotageakte und Zerstörungen haben dafür gesorgt, dass das Thema nun auch auf der politischen Agenda gelandet ist und öffentlich diskutiert wird. In ihrem neuen strategischen Konzept vom Juni 2022 stellt die NATO die Handlungen staatlicher Akteure, zum Beispiel Chinas, und die Gefahren für die langfristige Sicherheit der Mitglieder des Bündnisses durch externe Einflussnahme in einen Zusammenhang. So heißt es dort, die Volksrepublik strebe „die Kontrolle über technologische und industrielle Schlüsselsektoren, kritische Infrastrukturen sowie strategische Materialien und Lieferketten an“.

Innere und äußere Sicherheit zu gewährleisten hängt zunehmend voneinander ab. Neue Bedrohungen durch staatliche Akteure richten sich gegen Energieversorgung, Handelswege und Wirtschaftsressourcen.

Als Element einer Gesamtstrategie bereiten solche Bedrohungen konventionelle militärische Aktivitäten vor oder ergänzen sie teilweise. Daher muss die militärische Verteidigungsplanung diese für die nationale Sicherheit und Wohlfahrt entscheidenden Aspekte berücksichtigen.

Schon vor dem russischen Angriff auf die Ukraine haben außerdem Aktivitäten zugenommen, die sich nur schwer zuordnen lassen. Dazu zählen die Beeinflussung von Gruppen und Meinungen im Informationsraum, der Einsatz von Drohnen entlang kritischer militärischer und maritimer Infrastruktur, die Zuspitzung der rhetorischen Eskalation seitens der russischen Führung gegenüber dem Westen sowie Versuche, die europäische Energiesicherheit zu schwächen und so die Bevölkerung zu verunsichern.

Es liegt also mittlerweile klar auf der Hand, dass Energiesicherheit, Wirtschaftspolitik sowie Cyber- und Informationsaktivitäten sich immer stärker mit gesamtstaatlicher und militärischer Sicherheit verschränken.

Das psychologische Hauptziel solcher Aktivitäten besteht darin, die westeuropäischen Gesellschaften zu verängstigen, zu verunsichern oder gar Staaten zu destabilisieren. Beispiele dafür sind die Zerstörung norwegischer Unterwasserkabel und Sensoren, Drohnenflüge über schwedischen Atomkraftwerken, norwegischen Militäreinrichtungen und Energieinfrastrukturen sowie deutschen Truppenübungsplätzen oder die Sabotage von Nord Stream 1 und 2.

Die Attacken auf diese beiden Pipelines haben zwar vor Augen geführt, wie verwundbar die Meeresgebiete und die kritischen Infrastrukturen dort sind. Impulse für engere Zusammenarbeit zwischen den Partnern und Verbündeten im Ostseeraum sind daraus aber nicht entstanden.

„Zeitenwende“ im Ostseeraum

Drei Tage nach Beginn des russischen Einmarsches in der Ukraine hielt Bundeskanzler Olaf Scholz im Deutschen Bundestag seine „Zeitenwende“-Rede. Seitdem hat die Bundesregierung immer wieder den Anspruch geäußert, Deutschland zu einer führenden Militärmacht im Bündnis auszubauen und gleichzeitig Verantwortung für die NATO im Ostseeraum zu übernehmen, indem es bestimmte regionale Kommandoelemente oder Hauptquartiere zur Verfügung stellt.





Im maritimen Bereich soll es nach dem Wunsch der Bundesregierung ein deutsch geführtes regionales maritimes Hauptquartier geben. Ein solches Kommandoelement wurde der NATO bereits im November 2020 unter dem Titel Baltic Maritime Coordination Function angeboten. Diese Koordinierungsfunktion sollte damals einen Rahmen für regionale Aktivitäten im Frieden und in sich anbahnenden Krisen bieten. Im Konflikt- und Kriegsfall sollte diese dann, basierend auf der bisherigen Führungsstruktur, an eines der drei streitkräftegemeinsamen NATO-Hauptquartiere übergeben werden. Eine politische Entscheidung des Bündnisses über das Angebot wurde aber bis heute nicht getroffen.

Laut einem neuen deutschen Vorschlag soll das maritime Hauptquartier die militärische Führung über See-streitkräfte in Frieden, Krise und Krieg übernehmen. Da die Frage der Führungsrolle nach wie vor nicht beantwortet ist, wird eine Entscheidung wahrscheinlich nicht so bald fallen. Darüber hinaus überprüft die NATO ihre Kommandostruktur auf der Grundlage des neuen Sicherheitsumfelds und der erforderlichen Anpassungen. Dies könnte zusätzliche Reibungen hervorrufen, wenn gemäß dem neuen Streitkräftenmodell der Allianz bestimmte Zuständigkeiten in Frieden und Krieg häufiger regional an nationale Einheiten oder bi- und minilaterale Kooperationen delegiert werden sollen.

Derzeit scheint jedoch ein Richtungsstreit innerhalb der Allianz und ihrer Partner über die Führungsrolle an der Nordflanke und der Ostsee sowie über die regionale Ausgestaltung der militärischen Beiträge die Umsetzung der Entscheidungen des Madrider Gipfeltreffens zu behindern. So hat etwa die Joint Expeditionary Force (JEF) unter britischem Kommando den Anspruch, die Verantwortung und Führung an der Nordflanke der NATO und in der Ostsee zu übernehmen. Dafür stellt das Vereinigte Königreich einen nationalen Führungsrahmen und, sofern vorhanden, Waffensysteme zur Verfügung. Von den neun weiteren Ländern, die sich an der JEF beteiligen, wird erwartet, dass sie ihre Fähigkeiten einbringen. Für viele Teilnehmerstaaten gilt die JEF als ein Dach, unter dem sie Zugang zu bestimmten schweren militärischen Fähigkeiten haben, die auch deutliche strategische Signalwirkung entfalten. Dazu gehören etwa amphibische Landeplattformen, Hub-schrauberträger oder sogar Flugzeugträger und andere große Kriegsschiffe. In den letzten Jahren war die JEF aber nicht in der Lage, eine nennenswerte Anzahl von Plattformen und Einheiten zusammenzubringen, ausgenommen für kurze Zeiträume bei bestimmten Schlüsselübungen. Ihren Anspruch haben die Regierungschefs der JEF-Nationen am 19. Dezember 2022 auf einem Treffen in Riga neu belebt. Im Laufe des Jahres 2023 soll dazu ein Strategiepapier für die kommenden zehn Jahre erarbeitet werden. Bereits 2023 will die JEF mit

der Großübung JEF Warrior an der Nordflanke und im Ostseeraum ihre Relevanz und Geschlossenheit demonstrieren. Gleichzeitig jedoch breitet sich die Diskussion aus, ob das Vereinigte Königreich seine NATO-Zusagen überhaupt noch einhalten kann.

Der künftige Beitritt Schwedens und Finnlands zur Nato, die beide auch Mitglieder der JEF sind, unterstreicht ein weiteres Mal das Thema regionale Zusammenarbeit und Führung. Durch den Beitritt verlängert sich zwar die gemeinsame Grenze mit Russland um etwa 1.340 km, aber zugleich bietet sich die Möglichkeit, die russischen A2/AD-Fähigkeiten im subarktischen Raum durch NATO-eigene Verteidigungs- und Wirksysteme erheblich einzuschränken. In Vorbereitung der anstehenden NATO-Mitgliedschaft möchten die skandinavischen Länder ihre Verteidigungskooperation im Rahmen der Nordic Defence Cooperation (NORDEFCO) ebenfalls neu beleben und intensivieren.

Im Zentrum der revitalisierten NORDEFCO sollen neben dem Ausbau gemeinsamer Fähigkeiten und Strukturen vor allem die gemeinsame Verteidigungsplanung sowie die Vorbereitung zur Durchführung gemeinsamer Operationen stehen. Die Übung Cold Response, bisher von Norwegen geplant und geführt, soll 2024 in eine Großübung mit dem Titel Nordic Response umgewandelt werden, welche die skandinavischen Staaten gemeinsam ausrichten. Gleichzeitig soll sich diese Übung in eine Serie ineinander übergehender Großübungen der NATO für das Jahr 2024 entlang der Nordflanke bis zur Ostsee einfügen.

Als weiterer Ostseeanrainer und Alliiertes schlägt Polen derzeit seinen eigenen Weg ein. Der Anspruch lautet, Polens Streitkräfte zur stärksten europäischen Armee auszubauen. In bilateraler Kooperation mit den Vereinigten Staaten werden dazu neue Fähigkeiten angeschafft, Strukturen und Verbände eingerichtet sowie der Umfang der auf polnischem Boden stationierten Streitkräfte erhöht. Kann die Regierung in Warschau diese Ambitionen und deren Finanzierung über die kommenden Wahlen hinweg aufrechterhalten, würden die polnischen Landstreitkräfte mittelfristig wohl zu den größten und bestausgestatteten Heereskräften der europäischen Alliierten avancieren. Im maritimen Raum dagegen ist keine ähnlich ehrgeizige Modernisierung und Neuaufstellung erkennbar, auch wenn der Anspruch auf die regionale Führungsrolle in der Ostsee unverändert fortbesteht.

Die NATO hat auf dem Madrider Gipfel den Weg dafür geebnet, ihre Abschreckungs- und Verteidigungsbemühungen im Ostseeraum mit Truppen und Fähigkeiten zu verstärken. Die größte Herausforderung für die Umsetzung bildet zurzeit der Führungsstreit zwischen den Verbündeten. Wenn Deutschland die Führung

übernahme und das regionale maritime Hauptquartier etablierte, hätte dies zwei Effekte: Das immer wieder geäußerte Bekenntnis, größere Verantwortung im Bündnis zu übernehmen und mehr zur Lastenteilung beizutragen, könnte mit Inhalt gefüllt werden. Zugleich würde Deutschland seine außenpolitischen Ziele konsequent verfolgen. Der proklamierten »Zeitenwende« würden Taten folgen.

Unabhängig davon, ob Deutschland sich mit seinem Angebot für eine regionale maritime Führungsrolle durchsetzt oder nicht, bleibt der Kern der Herausforderung für die Streitkräfte im Ostseeraum aktuell: nämlich die Grundlage dafür zu schaffen, dass die laufende bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit gebündelt und effektiv genutzt werden kann. Dabei geht es in erster Linie um die Interoperabilität aus technischer Sicht. Grundlegend ist zum Beispiel, ein gemeinsames Netz zu nutzen, um Informationen und Lageberichte auszutauschen – auch als geheim eingestuft, wenn die beteiligten Nationen es wollen –, mit einer direkten Anbindung an die NATO. Dies erfordert keine weiteren Großprojekte und keine großen Sonderbudgets.

„Zeitenwende“ europäisch abstimmen

Aufgrund der Beschlüsse des Madrider NATO-Gipfels im Juni 2022 ist Deutschland erstmals verpflichtet, eine eigene Verteidigungsplanung zu erstellen. Diese muss die Fähigkeiten, Kräfte und Maßnahmen im Falle der Landes- und Bündnisverteidigung im Frieden, in sich entwickelnden Krisen und im Krieg auflisten. Dazu gehört mindestens auch der Schutz identifizierter verbündeter und verteidigungsrelevanter kritischer Infrastrukturen – von bestimmten Seewegen, Häfen, Datenkabeln, Pipelines bis hin zu Offshore-Anlagen im eigenen Hoheitsgebiet (und wegen deutscher gesetzlicher Bestimmungen auch in der erweiterten Wirtschaftszone). Ein weitergehender Ansatz würde auch den Beitrag umfassen, der auf Hoher See zum Schutz kritischer Infrastrukturen geleistet werden kann – sei es bilateral bis multilateral, sei es zur Unterstützung einzelner Verbündeter in ihren Hoheitsgewässern. Letzteres hat die Deutsche Marine bereits Ende Oktober 2022 praktiziert: Drei deutsche Fregatten mit Fähigkeiten zur Lagebilderstellung über und unter Wasser wurden in Norwegen eingesetzt, um die kritische maritime Infrastruktur dort zu schützen, besonders die Gas- und Ölplattformen.

Ein weiterer vielversprechender Ansatz ist der gemeinsame deutsch-dänische Aktionsplan vom August 2022, der die Aspekte maritimer Sicherheit und Zusammenarbeit in Ost- und Nordsee einschließt. Das starke Interesse vor allem der dänischen Seite an bilateraler Kooperation könnte kurzfristig Handlungsoptionen eröffnen, um wahrnehmbare Fortschritte in Schlüsselbe-

reichen zu erzielen und damit entsprechende politische Botschaften hinsichtlich der »Zeitenwende« zu setzen. Dazu gehören die Einrichtung des regionalen maritimen Hauptquartiers in Rostock, die Verbesserung der Lagebilder und die verstärkte Präsenz auf See.

Ein besseres maritimes Situationsbewusstsein wird auch durch die deutsch-britisch-norwegische Zusammenarbeit im arktisch-nordatlantischen Raum möglich sein, sobald deren Streitkräfte vollständig mit einer neuen Generation von Seefernaufklärungsflugzeugen – der Boeing P-8A Poseidon – ausgerüstet sind. Boeing lieferte das erste Flugzeug dieses Typs im November 2021 an Norwegen. Dies ist nicht nur im Hinblick auf Russland wichtig, sondern auch angesichts künftiger maritimer Aktivitäten Chinas im arktisch-nordatlantischen Raum. Die »Zeitenwende« nähme allerdings eine fatale Fehlentwicklung, wenn auf deutscher Seite künftig nicht mehr, sondern weniger Seefernaufklärungsflugzeuge zur Verfügung ständen. Bislang ist vorgesehen, nur noch fünf statt der bisherigen acht Flugzeuge zu erwerben, und das, obwohl eigentlich weit mehr Aufklärer für dieses Gebiet erforderlich wären.

Vor diesem Hintergrund sollten Deutschland und seine Verbündeten im erweiterten Ostseeraum eine ständige Präsenz in der Nord- und Ostsee anstreben. Dazu sollten sie Einheiten der Länder in einer gemeinsamen Anstrengung rotieren lassen, vorzugsweise unter Leitung eines regionalen maritimen Hauptquartiers. Zweck dieser Bemühungen wäre, das Lagebild und das maritime Situationsbewusstsein zu verbessern, kritische maritime Infrastruktur zu schützen, die Seewege zu sichern und eine notwendige Abschreckung aufrechtzuerhalten.

Fregattenkapitän Göran Swistek ist Gastwissenschaftler in der Forschungsgruppe Sicherheitspolitik bei der Stiftung für Wissenschaft und Politik (SWP).

Dr. Michael Paul ist Senior Fellow in der Forschungsgruppe Sicherheitspolitik bei der Stiftung für Wissenschaft und Politik (SWP).





BEITRITT FINNLANDS ZUR NATO

NORDATLANTIKVERTRAGSORGANISATION²

Nach fast 30-jähriger enger Partnerschaft mit der NATO trat Finnland am 4. April 2023 dem Bündnis bei. Finnlands Partnerschaft mit der NATO lag in der Vergangenheit in der Politik der militärischen Blockfreiheit des Landes begründet. Diese Politik änderte sich mit der groß angelegten Invasion Russlands in der Ukraine im Februar 2022.

- Die Zusammenarbeit begann mit dem Beitritt Finnlands zum Programm „Partnerschaft für den Frieden“ (Partnership for Peace, PfP) im Jahr 1994 sowie zum Euro-Atlantischen Partnerschaftsrat (einem multilateralen Forum, in dem alle Bündnis- und Partnerstaaten zusammenkommen) 1997.
- Vor seinem Beitritt war Finnland viele Jahre lang einer der aktivsten Partner der NATO und lieferte wertvolle Beiträge zu NATO-geführten Operationen und Missionen auf dem Balkan, in Afghanistan und im Irak.
- Als „Enhanced Opportunity Partner“ (dabei handelt es sich um Partnerländer, die einen besonders bedeutenden Beitrag zu NATO-Operationen und anderen Zielen des Bündnisses leisten) hatte Finnland erweiterte Möglichkeiten zum Dialog und zur Zusammenarbeit mit den Bündnispartnern.
- Angesichts der im Februar 2022 begonnenen, groß angelegten Invasion Russlands in der Ukraine reichte Finnland (gemeinsam mit Schweden) am 18. Mai sein offizielles Beitrittsge such zur NATO ein.
- Am 4. Juli 2022, im Anschluss an das Gipfeltreffen der Staats- und Regierungschefs der NATO-Mitgliedsstaaten in Madrid, fanden die Beitrittsgespräche mit Finnland und Schweden im NATO-Hauptquartier in Brüssel ihren Abschluss. Die zu diesem Zeitpunkt 30 Bündnispartner unterzeichneten die Beitrittsprotokolle für Finnland und Schweden am darauffolgenden Tag.
- Das Beitrittsprotokoll für Finnland wurde anschließend von jedem der Bündnispartner gemäß den nationalen Verfahren ratifiziert.
- Am 4. April 2023 hinterlegte Finnland in einer Zeremonie im NATO-Hauptquartier in Brüssel seine Beitrittsurkunde zum Nordatlantikvertrag bei der Regierung



© NATO

der Vereinigten Staaten von Amerika und wurde damit Vollmitglied der NATO.

Der Weg zum Beitritt

Die NATO und Finnland teilen bereits seit geraumer Zeit gemeinsame Werte. Als einer der engsten Partnerstaaten der NATO arbeitete Finnland schon seit mehreren Jahrzehnten intensiv mit dem Bündnis zusammen, strebte allerdings nie eine NATO-Mitgliedschaft an. Finnlands Partnerschaft mit der NATO lag in der Vergangenheit in der Politik der militärischen Blockfreiheit des Landes sowie einem starken nationalen politischen Konsens begründet, was die NATO uneingeschränkt respektierte.

Nach einem umfassenden demokratischen Verfahren reichte Finnland (gemeinsam mit Schweden) am 18. Mai 2022 sein offizielles NATO-Beitrittsge such ein.

Im Verlauf der folgenden Monate wurde Finnlands Beitrittsprotokoll in den Hauptstädten aller 30 damaligen Bündnispartner ratifiziert. In der Folge hinterlegte Finnland (vertreten durch den finnischen Außenminister) im NATO-Hauptquartier seine Beitrittsurkunde bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika (vertreten durch den US-Außenminister) und trat damit dem Washingtoner Vertrag (oder Nordatlantikvertrag) bei. Somit wurde Finnland am 4. April 2023 Vollmitglied des Bündnisses.

Schlüsselbereiche der Zusammenarbeit

Die partnerschaftliche Zusammenarbeit Finnlands mit der NATO war für beide Seiten von Vorteil. Finnland engagierte sich unter anderem in folgenden Bereichen, von denen es viele auch als Bündnispartner weiter unterstützen wird:

Aufbau von Fähigkeiten und Interoperabilität

- Finnland beteiligte sich am Planungs- und Überprü-

² NATO https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_49594.htm, entnommen 20.04.2023 geprüfte Übersetzung durch BSpA 12.05.2023



Quelle: Statista (Sipri 2023)

fungsprozess der PfP (Planning and Review Process, PARP) sowie dem „Operational Capabilities Concept“. Dabei handelt es sich um organisatorische Rahmen, die Partnerstaaten bei der Planung und Bewertung ihrer Einsatzbereitschaft für Beiträge zu NATO-geführten Friedenssicherungsoperationen unterstützen.

- Finnland nahm an NATO- und PfP-Übungen teil und hat eine Reihe von Infanterie-, Pionier-, Marine- und Luftwaffeneinheiten als potenziell verfügbar für Übungen und Operationen ausgewiesen.

- Finnland beteiligt sich an einer Initiative zum strategischen Lufttransport, dem Programm „Strategic Airlift Capability“ (SAC).

- 2017 rief Finnland das Helsinki European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats ins Leben. Es steht Mitgliedsstaaten der NATO und der EU offen und wird von beiden Organisationen unterstützt.

- Ab 2014 beteiligte sich Finnland im Rahmen der Partnership Interoperability Initiative an der Interoperabilitätsplattform, die Bündnispartner mit ausgewählten Partnerstaaten zusammenbringt, die aktiv an den Operationen der NATO beteiligt sind.

- 2017 unterzeichneten Finnland und die NATO eine politische Rahmenvereinbarung zur Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Cyberverteidigung. Das Land beteiligte sich außerdem am NATO Cooperative Cyber

Defence Centre of Excellence, an NATO-Übungen zur Cyberverteidigung sowie „Smart Defence“-Projekten in diesem Zusammenhang.

- Im Juli 2001 erkannte die NATO das „Finnish Defence Forces International Centre“ (FINCENT) formell als PfP-Ausbildungszentrum an. Das FINCENT bildet Mitarbeiter internationaler Organisationen wie der NATO, der Vereinten Nationen (VN) und der EU im Bereich militärische Krisenbewältigung aus.

- Finnland unterhält enge Beziehungen zu anderen nordischen Staaten und beteiligt sich an der „Nordic Defence Cooperation“ (NORDEFCO), einer regionalen Verteidigungsinitiative, die die Zusammenarbeit zwischen den Streitkräften der nordischen Länder fördert.

Unterstützung NATO-geführter Operationen und Missionen

- Finnland beteiligte sich erstmals 1996 an einer NATO-geführten Operation, bei der das Land ein Bataillon für die NATO-geführte Friedenstruppe in Bosnien und Herzegowina stellte.

- Ab 2002 waren finnische Soldaten an der Seite der alliierten Streitkräfte in Afghanistan eingesetzt – zuerst als Teil der International Security Assistance Force (ISAF), die ihre Mission Ende 2014 beendete, und später als Teil der darauffolgenden Resolute Support Mission (RSM), im Rahmen derer afghanische Sicherheitskräfte und -institutionen bis zum Ende der Mission

175
1848
2023

im September 2021 weiter Ausbildung, Unterstützung und Beratung erhielten. Außerdem stellte Finnland dem „Afghan National Army Trust Fund“ 14 Millionen US-Dollar zur Verfügung.

- Finnland stellt Personal für die NATO-geführte Kosovo-Friedenstruppe (KFOR).
- Finnland beteiligte sich außerdem an der NATO-Mission Irak (NMI), der Beratungs- und Aufbaumission der NATO im Irak.
- Finnland leistete auch einen Beitrag zu den Kräften der verstärkten „NATO Response Force“ (NRF) in ergänzender Rolle und auf Grundlage nationaler Entscheidungen. Darüber hinaus unterzeichnete Finnland eine Absichtserklärung zum „Host Nation Support“, die, vorbehaltlich eines nationalen Beschlusses, bei Übungen oder im Krisenfall die logistische Unterstützung der auf seinem Hoheitsgebiet stationierten oder dieses durchquerenden alliierten Streitkräfte ermöglicht.

Erweiterte Zusammenarbeit

- Finnland engagierte sich im Resilience Committee der NATO und arbeitete mit den Bündnispartnern in den Bereichen regionale Beurteilungen, Versorgungssicherheit, Schutz kritischer Infrastruktur und gegenseitiger Unterstützung bei der Bewältigung schwerer

Unfälle oder Katastrophen im euro-atlantischen Raum zusammen.

- Finnische zivile Ressourcen wurden in die Liste des „Euro-Atlantic Disaster Response Coordination Centre“ (EADRCC) der NATO aufgenommen, und Finnland trug zum NATO-Pool von Experten auf den Gebiet der allgemeinen Bereitschaft bei. Des Weiteren bildete Finnland Bündnis- und andere Partner im Bereich der zivilen Bereitschaft aus.
- Weitere praktische Zusammenarbeit fand im Rahmen des Science-for-Peace-and-Security (SPS)-Programms statt, das sich auf Aktivitäten in den Bereichen Terrorismusbekämpfung, Cyberverteidigung, Abwehr von chemischen, biologischen, radiologischen und nuklearen (CBRN) Bedrohungen, Umweltsicherheit und fortschrittliche Technologien konzentriert.



Finnische F-18 Hornet

© Bundeswehr

Ein beachtenswertes Beispiel in diesem Zusammenhang war die Teilnahme Finnlands am DEXTER-Programm, im Rahmen dessen ein integriertes System zum Aufspüren von Sprengstoffen und Schusswaffen im öffentlichen Raum entwickelt wurde.

- Finnland hat aktiv die Umsetzung der Resolution 1325 Women, Peace and Security (WPS) des VN-Sicherheitsrats unterstützt und seit 2008 auf nationaler Ebene mehrere Aktionspläne zur Förderung der zugehörigen Agenda entwickelt.

- Finnland unterstützt aktiv NATO Trust Fund-Projekte in Partnerstaaten und hat bisher zu fast einem Dutzend solcher Projekte beigetragen, darunter der „Partnership Trust Fund“, der „Defence and Related Security Capacity Building“ (DCB) Trust Fund und das umfassende Unterstützungspaket für den „Ukraine Trust Fund“. Darin enthalten sind Projekte für Partnerländer, wie zum Beispiel die Bereitstellung von Unterkünften und Generatoren, Kraftstoff, medizinische Rehabilitation in der Ukraine sowie DCB-Projekte in Georgien, Jordanien, der Republik Moldau und im Irak.



STÄRKE DER FINNISCHEN STREITKRÄFTE³

Neue NATO-Macht an Putins Grenze Mächtige Artillerie: So stark ist die finnische Armee

Durch den Beitritt von Finnland hat die Nato eine neue lange Grenze mit Putins Russland. Ist die finnische Armee stark genug, um sie zu verteidigen?

Es ist eine Zeitenwende. Finnland ist seit Dienstag nun auch offiziell Mitglied der NATO. Damit enden für das nordeuropäische Land viele Jahrzehnte der Blockfreiheit. Aber auch für den Rest der NATO verändert sich vieles: Finnland hat eine 1.300 Kilometer lange Grenze mit Russland. Warum die geografische Lage mit Blick auf Wladimir Putins Angriffskrieg gegen die Ukraine eine Herausforderung ist, erklärt Oberst a. D. Wolfgang Richter in einem Video.

Trotz der neuen Herausforderungen stärkt der Beitritt Finnlands die Verteidigungsfähigkeit der NATO erheblich. Die finnische Armee gilt nicht nur als gut ausgerüstet. Durch die traditionelle Ausbildung ihrer Soldaten ist sie vor allem auch für einen Winterkrieg geschult und im Kampf in Schnee und Eis besonders schlagkräftig. Ihre Schwäche liegt dagegen eher im maritimen Bereich.

Autor: Patrick Diekmann

Für den Winterkrieg ausgebildet

Finnland hat nur 5,5 Millionen Einwohner und musste früh Strategien entwickeln, um sich im Notfall gegen Großmächte wie die Sowjetunion verteidigen zu können. Noch heute wird jedes Jahr im Dezember an den Winterkrieg von 1939 erinnert, als es der finnischen Armee gelang, die Invasion des sowjetischen Diktators Josef Stalin zurückzuschlagen. Viele der damaligen Strategien wurden weiterentwickelt und sind bis heute fester Teil der finnischen Militärausbildung.

Das zeigt sich vor allem in taktischer Hinsicht: Selbst im tiefen Schnee ist die finnische Armee in kleineren operativen Gruppen schnell und flexibel. Die Soldaten sind teilweise auf Skiern unterwegs, kennen sich in dem Gelände gut aus und können einem potenziellen Feind in die Flanken fallen und ihn dort in Hinterhalte locken, wo schweres Gerät wie Kampfpanzer nur schwer und langsam vorankommen. Ein Angriff wäre selbst für eine militärische Übermacht gefährlich, wie das Beispiel des Kampfes gegen die Sowjetunion von 1939 zeigt.

Insgesamt verfügt Finnland aber nur über 24.000 aktive Soldaten. Das Rückgrat der Armee ist die große Anzahl von Reservisten – Finnland kann im Notfall laut eigenen Angaben aus dem Jahr 2020 bis zu 900.000 Kräfte einziehen. In dem Land gilt eine Wehrpflicht für Männer ab 18 Jahren, der Wehrdienst dauert neun bis zwölf Monate.

³ Quelle: t-online/Patrick Diekmann

entnommen: https://www.t-online.de/nachrichten/ausland/internationale-politik/id_100155244/maechtige-artillerie-an-putins-grenze-so-stark-ist-die-finnische-armee.html am 01.06.2023

175
1848
2023

© Kroencke



Übung Northern COAST

Moderne Waffensysteme und Feuerkraft

Die Zahl der aktiven finnischen Soldaten ist demnach vergleichsweise begrenzt, und das Land versucht die fehlende Quantität an Kräften mit Strategie und Ausrüstung auszugleichen. Finnland ist besonders stolz auf seine Artillerie, laut eigenem Selbstverständnis die „stärkste Artillerie der Welt“.

Doch das stimmt nicht ganz. Länder wie Russland, China, Nord- oder Südkorea haben zumindest deutlich mehr Geschütze. Dennoch ist die Feuerkraft der finnischen Artillerie laut einem Ranking der US-Seite „Global Firepower“ beträchtlich. Demnach verfügt Finnland über 800 Artilleriesysteme – der Großteil davon (662) sind geschleppte Geschütze, die nicht selbst fahren können. Außerdem verfügt die finnische Armee über 75 MRLS-Raketenartilleriesysteme. Zum Vergleich: die Bundeswehr hat nur 38.

Bei Panzern und Kampfflugzeugen setzt das finnische Heer dagegen auf Qualität. Insgesamt kann es auf 239 Kampfpanzer zurückgreifen, 139 Leopard 2A6 und 100 Leopard 2A4 hat es als Reserve.

Die finnische Luftwaffe setzt aktuell 55 Jagdflugzeuge des Typs F/A-18C ein, die allerdings bis zum Jahr 2026 durch 64 Mehrzweckkampfflugzeuge des Typs F-35 ersetzt werden sollen. Auch die Luftwaffe wird damit eine

große Bereicherung für die strategischen Fähigkeiten der NATO werden.

Eine Schwachstelle: die Marine

Im Vergleich zu den osteuropäischen und teilweise größeren mitteleuropäischen NATO-Mitgliedern ist die finnische Armee folglich sehr gut aufgestellt. Durch die Grenze mit der ehemaligen Sowjetunion und dem heutigen Russland hat Finnland seine Verteidigungsfähigkeit in den vergangenen Jahrzehnten nicht ähnlich vernachlässigt wie zum Beispiel Deutschland. Deshalb stärkt der NATO-Betritt schon jetzt das Bündnis.

Aber der Beitritt bringt auch neue Herausforderungen. Russland wird nun vermehrt Truppen an der Grenze zu Finnland stationieren und das ist ein weiteres Sicherheitsrisiko für Europa.

Das Land war zwar schon Mitglied der Europäischen Union, in der es im Notfall auch eine militärische Beistandspflicht gibt. Aber in Putins Ideologie sind vor allem die NATO und die USA seine Hauptgegner. Russland steht außerdem vor dem Dilemma, dass es durch die Aufgabe der Blockfreiheit von Finnland den Ostseeraum an die NATO verliert – die Ostsee gilt seither als „NATO-See“ und die russische Föderation hat nur noch zwei Zugänge zu dem Meer. Das wird wahr-

scheinlich in Zukunft immer wieder zu kleineren Provokationen führen.

Russische Flugzeuge, die von NATO-Jets abgefangen werden müssen und eine russische Marine, die vermehrt in den internationalen Gewässern operiert. Deswegen wird auch Finnland mutmaßlich seine Marine stärken müssen.

Aktuell sind die Seestreitkräfte nicht für einen maritimen Krieg aufgestellt, sie verfügen nur über wenig Schiffe. Das ist die Schwachstelle in einer ansonsten sehr leistungsfähigen finnischen Armee.



Die europäischen Nato-Staaten





1.1 PIRATERIE

PIRATERIEBERICHT DER BUNDESPOLIZEI SEE₄

Zusammenfassung

Der deutliche Rückgang der Fallzahlen in der Schwerpunktregion Westafrika/Golf von Guinea in 2021 hat sich auch 2022 fortgesetzt. Trotz der weiterhin hohen Fallzahlen in Südostasien, hier insbesondere in der Straße von Singapur, gingen die weltweiten Fallzahlen auf den niedrigsten Stand seit 1992 zurück.

Der Rückgang der Zahl der entführten Crewmitglieder setzte sich, entsprechend der geringeren Fallzahl im Golf von Guinea ebenfalls fort. In 2022 kam es lediglich zu einer Entführung von zwei Crewmitgliedern, während im gleichen Zeitraum 2021 51 Crewmitglieder hiervon betroffen waren. Die geringe Zahl der Schiffsentführungen blieb mit zwei Vorfällen (2021 ein Vorfall), jeweils im Golf von Guinea, stabil auf niedrigem Niveau.

Qualitativ bleibt der Golf von Guinea mit beiden Schiffsentführungen und der Entführung von zwei Crewmitgliedern weiterhin einer der weltweiten Brennpunkte, wobei sich der Rückgang der Fallzahlen auch bei den schwerwiegenden Delikten bemerkbar macht. Demgegenüber bleiben die Fallzahlen in den Gewässern Südasiens auf hohem Niveau mit eindeutigem Schwerpunkt in der Straße von Singapur. In den Seegebieten um Somalia wurde 2022 erneut kein Piraterievorfall an das IMB PRC gemeldet. Das letzte bestätigte Vorkommnis ereignete sich 2019. Das Hochrisikogebiet wurde dementsprechend ab Januar 2023 aufgehoben. Sporadische Angriffsversuche sind dort aber auch zukünftig nicht völlig auszuschließen.

Weltweite Piraterielage

Im Jahr 2022 verzeichnete das IMB PRC weltweit 115 Fälle von Piraterie und maritimer Kriminalität. Im Vergleich zu 2021 mit 132 Vorfällen sind die Fallzahlen damit um 13 % gesunken. Verantwortlich für den Rückgang der Fallzahlen sind vor allem die deutlich gesunkenen Fallzahlen vor Westafrika mit der Schwerpunktregion Golf von Guinea, aber auch im Bereich Südamerika ist die Zahl der Vorfälle gegenüber dem Vorjahr wieder rückläufig.

Weltweit kam es im vergangenen Jahr zu zwei Schiffsentführungen, in 2021 war nur ein solcher Vorfall verzeichnet worden. Weiterhin wurden zwei Besatzungsangehörige zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord entführt, in 2021 waren es noch insgesamt 57 Besatzungsmitglieder. Im Jahr 2020 war mit 135 gekidnappten Crewmitgliedern ein Höchststand erreicht worden. Bei den insgesamt 115 Vorfällen 2022 gelang es den Tätern in 107 Fällen, an Bord der betroffenen Schiffe zu gelangen. In lediglich einem Fall setzten die Täter ihre Schusswaffen gegen das betroffene Schiff ein, im Jahr zuvor lag diese Zahl noch bei fünf. Die Zahl der kurzzeitig als Geiseln an Bord festgehaltenen Crewmitglieder stieg hingegen von acht in 2021 auf nunmehr 41 im Jahr 2022. Darunter befinden sich auch die Crews der beiden entführten Schiffe. Bei den insgesamt 115 Vorfällen weltweit wurden gemäß Erfassung des IMB PRC keine Seeleute verletzt bzw. getötet. In jeweils sechs Fällen wurden Besatzungsmitglieder von den Tätern mit Waffen bedroht sowie angegriffen bzw. misshandelt.

Am Horn von Afrika wurden dem IMB PRC keine Vorfälle gemeldet. Andere Quellen berichteten von einigen Vorkommnissen unterschiedlicher Natur, die allerdings



4 Pirateriebericht der Bundespolizei 4. Quartal und Jahresbericht 2022 vom 17. Mai 2023

keinen Bezug zu Piraterie aufwiesen. Aufgrund der anhaltend ruhigen Lage wurde die High Risk Area zum 1. Januar 2023 komplett aufgehoben, zuvor war diese nach nochmaliger Verkleinerung lediglich noch auf die Territorialgewässer von Somalia und dem Jemen beschränkt.

Vor Westafrika mit der Schwerpunktregion Golf von Guinea ist die Zahl der Vorfälle von 35 im Jahr 2021 auf nunmehr 19 in 2022 gesunken, 12 davon entfallen auf den Golf von Guinea (per Definition). Doch trotz rückläufiger Fallzahlen stellt der Golf von Guinea weiterhin eine der weltweiten Schwerpunktregionen dar. Sowohl die zwei im vergangenen Jahr verzeichneten Schiffsentführungen als auch die Entführung der beiden Seeleute fanden in diesem Seegebiet statt. Im April kam es zu dem bis dato am weitesten von der Küste entfernten Überfall auf ein Handelsschiff, Dieser ereignete sich 260 Seemeilen vor Ghana. Vor Ghana fanden auch, entgegen der Vorjahre, die meisten Vorfälle in 2022 statt, dahinter folgt Angola. Vor Nigeria, in der Vergangenheit stets führend in der Statistik für Westafrika, wurde bereits 2021 ein starker Rückgang bei den Fallzahlen verzeichnet. Im gesamten Jahr 2022 wurden hingegen gar keine Vorfälle an das IMB gemeldet. Die Gefährdungslage im Golf von Guinea liegt in der Gesamtsumme auf mittlerem Niveau, die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten. Je ein Vorfall im Bereich Gesamt-Afrika wurde vor Ägypten sowie vor Südafrika gemeldet.

Im Bereich Südostasien sind die Fallzahlen in 2022 im Vergleich zum Vorjahr nur leicht von 56 auf 58 angestiegen. Die meisten Vorfälle, auch weltweit gesehen, ereigneten sich in der Straße von Singapur, dort sind die Fallzahlen von 35 2021 auf 38 in 2022 angestiegen. Dahinter folgt Indonesien mit insgesamt 10 Vorfällen.

Es handelt sich bei den Vorfällen in der Region auch weiterhin überwiegend um sogenannte Low-Level-Überfälle, bei denen es die Täter auf Schiffsausrüstung abgesehen haben. In den Gewässern der Sulu-Celebes See und vor der malaysischen Halbinsel Sabah stellt sich die Lage mit Blick auf die Entführungen von Besatzungsmitgliedern durch Kidnap-for-Ransom (KFR)-Gruppen auch weiterhin ruhig dar. Grund dafür dürfte das robuste Vorgehen der philippinischen Sicherheitskräfte sein. Die letzte Entführung von Seeleuten liegt bereits über drei Jahre zurück. Die philippinischen Behörden haben die Gefährdungsstufe inzwischen auf mittleres Niveau herabgestuft. Dennoch sind solche Vorfälle auch weiterhin nicht völlig auszuschließen. In den Gewässern Ostasiens wurden dem IMB PRC in 2022 lediglich zwei Vorfälle gemeldet, beide fanden vor Vietnam statt. Auch im Vorjahr wurde hier lediglich ein Vorfall verzeichnet, ebenfalls vor Vietnam.

Im Bereich des indischen Subkontinents hingegen sind die Fallzahlen im Verhältnis deutlich, von zwei in 2021 auf nunmehr zehn in 2022 angestiegen. Sieben Vorfälle entfallen auf Bangladesch, wo 2021 keine Vorkommnisse verzeichnet wurden.

In den Gewässern Süd- und Mittelamerikas sind die Fallzahlen im Vergleich zum Vorjahr wieder rückläufig. Dort wurden 2022 insgesamt 24 Vorfälle gemeldet, 2021 lag diese Zahl noch bei 36. Verantwortlich dafür sind die gesunkenen Fallzahlen vor Peru sowie vor Kolumbien und Ecuador. Mit insgesamt 12 Vorfällen führt Peru die Statistik dennoch weiterhin an. Vor Kolumbien und Ecuador hingegen wurden 2022 keine Vorkommnisse verzeichnet. 2021 waren es noch sechs bzw. vier. Vor Venezuela wurden 2022 wieder drei Vorfälle an das IMB PRC gemeldet, in den beiden Vorjahren wurden hier keine Vorkommnisse verzeichnet.

Afrika

Im Jahr 2022 ist die Zahl der Vorfälle für Afrika mit 21 gegenüber dem Vorjahr mit 37 Vorfällen deutlich gesunken. 19 davon entfallen auf die Region Westafrika und 12 wiederum auf die Schwerpunktregion Golf von Guinea (per Definition). Während 2021 vor Nigeria noch sechs, vor Sao Tome & Principe fünf und vor Gabun noch vier Vorfälle verzeichnet wurden, waren 2022 dort jeweils keine Vorkommnisse gemeldet worden. Mit sieben Vorfällen führt Ghana die Statistik für Afrika an, gefolgt von Angola mit fünf Vorkommnissen.

Somalia

In der Vergangenheit wurden sämtliche Vorkommnisse in den Seegebieten Golf von Aden, Rotes Meer, Arabisches Meer und Indischer Ozean sowie Vorfälle in den Gewässern vor Somalia somalischen Piraten zugeschrieben. In den letzten Jahren hat sich die Lage in der Region jedoch stabilisiert. Vorfälle im Zusammenhang mit somalischen Piraten sind inzwischen die Ausnahme. Die High Risk Area wurde daher zum 01. Januar 2023 aufgehoben.

2022 wurden in den Gewässern vor Somalia keine Vorfälle an das IMB PRC gemeldet. Die letzten Vorkommnisse, die im Zusammenhang mit Piraterie bestätigt wurden, ereigneten sich 2019, als es zu Übergriffen auf Fischereischiffe vor Somalia kam, die jedoch nicht an das IMB gemeldet wurden. Illegale Fischerei vor der Küste Somalias, wie auch die Vergabe von Fischereilizenzen an ausländische Fangflotten, stellen vor allem für die Küstenbewohner Somalias ein Problem dar. Bereits nach der letzten Verkleinerung der High Risk Area 2021 wurde von Seiten der somalischen Behörden die Befürchtung geäußert, dass es, aufgrund der





ruhigen Lage, und der damit einhergehenden Verkleinerung der High Risk Area, zu einer Zunahme der illegalen Fischerei vor der heimischen Küste kommen könnte. Die illegale Fischerei war einst ein Auslöser der Piraterie. Mit Aufhebung der High Risk Area zum 1. Januar 2023 könnte sich die Zahl der ausländischen Fischereischiffe vor der somalischen Küste weiter erhöhen. Übergriffe auf Fischereischiffe sind daher auch in Zukunft nicht auszuschließen. Eine verdächtige Annäherung an ein Fischereischiff unter französischer Flagge ereignete sich Anfang Oktober im Arabischen Meer, etwa 580 Seemeilen vor der Küste Indiens. Dem IMB war dieses Vorkommnis nicht gemeldet worden. Ein eindeutiger Bezug zu Piraterie konnte nicht erkannt werden.

Im März hatten somalische Fischer eine jemenitische Fischerei-Dhau entführt, die zum Fangen von Hummern verbotene Gerätschaften eingesetzt hatte. Der Vorfall hatte sich in somalischen Territorialgewässern ereignet. Eine Anfrage der Behörden von Puntland bei ATALANTA nach Unterstützung zur Befreiung der Dhau musste aufgrund der Nichtverlängerung einer UNSC-Resolution, die unter anderem die Bekämpfung von seekriminellen Vorkommnissen/Piraterie in somalischen Territorialgewässern ermöglicht, negativ beschieden werden. Die deutsche Beteiligung an der EU-Mission ATALANTA ist bereits seit dem 30. April 2022 beendet. Im vergangenen Jahr war ein türkisches Frachtschiff in unmittelbarer Nähe zur somalischen Küste beschossen worden. An Bord des Frachters befindliches Sicherheitspersonal hatte das Feuer erwidert und die Angreifer abgewehrt. Der Vorfall stellte sich im Nachgang nicht als Pirateriefall dar, zeigt aber erneut, dass bewaffnete Sicherheitsteams nach wie vor das wirksamste Mittel gegen Angriffe darstellen.

Golf von Aden/Rotes Meer

Auch für den Golf von Aden wurden 2022 keine Vorfälle an das IMB gemeldet. 2021 war dem IMB die Annäherung eines Kleinbootes an ein Handelsschiff gemeldet worden, wo auch das Sichten einer Leiter dokumentiert ist. Verdächtige Annäherungen kommen immer wieder vor, sind jedoch oft nicht eindeutig zuzuordnen. Vom IMB werden diese Annäherungen daher statistisch meist nicht erfasst. So kommen z. B. Begegnungen mit Fischern im Golf von Aden regelmäßig vor, diese führen, ebenso wie Schmuggler, oft Waffen mit und fahren Handelsschiffe manchmal offensiv an, um auf ihre ausgebrachten Netze aufmerksam zu machen. Gerätschaften zum Fischfang können durchaus mit Piratenutensilien verwechselt werden. Darüber hinaus führt die jemenitische Küstenwache Patrouillen im Bereich Golf von Aden/Bab-al-Mandeb durch und ruft dabei auch Handelsschiffe an. Dabei ist nicht im-

mer eindeutig feststellbar, ob es sich tatsächlich um die jemenitische Küstenwache handelt.

Ein Vorfall, der dem IMB nicht gemeldet wurde, ereignete sich Mitte Mai vor dem Jemen. Dabei war ein Segel-Trimaran im südlichen Roten Meer, nahe der Meerenge Bab al-Mandeb, aufgrund einer GPS-Fehlfunktion zu nahe der jemenitischen Küste geraten. Es näherten sich drei Boote mit mehreren Personen in ziviler Kleidung an Bord. Die Bootsinsassen feuerten mehrere Warnschüsse ab und zeigten Panzerfäuste. Die Crew des Segelbootes setzte einen Notruf ab und konnte durch Ausweichmanöver entkommen. Ein in der Nähe patrouillierendes Kriegsschiff von ATALANTA leistete Unterstützung und eskortierte das Segelboot nach Djibouti. Den Marinesoldaten wurde von der Segelcrew Videomaterial als Beweismittel im Zusammenhang mit dem Vorfall übergeben. Von Seiten der jemenitischen Behörden wurden die Houthi-Rebellen für den Angriff verantwortlich gemacht. Durch EU NAVFOR ATALANTA wurde im Nachgang ein IRTB (Industry Releasable Threat Bulletin) veröffentlicht. Das Segelboot war nicht bei MSCHOA registriert.

Im Dezember wurde ca. zehn Seemeilen östlich von Assab/Eritrea eine Jacht unter amerikanischer Flagge aus zwei Skiffs heraus beschossen. Das an Bord befindliche Sicherheitsteam erwiderte das Feuer, daraufhin entfernten sich die beiden Kleinboote wieder. Ein Bezug zu Piraterie war nicht erkennbar, vermutlich handelte es sich bei den Angreifern um eritreische Sicherheitskräfte.

Im Zusammenhang mit dem Konflikt im Jemen kommt es immer wieder zu Vorkommnissen, bei denen auch Handelsschiffe betroffen sind. Anfang des vergangenen Jahres attackierten Houthi-Rebellen ein unter der Flagge der Vereinigten Arabischen Emirate fahrendes Frachtschiff im südlichen Roten Meer und setzten es fest. Das Schiff hatte medizinische Hilfsgüter geladen, nach Angaben der Houthi soll es sich jedoch um Rüstungsgüter gehandelt haben. Mitte April ließen die Houthi die 11-köpfige Besatzung frei. Wenige Tage vor dem Angriff auf das Segelboot vor dem Jemen sollen die Houthi ein weiteres Schiff in ihre Gewalt gebracht haben, welches Versorgungsgüter für die Regierungstruppen transportierte. Kriegs- und Versorgungsschiffe der von Saudi-Arabien geführten Koalition sind in der Regel das vornehmliche Ziel von Angriffen der Houthi-Rebellen, jedoch kommt es, wahrscheinlich durch Zufall oder aufgrund einer Verwechslung, immer wieder dazu, dass auch andere Schiffe betroffen sind. Dies betrifft insbesondere auch solche Schiffe, die saudische Häfen anlaufen.

Im Zusammenhang mit der Lage im Jemen wurde bereits im September 2017 durch die Combined Maritime Forces (CMF) der Maritime Security Transit Corridor

(MSTC) eingerichtet, um eine bessere Überwachung durch die internationalen Marinestreitkräfte sicherzustellen. Der MSTC setzt sich zusammen aus dem IRTC, dem BAM TSS, TSS westlich Hanish Islands sowie der Verbindung zwischen dem IRTC und dem BAM TSS in beide Richtungen. Um die Handelsschiffahrt auf die Gefahren, die aus dem Konflikt im Jemen hervorgehen, aufmerksam zu machen, wurden u. a. durch BIMCO und ICS sogenannte „New Interim Guidance on Maritime Security in the Southern Red Sea and Bab al-Mandeb veröffentlicht“.

Durch die CMF und EU NAVFOR werden darüber hinaus anlassbezogen sogenannte „Industry Releasable Threat Bulletins“ (IRTB) herausgegeben, diese können unter www.mschoa.org abgerufen werden. Hierfür ist eine vorherige Registrierung erforderlich. Es wird darin auf aktuelle Vorkommnisse im Seegebiet Horn von Afrika, auf die Sicherheitslage im Jemen sowie auf Vorkommnisse im Golf von Oman Bezug genommen.

Für deutsche Schiffe gilt in jemenitischen Küstengewässern die Gefahrenstufe 2. Es besteht außerdem Gefahr durch Seeminen.

Arabisches Meer/Oman

Im Golf von Oman und dem Arabischen Meer wurden 2022 ebenfalls keine Vorfälle an das IMB PRC gemeldet. Annäherungen von Kleinbooten an Handelsschiffe kommen hier ebenfalls hin und wieder vor, da aber auch in diesem Bereich Schmuggelverkehr stattfindet, kommen für solche Annäherungen verschiedene Hintergründe in Betracht.

Anfang Oktober kam es im arabischen Meer, etwa 580 Seemeilen vor der Westküste Indiens zu einer Annäherung von zwei Kleinbooten an ein unter französischer Flagge fahrendes Fischereischiff. Als sich die beiden Boote bis auf eine Seemeile angenähert hatten, ließ der Kapitän die Netze einholen und verließ den Bereich mit hoher Geschwindigkeit auf südöstlichem Kurs. Daraufhin fuhren die beiden Boote eine Dhau an, die drei weitere Kleinboote im Schlepp hatte. Gegenstände, die üblicherweise der Piraterie zuzuordnen sind, wurden nicht erkannt. Möglicherweise handelte es sich bei der Dhau ebenfalls um Fischer, die sich von dem französischen Schiff gestört fühlten und dieses vertreiben wollten.

Im Seegebiet Persischer Golf und Golf von Oman wurde, nachdem sich der Konflikt zwischen den USA und dem Iran aufgrund der Angriffe auf Tankschiffe im Jahr 2019 verschärft hatte, die SOLAS-Gefahrenstufe für Schiffe unter deutscher Flagge vorübergehend auf die Gefährdungsstufe 2 angehoben. Am 18. März 2020

wurde dies zum Teil wieder aufgehoben. Seither gilt für Schiffe unter deutscher Flagge in dem Seegebiet mit den Abgrenzungen westlich des 060 E von der Küste des Irans 25°22'46"N 60°00'00"E vor der Küste des Omans 22°25'45"N 60°00'00"E und für den Persischen Golf weiterhin die SOLAS-Gefahrenstufe 2. Innerhalb der Hafenanlagen in dem betroffenen Seegebiet gilt für alle Schiffe unter deutscher Flagge – außer für Tankschiffe – die SOLAS-Gefahrenstufe 1. Dies gilt nicht für die Außenreedereien und auch nicht für die Hafenanlagen der Islamischen Republik Iran. Für Tankschiffe unter deutscher Flagge gilt im gesamten Seegebiet, einschließlich der Hafenanlagen, weiterhin die SOLAS-Gefahrenstufe 2.

2021 war es zu mehreren Vorkommnissen im Zusammenhang mit Schiffen israelischer Eigner gekommen, die wahrscheinlich auf den Konflikt zwischen Israel und dem Iran zurückzuführen sind. Dabei war unter anderem ein Containerschiff in der Straße von Hormuz von einem Flugkörper getroffen und leicht beschädigt worden. Bei einem vermutlichen Drohnenangriff auf ein Tankschiff im Arabischen Meer waren der Kapitän und ein Security Guard ums Leben gekommen. Niemand hatte sich zu dem Angriff bekannt, jedoch beschuldigten die USA und Israel sowie der Oman, aber auch Rumänien und Großbritannien, von wo die beiden Getöteten stammten, den Iran für den Angriff verantwortlich zu sein. Im Golf von Oman war es außerdem zu einem unautorisierten Boarding eines unter panamaischer Flagge fahrenden Tankschiffes auf dem Weg nach Sohar/Oman gekommen. Es handelte sich dabei höchstwahrscheinlich um iranische Sicherheitskräfte, die versuchten, den Tanker in einen iranischen Hafen umzuleiten. Durch das Abschalten der Maschinen konnte dies verhindert werden. Die Eindringlinge verließen das Schiff, als sich amerikanische und omanische Marineeinheiten näherten.

Im Januar 2022 ereignete sich ein Vorkommnis, bei dem ein Schiff unter deutscher Flagge betroffen war. In der Straße von Hormuz hatten sich mehrere Schnellboote dem Frachtschiff angenähert und dieses anschließend verfolgt. Der Alarm wurde ausgelöst, ein Notruf abgesetzt und UKMTO informiert. Die Besatzung wurde angewiesen, sich in ihren Kammern einzuschließen. Das Schiff erhöhte die Geschwindigkeit und fuhr Ausweichmanöver. Die Kleinboote verfolgten den Frachter weiterhin. Nachdem es dem Frachter gelungen war, die Distanz zu den Kleinbooten zu vergrößern, brachen diese die Verfolgung ab und nahmen Kurs auf zwei andere, in der Nähe befindliche Schiffe, von denen eines ebenfalls einen Notruf absetzte. Die Hintergründe des Vorfalles sind nicht eindeutig geklärt. Bei den Schnellbooten handelte es sich jedoch höchstwahrscheinlich um Fahrzeuge der iranischen Sicherheitskräfte. Im Mai hatten Kräfte der iranischen Revolutionsgarden zwei unter





griechischer Flagge fahrende Tankschiffe im Persischen Golf beschlagnahmt. Die beiden Schiffe wurden während der Fahrt mithilfe von Hubschraubern geboardet. Anschließend wurden beide Tanker nach Bandar Abbas/Iran verlegt. Offizieller Grund für die Beschlagnahme war nach Angaben der iranischen Behörden der Verstoß gegen maritime Gesetze. Der Vorfall ereignete sich etwa fünf Wochen nachdem griechische Behörden ein unter russischer Flagge fahrendes Tankschiff auf Bitten der USA wegen des Verstoßes der Sanktionen gegen Russland beschlagnahmt hatten. Das Schiff hatte Rohöl aus dem Iran geladen, welches anschließend durch die USA konfisziert worden war. Ein griechisches Gericht hatte die Beschlagnahme in der Folge jedoch für unzulässig erklärt. Im November kam es erneut zu einem mutmaßlichen Drohnenangriff auf ein Tankschiff eines israelischen Eigners, ca. 150 Seemeilen vor der Küste des Oman. Das Schiff erlitt leichte Beschädigungen, konnte seine Fahrt jedoch wie geplant fortsetzen. Verletzt wurde dabei niemand.

Straße von Mosambik

Schon seit Jahren werden in der Straße von Mosambik keine Vorfälle mehr verzeichnet, die einen Bezug zu somalischen Piraten haben. Es kommt hin und wieder zu Raubüberfällen bzw. Diebstählen auf Schiffen vor Anker, diese sind jedoch lokalen Tätern zuzuordnen. In 2022 wurde kein solcher Vorfall gemeldet.

Die Sicherheitslage in der Provinz Cabo Delgado im Norden von Mosambik hat sich durch die militärische Unterstützung einiger afrikanischer Staaten etwas stabilisiert, bleibt aber fragil. Anfang August 2021 war die Stadt Mocimboa da Praia mit Hilfe ruandischer Sicherheitskräfte von den islamistischen Angreifern zurückerobert worden. Der Hafen der Stadt, dessen Infrastruktur durch die Angriffe zerstört wurde, ist sowohl für das Militär als auch für die Erdgasförderung vor der Küste von Bedeutung. Anfang März 2022 war durch ein italienisches Unternehmen ca. 50 km vor der Küste eine Plattform zur Förderung von Erdgas verankert worden. Dies ist das erste Projekt, dass die immensen Erdgasvorkommen, die vor Mosambik entdeckt wurden, ausbeuten soll. Dabei dürfte die Entfernung zur Küste mögliche Angriffe von Land aus erschweren. Die Regierung betreibt weiterhin Maßnahmen, um das für Mosambik so wichtige Öl- und Gasgeschäft in der Region Cabo Delgado wieder anzusiedeln.

Westafrika mit Golf von Guinea

Bereits seit Mitte 2021 hat sich die Gefährdungslage im Golf von Guinea stark verbessert und die Fallzahlen sind deutlich gesunken. Während die Zahl der von Bord

entführten Seeleute im Jahr 2020 noch bei 135 lag, und auch in der ersten Hälfte des Jahres 2021 noch insgesamt 50 Besatzungsmitglieder zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord entführt worden waren, kam es in der zweiten Hälfte des Jahres 2021 noch lediglich zu zwei solcher Vorfälle, in denen insgesamt sieben Seeleute von Bord entführt wurden. Beide Vorfälle fanden vor Gabun statt. 2022 kam es lediglich noch zu einem Fall von Crewentführung, dabei wurden zwei Besatzungsmitglieder in den Gewässern von Äquatorialguinea von Bord eines Passagierschiffes gekidnappt. Mögliche Gründe für den starken Rückgang bei den Entführungen könnten einerseits die vorübergehend gesteigerte Präsenz internationaler Marineeinheiten im Rahmen des im Januar 2021 gestarteten EU Pilotprojekts CMP im Golf von Guinea sein. Dabei hatte eine dänische Fregatte ein mit mutmaßlichen Piraten besetztes Boot aufgebracht. Bei dem Feuergefecht zwischen den Marinesoldaten und den Verdächtigen waren vier Piraten getötet und ein weiterer verletzt worden. Auch die Maßnahmen der Anrainerstaaten, allen voran Nigeria mit dem im Juni 2021 in den Wirkbetrieb genommenen DEEP BLUE PROJECT, dessen Ziel die effektivere Bekämpfung der maritimen Kriminalität ist, scheinen zu greifen. Im Rahmen dessen wurden u. a. neue Boote in Dienst gestellt sowie auch Drohnen und Hubschrauber für die Überwachung aus der Luft.

Das im Juli 2021 gestartete maritime Überwachungsprojekt mit Namen FALCON EYE, welches durch die nigerianische Navy betrieben wird und eine Überwachung der nigerianischen Gewässer bis zu den Grenzen der AWZ sicherstellen soll, scheint ebenfalls zu einer Verbesserung der Sicherheitslage in nigerianischen Gewässern beizutragen. Ob dies jedoch die alleinigen Gründe für das fast gänzliche Ausbleiben von Entführungsfällen sind, darf bezweifelt werden. Ähnlich wie bei den somalischen Piraten, die sich inzwischen anderen illegalen Tätigkeiten wie dem Schmuggelgeschäft widmen, scheinen sich auch die nigerianischen Täter derzeit anderen illegalen, jedoch wahrscheinlich lukrativeren und weniger riskanten Geschäftsbereichen, wie beispielsweise dem Ölgeschäft, zu widmen, insbesondere dem Transport von gestohlenem Rohöl bzw. den daraus illegal hergestellten Ölprodukten in der Region. Eine Rückkehr zur Piraterie bzw. den Entführungen von Besatzungsmitgliedern zum Zwecke der Lösegelderpressung ist dabei jedoch jederzeit möglich und durchaus nicht unwahrscheinlich. So kommt es immer wieder zu Raubüberfällen auf Dörfer im Nigerdelta, bei denen es die Täter auf Boote und leistungsstarke Außenbordmotoren abgesehen haben. Die für die Unterbringung von Geiseln erforderliche Infrastruktur besteht weiterhin bzw. ist im Gegensatz zu Somalia relativ einfach wieder zu reaktivieren.

2022 kam es vor der westafrikanischen Küste zu sechs Übergriffen auf Schiffe in Fahrt, darunter zwei Schiffsentführungen. Der erste Vorfall ereignete sich bereits im Januar, betroffen war ein Produktentanker vor der Elfenbeinküste, der zum Zeitpunkt des Überfalls ca. 59 Seemeilen vor der Küste driftete. Die Täter raubten einen Teil der Ladung. Dasselbe Schiff wurde im November erneut Ziel eines Überfalls, dieser ereignete sich ca. 236 Seemeilen südsüdwestlich von Abidjan/Elfenbeinküste. Dabei zerstörten die Täter die Kommunikations- und Navigationseinrichtungen des Schiffs, raubten Eigentum der Crew sowie einen Teil der Ladung und flüchteten. Ein italienisches Marineschiff eskortierte das Schiff zum nächsten Hafen. Eine weitere Schiffsentführung ereignete sich vor Sierra Leone, die Absichten der Täter waren dabei nicht eindeutig. Nachdem Angreifer das Schiff in ihre Gewalt gebracht hatten, steuerten sie dies anschließend jedoch auf Grund. Die Besatzung konnte sich zwischenzeitlich in die Zitadelle flüchten. In der Folge verließen die Täter das Schiff mit zuvor geraubten Wertsachen der Besatzung.

Im Dezember kam es zum Beschuss eines Tankschiffs, das sich zum Zeitpunkt des Angriffs ca. 87 Seemeilen nordwestlich von Bata/Äquatorialguinea befand. Durch Erhöhung der Geschwindigkeit und Kursmanöver konnte der Angriff abgewehrt werden. Ebenfalls im Dezember ereignete sich der einzige Vorfall 2022, bei dem zwei Besatzungsmitglieder von Bord eines Passagierschiffs entführt wurden. Das Schiff befand sich zum Zeitpunkt des Überfalls etwa 48 Seemeilen südöstlich von Bioko/Äquatorialguinea.

Auch wenn die Fallzahlen vor Westafrika seit Ende 2021 deutlich rückläufig sind, bleibt insbesondere der Golf von Guinea dennoch weiterhin eine der weltweiten Schwerpunktregionen im Hinblick auf Piraterie und maritime Kriminalität. Die Gefährdungslage ist inzwischen jedoch auf ein mittleres bis niedriges Niveau gesunken. Gegenüber 2021, als 57 Seeleute mit dem Ziel der Lösegelderpressung von Bord entführt wurden, wurde 2022 lediglich ein Vorfall dieser Art verzeichnet, bei dem zwei Crewangehörige von einem lokal verkehrenden Passagierschiff auf der Fahrt von Äquatorialguinea nach Kamerun gekidnappt wurden. Der Überfall auf das Frachtschiff vor Ghana im April, das aufgrund technischer Probleme etwa 260 Seemeilen vor der Küste driftete, dürfte mit aller Wahrscheinlichkeit der Versuch einer Crewentführung gewesen sein. Die Besatzung hatte die Angreifer jedoch frühzeitig entdeckt und konnte sich geschlossen in den Schutzraum zurückziehen. In den darauffolgenden Monaten wurden zunächst keine weiteren Übergriffe dieser Art verzeichnet. Bei dem Angriff auf ein Tankschiff vor Äquatorialguinea im Dezember könnte es ebenfalls die Absicht der Täter gewesen sein, Seeleute zum Zwecke der Lösegelderpressung

von Bord zu entführen. Durch Abwehrmaßnahmen war es der Schiffsbesatzung allerdings gelungen, die Angreifer abzuwehren. Am darauffolgenden Tag kam es, ebenfalls vor Äquatorialguinea, zu der besagten Crewentführung von Bord eines Passagierschiffs. Vermutlich handelte es sich dabei um dieselbe Tätergruppe, die, nachdem sie bei dem Versuch, ein international verkehrendes Handelsschiff zu überfallen gescheitert war, sich unmittelbar ein neues Ziel in der Umgebung suchte. Das Vorgehen entspricht dem nigerianischer Piraten, die auch in den vergangenen Jahren schon in den an Nigeria angrenzenden Seegebieten aktiv waren. Aufgrund der stark gestiegenen Zahl bei den Crewentführungen im Golf von Guinea in den Jahren 2019 und 2020 wurde Ende 2019 durch das IMB PRC eine generelle Warnmeldung für den gesamten Golf von Guinea herausgegeben. Trotz der seit Ende 2021 zu verzeichnenden, stark rückläufigen Fallzahlen, hat die Warnmeldung weiterhin Bestand. Auch die generellen Empfehlungen bleiben bestehen. Häfen in dem betroffenen Seegebiet sollten direkt angelaufen werden. Wartenden bzw. treibenden Schiffen wird geraten, einen Abstand von 300 Seemeilen zur Küste einzuhalten. Die Einhaltung der BMP WA wird ebenfalls empfohlen. Grundsätzlich sollten die westafrikanischen Gewässer und speziell der Golf von Guinea mit erhöhter Wachsamkeit befahren werden. Dies gilt auch im Hafen sowie auf Reede, selbst wenn diese bewacht wird.

Seit Ende 2020 sind vier solcher Vorkommnisse mit deutschem Bezug bekannt geworden. Die Festsetzungen ereigneten sich vor der ostlibyschen Küste auf Höhe der Stadt Derna/Ras al-Hilal und folgten immer demselben Muster. Der letzte Vorfall ereignete sich im September 2022. Betroffen war ein Frachtschiff einer deutschen Reederei, das sich auf dem Weg von Ägypten nach Tunesien befand und zum Zeitpunkt des Vorfalls zwischen 12 und 14 Seemeilen vor der libyschen Küste fuhr. Der Frachter wurde durch bewaffnete Kräfte der libyschen Küstenwache aufgestoppt und ohne Angabe von Gründen betreten. Anschließend wurden die Schiffspapiere sowie die Ausweispapiere der Crew kontrolliert und anschließend durch die libyschen Kräfte einbehalten. Dem Kapitän wurde mitgeteilt, dass das Schiff eine militärische Sperrzone durchfahren hätte. In der Folge erging die Anweisung, das Schiff nach Benghazi auf Reede zu verlegen, um die Ordnungswidrigkeit zu klären. Bei Nichtbefolgung der Anordnung wurde mit möglicher Gewalt gedroht. Das Schiff verblieb zunächst auf seiner Position und informierte die Reederei. Nach Klärung des Sachverhalts ging der Frachter vor Benghazi vor Anker. Wegen des angeblichen Befahrens des Sperrgebietes sollte eine Strafzahlung entrichtet werden, erst danach könne das Schiff seine Fahrt fortsetzen. Das genannte Sperrgebiet war laut IMO Rundschreiben jedoch bereits seit Mitte Juni





aufgehoben. Einige Tage nach dem Vorfall und Zahlung der „Strafe“ erhielt die Crew sämtliche Papiere zurück und das Frachtschiff konnte seine Fahrt fortsetzen.

Von Seiten der deutschen Behörden wird davon ausgegangen, dass das Seegebiet vor der Küste von Cyrenaica als sogenannte No-Sail-Zone aktiv durch Einsatzkräfte der LNA (Libysch-Nationalen Armee) bestreift wird. Dieses nicht näher gekennzeichnete Sperrgebiet scheint sich Berichten zu Folge südlich des 34. Breitengrades vom Golf von Bomba im Osten über die Stadt Al Bayda, bis vermutlich Höhe Benghazi zu erstrecken. Das PPZ empfiehlt daher, das Mittelmeer nördlich des 34. Breitengrades zu durchqueren und die Küstengewässer in der Region Cyrenaica zu meiden. Darüber hinaus sollte der jeweilige Zielhafen direkt angefahren werden und im Vorfeld Kontakt zum Schiffsagenten bzw. dem Zielhafen aufgenommen werden. Die Region Cyrenaica sollte überlaufen werden. Im Falle einer Kontrolle durch die libysche Küstenwache sollten Crewangehörige ihre persönlichen Wertsachen bei sich tragen.

Die Lage in Libyen ist weiterhin verhältnismäßig ruhig, aber nicht stabil. Wahlen, die ursprünglich für Weihnachten 2021 abgedacht waren, haben noch immer nicht stattgefunden. Wann dies geschehen soll, ist nicht absehbar. Hin und wieder kommt es zu Auseinandersetzungen zwischen verfeindeten Milizen. Der grundsätzliche Waffenstillstand hält jedoch weiter an. Die Bevölkerung hat ihren Alltag an die Sicherheitslage angepasst und sich damit arrangiert.

Es ist davon auszugehen, dass aus dem Ausland auch weiterhin Lieferungen von Waffen und Ausrüstung auf dem Seeweg stattfinden. Im Februar 2020 war der Hafen von Tripolis zuletzt mit Granaten beschossen worden. Ziel der Angreifer war es vermutlich, die Lieferung von Waffen und Kriegsgerät an gegnerische Kräfte zu sabotieren. Der Export von Rohöl ist für Libyen weiterhin von großer Bedeutung. Da sich die Lage jederzeit spontan ändern kann, ist für Schiffe, und insbesondere Tankschiffe, die libysche Häfen anlaufen, auch weiterhin von einer latenten Gefährdung auszugehen. In den Häfen selbst muss zudem auch weiterhin mit Angriffen bzw. Terroranschlägen gegen Hafenanlagen gerechnet werden. Risikobewertungen für mögliche Hafenanläufe müssen gegebenenfalls kurzfristig angepasst werden. In libyschen Gewässern bzw. im zentralen Mittelmeer ist weiterhin mit Klein- bzw. Schlauchbootverkehr im Zusammenhang mit Migrationsbewegungen zu rechnen. Dabei werden auch Handelsschiffe, wenn sich diese in der Nähe von in Seenot befindlichen Migrantenbooten befinden, angewiesen, diese aufzunehmen. Derzeit finden auch vermehrt Abfahrten aus dem Osten Libyens statt.

Südostasien

Im Bereich Südostasien liegt die Zahl der Vorfälle im Jahr 2022 auf dem Niveau des Vorjahres und ist nur minimal von 56 auf 58 angestiegen. Die meisten Vorfälle wurden erneut in der Straße von Singapur verzeichnet, dahinter folgt Indonesien. In beiden Seegebieten liegen die Vorfallszahlen auf dem Niveau des Vorjahres.

In den Seegebieten Südasiens wurden 2022 insgesamt 58 Vorfälle verzeichnet, davon entfallen 38 auf die Straße von Singapur. Dort sind ausschließlich Schiffe in Fahrt von Überfällen betroffen. Ende 2019 war in diesem stark befahrenen Seegebiet ein Anstieg der Fallzahlen zu verzeichnen, der sich seither verstetigt hat. Vor Indonesien, wo in der Vergangenheit die meisten Vorfälle im Bereich Südostasien gemeldet wurden, kam es 2022 zu zehn Vorkommnissen, und damit zu einem mehr als 2021, als neun Vorfälle an das IMB gemeldet wurden. Hier kommt es meist zu Überfällen auf Schiffe vor Anker, in einigen wenigen Fällen sind Schiffe in Fahrt betroffen. In den Gewässern der Philippinen sind die Fallzahlen von neun 2021 auf nunmehr sechs gesunken. Vor Malaysia wurden mit vier Vorfällen in 2022 doppelt so viele Vorkommnisse verzeichnet wie im Vorjahr. In der Straße von Malakka bleibt die Lage weiterhin stabil und unauffällig.

Bei den Vorfällen in südostasiatischen Gewässern handelt es sich in der überwiegenden Mehrzahl auch weiterhin um sogenannte Low-Level-Überfälle, wie dem Diebstahl von Schiffsausrüstung. In 23 der insgesamt 58 Vorfälle führten die Täter Messer mit, in vier Fällen ist zudem das Mitführen von Schusswaffen dokumentiert. Dennoch traten die Täter auch weiterhin meist die Flucht an, sobald sie entdeckt werden. In drei Fällen wurden Crewmitglieder von den Tätern bedroht, vier Besatzungsmitglieder wurden kurzzeitig als Geisel festgehalten.

In den Gewässern der Sulu-Celebes-See und vor der malaysischen Halbinsel Sabah stellt sich die Lage im Hinblick auf Entführungen von Besatzungsmitgliedern zum Zwecke der Lösegelderpressung weiterhin ruhig dar. Die letzte Entführung von Crewangehörigen fand vor mehr als drei Jahren statt. Auch Entführungen von kleineren Tankfahrzeugen zum Zwecke des Ladungsdiebstahls sind inzwischen die Ausnahme.

2022 wurden vor Indonesien insgesamt zehn Vorfälle verzeichnet, im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren es neun. In sieben Fällen waren Schiffe auf Reede betroffen. Drei dieser Überfälle ereigneten sich auf Reede vor Belawan. Dabei waren die Täter jeweils mit Messern bewaffnet und flüchteten, als der Alarm ausgelöst wurde. In einem Fall verfolgten die Täter ein Crewmit-

glied, dieses konnte jedoch entkommen. Ebenfalls in drei Fällen betroffen war die Reede vor Jakarta. Dabei gelangten die Täter in einem Fall an Bord des betroffenen Schiffes, dass sich noch mit langsamer Fahrt fortbewegte. In allen drei Fällen flüchteten die Täter, als sie entdeckt wurden. Bei einem der Überfälle führten die Täter ein langes Messer mit. Jeweils ein Vorfall fand auf Reede vor Balikpapan und Panjang, sowie im Hafen von Belawan statt. Während die Täter bei dem Überfall vor Balikpapan rechtzeitig von der Crew bemerkt wurden und flüchteten, konnten sie in Belawan erfolgreich Schiffsausrüstung entwenden. Auch vor Panjang konnten die Täter unbemerkt Schiffsgegenstände stehlen. Bei dem Überfall auf ein in Fahrt befindliches Massengutschiff, ca. 15 Seemeilen östlich von Mapur Island, waren die Täter mit Macheten bewaffnet. Nachdem diese an Bord gelangt waren, wurde der Alarm ausgelöst und das SSAS aktiviert. Alle nicht benötigten Crewmitglieder schlossen sich in ihren Kammern ein. Die Täter versuchten, sich Zugang zur Kabine des Kapitäns zu verschaffen, scheiterten jedoch. Einige Zeit später durchsuchten Besatzungsangehörige das Schiff und konnten keine schiffsfremden Personen mehr auffinden. Es wurde nichts gestohlen. Die Absichten der Täter blieben unklar.

Bis auf den Überfall auf das in Fahrt befindliche Schiff entsprechen die Vorfälle dem für die Region bekannten Muster. Überfälle in indonesischen Gewässern finden in der Regel bei Dunkelheit statt. Eine Konfrontation mit der Schiffscrew versuchen die Täter nach Möglichkeit zu vermeiden und treten bei Entdeckung in der Regel den Rückzug an. Ziel ist der Diebstahl von Schiffsausrüstung, Vorräten und Ersatzteilen. Vereinzelt kann es auch dazu kommen, dass Besatzungsmitglieder von den Tätern bedroht werden oder kurzzeitig als Geisel an Bord festgehalten werden.

In der Straße von Malakka ist die Lage aufgrund der Patrouillen der Anrainerstaaten weiterhin stabil. Ein Überfall auf einen Produktentanker im Übergang zur Straße von Singapur 2021 Jahr war vom IMB der Straße von Malakka zugeordnet worden. Das Vorgehen der Täter entsprach dem der Überfälle in der Straße von Singapur und ist auch diesem Täterkreis zuzuordnen. Beim Durchfahren der Straße von Malakka ist dennoch weiterhin Wachsamkeit angeraten.

Vor Malaysia wurden 2022 vier Vorfälle gemeldet. Zwei Diebstähle ereigneten sich im Bereich Sandakan, betroffen waren je ein Produktentanker auf Reede und im Hafen. In beiden Fällen flüchteten die Täter, als sie entdeckt wurden, mit gestohlenen Schiffsgegenständen. Ein versuchter Überfall fand auf einem ca. 32 Seemeilen östlich von Tanjung Sedili vor Anker liegenden Containerschiff statt. Die wachgehende Crew bemerkte eine

Person, die versuchte, über die Ankerklüse an Bord zu gelangen. Als der Alarm ausgelöst wurde, flüchtete die Person. In einem Fall war ein in Fahrt befindlicher Schleppverband das Ziel eines Überfalls. Vier Täter gelangten an Bord der Barge im Schlepp, ca. sieben Seemeilen westnordwestlich von Pulau Kukup/Johor. Der Kapitän meldete der Vorfall an VTS Port Klang sowie die malaysische Küstenwache und setzte seine Fahrt anschließend fort. Bei solchen Überfällen haben es die Täter üblicherweise auf die Fracht der Barge abgesehen.

Vor der Halbinsel Sabah kam es in der Vergangenheit auch zu Entführungen von Crewangehörigen durch sogenannte KFR-Gruppen (Kidnap for Ransom). Im Januar 2020 wurde der letzte Vorfall dieser Art gemeldet. Die KFR-Gruppen hatten ihren Fokus wieder auf kleinere, langsamere Fahrzeuge gelegt, nachdem sie bei großen Handelsschiffen keine Erfolge verbuchen konnten. Malaysische und philippinische Sicherheitskräfte konnten mit ihrem robusten Vorgehen einige Erfolge gegen die Militanten erzielen und diese damit, zumindest vorübergehend, schwächen. Anfang Oktober 2022 gab das ReCAAP unter Berufung auf die philippinische Küstenwache bekannt, dass die Bedrohung hinsichtlich der Entführung von Crewmitgliedern in der Sulu- Celebes-See von potenziell hoch auf nunmehr moderat herabgestuft wurde. In diesem Zusammenhang ist die Empfehlung an alle Schiffe, das Gebiet zu umfahren, lediglich als eine Option zu betrachten. Schiffen, die das Gebiet durchfahren, wird jedoch dringend empfohlen, besondere Wachsamkeit walten zu lassen und alle Zwischenfälle unverzüglich an die Einsatzzentralen der Philippinen und dem malaysischen Sicherheitskommando Eastern Sabah zu melden.

In der Straße von Malakka ist die Lage aufgrund der Überwachung durch die Anrainerstaaten auch weiterhin stabil. Von einer Änderung der Situation ist aktuell nicht auszugehen.

Ostasien

Im Bereich Ostasien wurden für 2022 nur zwei Vorfälle vor Vietnam verzeichnet. Auch im Vorjahr war hier lediglich ein Vorfall an das IMB gemeldet worden. Damit liegen die Fallzahlen im Bereich Ostasien weiterhin auf sehr niedrigem Niveau.

Vor Vietnam werden seit einigen Jahren schon nur noch wenige Vorfälle verzeichnet. Bei den vereinzelt vorkommenden Überfällen sind in der Regel Schiffe vor Anker das Ziel. Dabei haben es die Täter auf Schiffsgegenstände oder kleinere Mengen Kraftstoff abgesehen. So auch bei den beiden 2022 verzeichneten Vorfällen. Beide fanden gegen Ende des Jahres auf Reede vor Vung Tau statt, die bereits früher von Überfällen betrof-





fen war. In einem der Fälle war ein Chemikalien-tanker das Ziel der Täter. Die Besatzung bemerkte ein kleines Boot nahe dem Bug und löste Alarm aus. Bei einer Nachschau wurde festgestellt, dass Ausrüstungsteile gestohlen wurden. Bei dem zweiten Überfall war ein Schleppverband in Fahrt betroffen, der sich im Bereich der Reede befand. Der Wachhabende an Bord des Schleppers wurde von einem in der Nähe befindlichen Boot der Küstenwache darauf aufmerksam gemacht, dass sich zwei Personen an Bord des Frachtkahns befanden. Vom Kapitän des Schleppers wurde mitgeteilt, dass es sich dabei nicht um eigene Crewangehörige handelt. Daraufhin wurden die beiden Personen von der Küstenwache festgenommen.

Vor China wurden im vergangenen Jahr keine Vorfälle an das IMB PRC gemeldet. Gelegentlich kommt es zu Diebstählen auf Schiffen vor Anker. Die Täter versuchen auch hier, Schiffsgegenstände oder kleinere Mengen Treibstoff zu stehlen. Betroffen waren bislang zumeist die Reeden vor Caofeidian und Jingtang. Vor Ostasien ist auch weiterhin vereinzelt mit Diebstählen oder Raubüberfällen zu rechnen. Ein gewisses Dunkelfeld ist anzunehmen. Die Gefährdungslage liegt aber insgesamt auf sehr niedrigem Niveau.

Indischer Subkontinent

Im vergangenen Jahr sind die Fallzahlen für den indischen Subkontinent gegenüber 2021 im Verhältnis recht deutlich angestiegen. Vor Bangladesch, wo 2021 keine Vorfälle gemeldet wurden, waren es im vergangenen Jahren wieder insgesamt sieben. Vor den Küsten Indiens liegen die Fallzahlen mit drei 2022 auf dem Niveau des Vorjahres, als zwei Vorfälle gemeldet wurden.

Nachdem sowohl 2019 als auch 2021 keine Vorfälle vor Bangladesch an das IMB gemeldet worden waren, wurden 2022 wieder sieben Vorfälle verzeichnet. Fünf der sieben Vorfälle ereigneten sich im Raum Chittagong, davon vier auf Reede und einer im Hafen. Ein weiterer Überfall fand auf einem Schwerlastschiff unter maltesischer Flagge statt. Das auf dem Pasur River vor Anker liegende Schiff wurde innerhalb von 24 Stunden insgesamt dreimal überfallen. Die mit Messern und Stangen bewaffneten Täter wurden dabei jedes Mal von der Besatzung entdeckt und flüchteten ohne Beute. Die Vorfälle wurden der Küstenwache gemeldet, in der Folge wurden sieben Täter festgenommen und deren Boot sichergestellt. Auch bei den Überfällen vor Chittagong konnte die Küstenwache in drei Fällen die gestohlenen Gegenstände sicherstellen und an die jeweiligen Schiffe zurückgeben.

Bei dem Überfall auf ein Massengutschiff auf der Mongla-Außenreede wurde ein Crewmitglied durch die

Täter mit einem Messer leicht verletzt. Zuvor hatten sich diese in zwei langen Holzbooten dem vor Anker liegenden Schiff angenähert und waren anschließend unter Nutzung von Leinen mit Haken an Bord gelangt. In der Folge überwältigten sie einen Crewangehörigen auf seiner Runde, fesselten ihn und hielten ihm ein Messer an die Kehle. Einige der Täter brachen verschiedene Lasten auf und entwendeten diverse Schiffsausrüstung. Drei andere Täter näherten sich den Unterkünften der Crew, mit dem Funkgerät des als Geisel festgehaltenen Crewmitgliedes nahmen sie Kontakt zur Brücke auf und forderten ein Lösegeld. Der Alarm wurde ausgelöst und die Küstenwache informiert. Die übrige Besatzung zog sich in die Zitadelle zurück. Der Kapitän bot den Tätern einen geringeren Geldbetrag als gefordert an, worauf die Täter nicht eingingen. Stattdessen traten sie mit ihrer Beute die Flucht an. Zuvor ließen sie den gefangenen Seemann wieder frei, der leichte Verletzungen am Hals und durch die Fesseln davontrug.

Zu Beginn des letzten Jahres hatte die bangladeschische Polizei im Maheshkhali Channel in der Bucht von Bengalen sechs bewaffnete, mutmaßliche Piraten festgenommen und mehrere Waffen sichergestellt. Auch im vergangenen Jahr war es der bangladeschischen Küstenwache nach dem Überfall auf ein in Fahrt befindliches Tankschiff gelungen, 43 Tatverdächtige festzunehmen. Der Vorfall ereignete sich südwestlich von Chittagong und war dem IMB nicht gemeldet worden. In den Sundarbans, im Grenzgebiet zu Indien, kommt es immer wieder zu Entführungen von lokalen Fischern, von deren Familien dann Lösegeld erpresst wird. Die Zahl dieser Vorkommnisse war zuletzt rückläufig. Die Handelsschifffahrt ist hiervon jedoch ohnehin nicht betroffen.

Vor Indien wurden im vergangenen Jahr drei Vorfälle gemeldet. Der Erste ereignete sich auf Reede vor Kandla, an der indischen Westküste. Nachdem die Besatzung die beiden Täter an Bord entdeckte, als diese gerade in einen Lagerraum eindringen wollten, wurde der Alarm ausgelöst und die Täter flüchteten von Bord. Im Hafen von Haldia an der Ostküste, unweit von Kalkutta, gelangten die Täter unbemerkt an Bord eines Frachters, brachen die Tür zum Maschinenraum auf und stahlen Ersatzteile. Der dritte Vorfall fand wiederum auf Reede vor Kandla statt. Sechs mit Messern und Stangen bewaffnete Täter waren an Bord eines Chemikalien-tankers gelangt und entwendeten Schiffsgegenstände. Als sie von der Besatzung entdeckt und der Alarm ausgelöst wurde, flüchteten sie mit ihrer Beute. Der Überfall wurde an die Hafenbehörde in Kandla gemeldet.

Wie in anderen Regionen Asiens handelt es sich auch bei den Überfällen in Indien meist um Low-Level-Überfälle, betroffen sind sowohl Handelsschiffe als auch Frachtkähne, die Altmittel bzw. Schrott transportieren. Auch im Schlepp befindliche Schiffe auf dem Weg zu

den Abwrackwerften werden überfallen. In der Regel versuchen die Täter auch hier, unbemerkt zu bleiben und den Kontakt zur Besatzung zu vermeiden.

Südamerika

Im Bereich Südamerika sind die Fallzahlen 2022 gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunken. Hauptverantwortlich dafür sind die rückläufigen Fallzahlen vor Peru, das mit 12 Vorfällen aber weiterhin die Statistik anführt, sowie Ecuador und Kolumbien, wo im vergangenen Jahr keine Vorfälle verzeichnet wurden.

Vor Venezuela hingegen wurden wieder drei Vorfälle an das IMB gemeldet, nachdem es dort in den beiden Vorjahren zu keinen Vorkommnissen gekommen war. Auch vor Guyana wurden, erstmals seit 2018, wieder zwei Vorfälle dokumentiert.

Vor Süd- und Mittelamerika kommt es auch weiterhin regelmäßig zu Raubüberfällen und Diebstählen, betroffen sind meist Schiffe vor Anker. Vor Ecuador und Kolumbien werden auch Schiffe in Fahrt überfallen, diese Vorfälle stehen zum Teil auch in Verbindung mit Drogenschmuggel und dienen dem Verbringen der Drogen an Bord der Handelsschiffe. Dabei setzen die Täter auch Schusswaffen gegen die Schiffe ein. Dort wurden 2022 jedoch keine Vorfälle verzeichnet. Im südwestlichen Golf von Mexiko kommt es zu Übergriffen auf Arbeits- und Unterstützungsschiffe im Zusammenhang mit der Ölindustrie, auch hier sind die Täter nicht selten mit Schusswaffen bewaffnet. Meist werden diese Vorfälle nicht an das IMB gemeldet. Auch bei Überfällen vor Haiti sind die Täter oft mit Schusswaffen ausgerüstet.

Bis auf einen Vorfall vor Haiti fanden alle in 2022 gemeldeten Vorfälle auf Schiffen vor Anker oder im Hafen statt. In 23 dieser Fälle gelangten die Täter an Bord, lediglich einmal, auf Reede vor Macapa/Brasilien, wurden die Täter bei dem Versuch, das Schiff zu boarden von der wachhabenden Crew entdeckt, woraufhin sie flüchteten. In 12 der insgesamt 24 Vorfälle vor Südamerika waren die Täter mit Messern bewaffnet, sechs Mal waren die Täter auch mit Schusswaffen ausgerüstet. Anders als in Asien schrecken die Täter jedoch nicht unbedingt vor einer Konfrontation mit der Schiffsbesatzung zurück, sondern setzen ihr Vorhaben auch durchaus gewaltsam um. Dabei kommt es auch zu kurzzeitigen Geiselnahmen an Bord. In sieben Fällen wurden Crewmitglieder von den Tätern mit Waffen bedroht, und in acht Fällen gefesselt bzw. kurzzeitig als Geisel an Bord festgehalten. Darüber hinaus wurden in zwei Fällen auch Crewmitglieder bzw. an Bord befindliches Sicherheitspersonal von den Tätern körperlich angegriffen.

Vor Peru sind die Fallzahlen gegenüber 2021 um ein Drittel gesunken, dennoch wurden hier erneut die

meisten Vorfälle im Bereich Süd- und Mittelamerika verzeichnet. Betroffen war ausschließlich die Reede, bzw. in einem Fall auch der Hafen von Callao. In sechs der insgesamt 12 Vorfälle waren die Täter mit Messern bewaffnet, in einem dieser Fälle zudem auch mit einer Schusswaffe. Dabei nahmen die Täter einen Crewangehörigen gefangen und misshandelt ihn. In vier weiteren Fällen wurden ebenfalls Crewmitglieder überwältigt und gefesselt bzw. kurzzeitig als Geisel an Bord festgehalten, zudem wurden in drei Fällen Besatzungsmitglieder von den Tätern mit ihren Waffen bedroht. Das im Verhältnis zu Asien aggressivere Vorgehen der Täter entspricht dem für die Region bekannten Muster.

Mit insgesamt fünf Vorfällen folgt in der Statistik Brasilien. Alle Überfälle fanden auf Reede vor Macapa statt. In drei dieser Fälle waren die Täter sowohl mit Messern als auch mit Schusswaffen ausgerüstet. Dabei wurden in einem Fall Besatzungsmitglieder von den Tätern mit deren Schusswaffe bedroht, als sie entdeckt wurden. Im zweiten Fall nahmen die Täter ein Crewmitglied gefangen, fesselten dieses und zogen ihm einen Sack über den Kopf. Im August überfielen 20 maskierte, mit Messern und einer Schusswaffe bewaffnete Täter ein Massengutschiff und überwältigten mehrere Crewangehörige sowie sechs lokale Sicherheitskräfte, misshandelten und fesselten diese und versuchten anschließend, in die Kabinen der Besatzung einzudringen. Als der Alarm ausgelöst wurde, flüchteten sie mit gestohlenen Schiffsgegenständen. Lediglich in einem Fall wurden die Täter von der Besatzung entdeckt, als sie gerade dabei waren, über die Ankerkette an Bord zu gelangen. Die Zahl der Überfälle vor Brasilien dürfte vermutlich höher liegen, jedoch werden, aufgrund hoher Kosten, die bei einer Untersuchung durch die örtlichen Behörden anfallen, nicht alle Vorfälle gemeldet.





1.2 MARITIME FLÜCHTLINGSBEWEGUNGEN

UNHCR Flüchtlingszahlen 2022⁵

108,4 Mio.
Menschen weltweit
auf der Flucht

Die Zahl der Menschen, die weltweit vor Krieg, Konflikten und Verfolgung fliehen müssen, war noch nie so hoch wie heute.

Laut dem aktuellen Global Trends Report von UNHCR waren Ende 2022 weltweit 108,4 Millionen Menschen auf der Flucht.

Diese Zahl umfasst Flüchtlinge (einschließlich Flüchtlingen, die nicht unter das UNHCR-Mandat fallen), Asylsuchende, Binnenvertriebene und andere Menschen, die internationalen Schutz benötigen.

Insgesamt sind Ende 2022 19 Millionen Menschen mehr auf der Flucht als noch Ende 2021 – dies entspricht einem Anstieg von 21 %. Dies ist der größte Anstieg innerhalb eines Jahres, den UNHCR je verzeichnet hat.

Hauptgrund für diesen rasanten Anstieg ist die russische Invasion in der Ukraine, die Millionen Menschen zur Flucht zwang.

Und eine Verbesserung ist nicht in Sicht. Im Gegenteil: Durch weitere Gewalt, wie zum Beispiel jüngst im Sudan, schätzt der UNHCR, dass die Zahl der weltweit Vertriebenen in diesem Jahr bereits auf 110 Millionen weiter angestiegen ist.

Zu den gewaltsam Vertriebenen gehörten Ende 2022

- 35,3 Millionen Flüchtlinge, darunter:
 - 29,4 Millionen Flüchtlinge unter dem Mandat von UNHCR
 - 5,9 Millionen Palästina-Flüchtlinge unter UNRWA-Mandat
- 62,5 Millionen Binnenvertriebene
- 5,4 Millionen Asylsuchende
- 5,2 Millionen andere schutzbedürftige Menschen

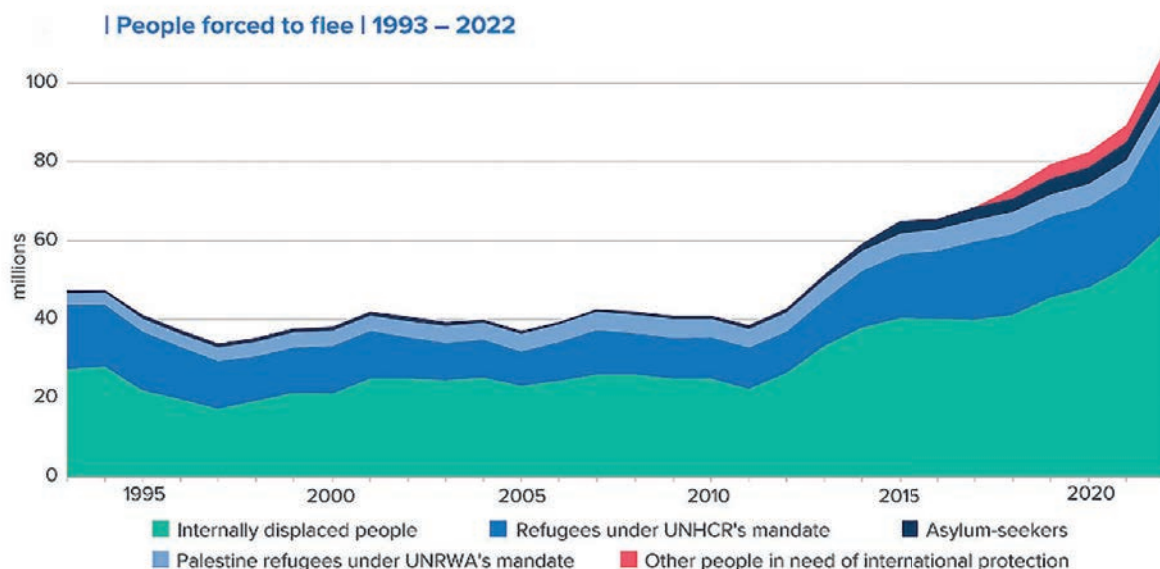
Flüchtlinge und Asylsuchende

Die Gesamtzahl der Flüchtlinge und schutzbedürftigen Menschen ist weltweit um rekordverdächtige 35 % oder 8,9 Millionen Menschen gestiegen und lag Ende 2022 bei 34,6 Millionen.

Dieser Anstieg ist vor allem auf Flüchtlinge aus der Ukraine zurückzuführen, die vor dem internationalen bewaffneten Konflikt in ihrem Land fliehen, sowie auf revidierte Schätzungen für Afghanen in der Islamischen

⁵ Vereinte Nationen UNO Flüchtlingshilfe Deutschland bei der UNHCR <https://www.uno-fluechtlingshilfe.de/informieren/fluechtlingszahlen>

Quelle: UNHCR



UNHCR: Das Flüchtlingskommissariat der Vereinten Nationen

UNRWA: Hilfswerk der Vereinten Nationen für Palästina Flüchtlinge im Nahen Osten

Republik Iran und Pakistan. Diese Gesamtzahl umfasst fast 24,3 Millionen Flüchtlinge, 5,1 Millionen Menschen in flüchtlingsähnlichen Situationen und 5,2 Millionen andere Menschen, die internationalen Schutz benötigen. Im Vergleich zu 2021 gab es unter den Flüchtlingen etwas weniger Kinder (-1 %), dafür aber mehr ältere Menschen (+1 %) und mehr Frauen und Mädchen (+3 %). Dies ist vor allem auf die zusätzlichen 5,7 Millionen Flüchtlinge aus der Ukraine zurückzuführen, die am Ende des Jahres 16 % der gesamten Flüchtlingsbevölkerung ausmachten. Weltweit beherbergten die Türkei, die Islamische Republik Iran, Kolumbien, Deutschland und Pakistan Ende 2022 die größten Flüchtlingsgruppen, einschließlich Menschen in flüchtlingsähnlichen Situationen und andere Personen, die internationalen Schutz benötigen.

Im Jahr 2022 wurde die bisher höchste Zahl neuer Asylanträge – 2,6 Millionen – von mehr als 140 Nationalitäten in 155 Ländern registriert. Die schiere Zahl der Menschen, die vor neuen oder andauernden Konflikten auf der ganzen Welt fliehen müssen, unterstreicht, wie wichtig das Recht, Asyl zu beantragen, für Millionen von Menschen weltweit bleibt. Die Vereinigten Staaten von Amerika blieben der größte Empfänger von Asylanträgen und erhielten 730.400 neue Anträge, fast viermal so viele wie im Jahr 2021.

Obwohl weltweit über 1,3 Millionen Asylanträge entschieden wurde, was einem Anstieg von 27 % gegenüber 2021 und der höchsten Zahl seit 2017 entspricht, stieg die Zahl der Asylsuchenden, die auf eine Entscheidung über ihren Fall warten, um 18 % auf 5,4 Millionen. Dieser Anstieg zeigt die Notwendigkeit einer effektiven Bearbeitung von Asylanträgen. Denn ein wachsender Rückstau kann zu Rechtsunsicherheit führen und dadurch die Situation für Schutzsuchende erschweren.

Binnenvertriebene

Wie in den vergangenen Jahren stellen Binnenvertriebene die Mehrheit der gewaltsam vertriebenen Bevölkerung weltweit dar, etwa 58 % Ende 2022.

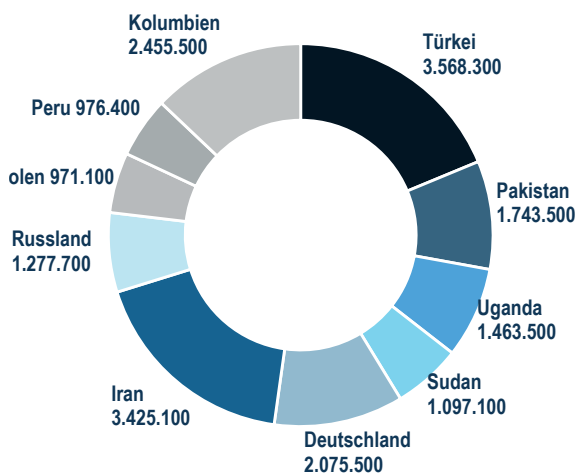
In den letzten zehn Jahren hat sich die Zahl der vom UNHCR unterstützten Binnenvertriebenen verdoppelt und lag Ende 2022 bei 57,3 Millionen, was einem Anstieg von 12 % gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Ende 2022 waren fast vier von fünf vom UNHCR unterstützte Binnenvertriebene (79 %) weiterhin in nur zehn Ländern weltweit vertrieben. Syrien und Kolumbien meldeten weiterhin die meisten Binnenvertriebenen. Das bedeutet, dass jeder dritte Syrer, der in seinem Land verbleibt, Ende 2022 nach mehr als einem Jahrzehnt des Konflikts immer noch Binnenvertriebener ist.

Vertreibung im Kontext von Katastrophen

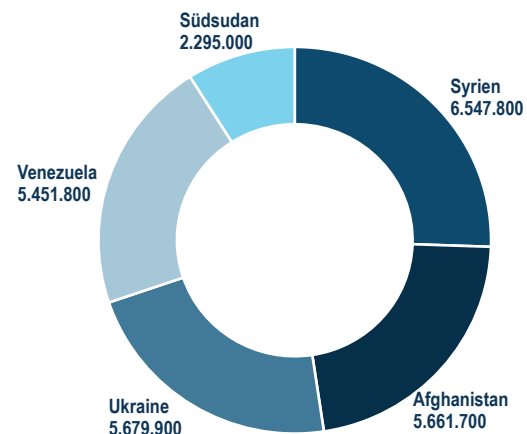
Neben Konflikten und Gewalt werden Menschen auch durch Katastrophen innerhalb ihres Landes vertrieben. Im Laufe des Jahres wurden 32,6 Millionen katastrophenbedingte Binnenvertreibungen gemeldet, von denen nach Angaben des Internal Displacement Monitoring Centre bis Ende 2022 noch 8,7 Millionen Menschen vertrieben werden. Katastrophenbedingte Binnenvertreibungen machten mehr als die Hälfte (54 %) aller neuen Vertreibungen im Jahr 2022 aus. Die größte Zahl von Menschen, die aufgrund von Katastrophen innerhalb ihres Landes vertrieben wurden, wurde aus Pakistan gemeldet (8,2 Millionen), nachdem das Land von Überschwemmungen heimgesucht wurde. Auf den Philippinen und in China führten Zyklone, Überschwemmungen und tropische Stürme zur Vertreibung von 5,4 Millionen bzw. 3,6 Millionen Menschen.

Top 10 der größten Aufnahmeländer von Flüchtlingen 2022



Quelle: STATISTA

Die fünf größten Herkunftsländer von Flüchtlingen 2022



Quelle: STATISTA



175
1848
2023

Rückkehr

Die meisten Flüchtlinge wünschen sich nichts sehnlicher, als nach Hause zurückzukehren. Im Jahr 2022 kehrten 339.300 Flüchtlinge freiwillig in 38 Herkunftsländer zurück, was einem Rückgang von 90.000 oder 21 % gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Flüchtlinge aus dem Südsudan bildeten weiterhin die größte Gruppe der Rückkehrer: 151.300 kehrten 2022 zurück, vor allem aus Uganda (75.500), dem Sudan (48.900)⁹³ und Äthiopien (23.300).



© UNHCR

Resettlement/Neuansiedlung

Positiv ist, dass die Regierungen für 2022 114.300 Neuansiedlungen meldeten, doppelt so viele wie im Vorjahr (57.500), was eine Rückkehr zum Niveau vor der Covid-19-Pandemie bedeutet. Doch trotz des Anstiegs der Neuansiedlungsankünfte im Jahr 2022 machten sie nur 7 % der 1,5 Millionen Menschen aus, die nach Schätzungen des UNHCR weltweit eine Neuansiedlung benötigten. Von allen Fällen, die der UNHCR den Staaten im Jahr 2022 vorlegte, betrafen 90 % der Neuansiedlungsanträge Überlebende von Folter und/oder Gewalt, Menschen mit rechtlichen und physischen

Schutzbedürfnissen und besonders gefährdete Frauen und Mädchen. Anträge von Kindern machten 52 % aller Neuansiedlungsanträge aus, die der UNHCR im Jahr 2022 unterstützte. Wie in den Vorjahren erhielt Kanada die meisten Neuansiedlungsanträge, wobei die Zahl der Neuansiedlungsanträge von 2021 um 133 % auf 47.600 im Jahr 2022 anstieg.

Doch durch die gestiegene Zahl der neu vertriebenen Flüchtlinge im Jahr 2022, erreicht das Verhältnis zwischen neuen Flüchtlingen und Flüchtlingen, die eine dauerhafte Lösung erhielten, seinen bisher höchsten Stand: Auf jeden Flüchtling, der im Jahr 2022 zurückkehrte oder neu angesiedelt wurde, kamen 16 neue Flüchtlinge.

Integration

Die lokale Integration trägt dazu bei, dass Flüchtlinge in den Aufnahmeländern ein neues Leben aufbauen können. Sie schafft ein langfristig stabiles Umfeld, das die Flüchtlinge in die Lage versetzt, ihr Leben neu aufzubauen, sinnvoll am wirtschaftlichen und sozialen Leben des Aufnahmelandes teilzunehmen und sich und ihre Familien zu ernähren. [.....]

Im Jahr 2022 wurden mindestens 50.800 Flüchtlinge eingebürgert, etwas weniger als im Vorjahr (-10 % von 56.700). Insgesamt 28 Länder meldeten, dass mindestens ein Flüchtling eingebürgert wurde oder eine Daueraufenthaltsgenehmigung erhielt, die meisten davon in den Niederlanden (23.300). In Kanada erhielten im Jahr 2022 18.700 Flüchtlinge eine langfristige Aufenthaltsgenehmigung.

Flüchtlinge, die im Jahr 2022 die Staatsbürgerschaft ihres Aufnahmelandes erhielten oder denen ein dauerhafter Aufenthalt gewährt wurde, kamen hauptsächlich aus Syrien (14.400), Eritrea (4.700), der Islamischen Republik Iran (3.300), Indonesien (2.200) und Nigeria (2.000).

Registrierte illegale Grenzübertritte an den EU-Außengrenzen⁶

EU-Außengrenzen 2022: Zahl der irregulären Grenzübertritte erreicht höchsten Stand seit 2016

Im Jahr 2022 wurden vorläufigen Berechnungen zufolge 330.000 irreguläre Grenzübertritte⁷ an den EU-

6 Quelle: FRONTEX 2023-01-03 Die Europäische Agentur für Grenz- und Küstenwache / Veröffentlicht: <https://frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/eu-s-external-borders-in-2022-number-of-irregular-border-crossings-highest-since-2016-YsAZ29> entnommen am 21.06.2023 / amtliche Übersetzung durch das Bundessprachenamt.

7 Die Zahl beinhaltet andere, weniger aktive Migrationsrouten, die in dieser Pressemitteilung nicht erwähnt werden. Die endgültigen Zahlen können aufgrund von verspäteten Meldungen höher ausfallen.

Außengrenzen registriert. Das ist seit 2016 die höchste Anzahl und entspricht einem Anstieg von 64 % gegenüber dem Vorjahr.

Nach dem pandemiebedingten Tiefstand im Jahr 2020, war dies das zweite Jahr in Folge, in dem die Zahl der irregulären Einreisen stark anstieg. Beinahe die Hälfte aller Fälle wurde auf der Westbalkanroute verzeichnet. Der Anteil von Migrantinnen und Migranten aus Syrien, Afghanistan und Tunesien betrug im Jahr 2022 insgesamt 47 %. Die Anzahl der Syrer und Syrerinnen verdoppelte sich in etwa und stieg auf 94.000.

Der Anteil von Frauen lag unter einem von zehn verzeichneten Fällen, während der Anteil von Minderjährigen leicht auf ungefähr 9 % aller verzeichneter Fälle fiel.

Die fast 13 Millionen Flüchtlinge aus der Ukraine, die bei Einreise aus der Ukraine und der Republik Moldau zwischen dem 24. Februar 2022 und dem Ende des Jahres an der EU-Außengrenze separat gezählt wurden, sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Im selben Zeitraum wurde von denselben Grenzabschnitten die Ausreise von 10 Millionen ukrainischen Staatsangehörigen gemeldet.

Wichtigste Entwicklungen

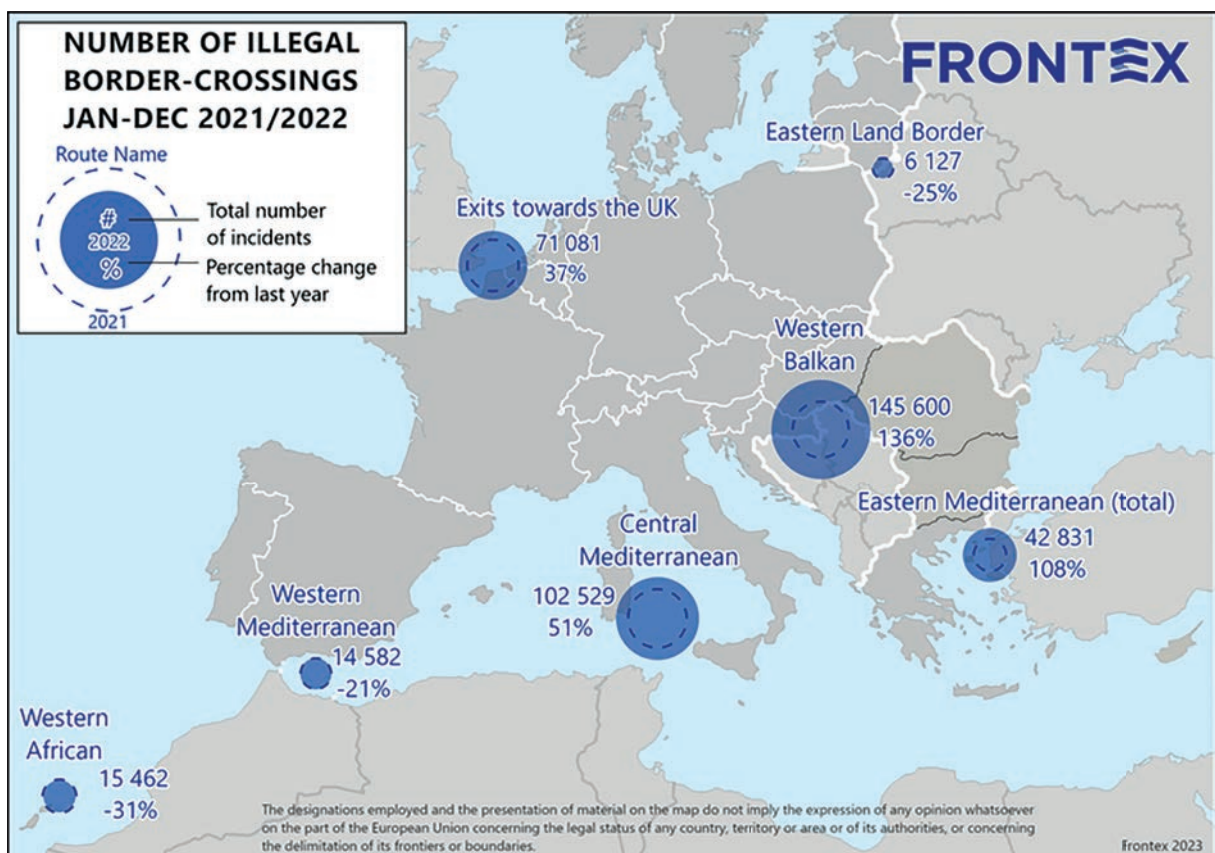
- Im Jahr 2022 wurden 330.000 irreguläre Grenzübertritte registriert, höchster Stand seit 2016

- 45 % der irregulären Einreisen erfolgten 2022 über die Westbalkanländer
- Stärkster Anstieg auf der Westbalkanroute und der östlichen Mittelmeerroute
- Syrische, afghanische und tunesische Staatsangehörige wurden am häufigsten gemeldet

Im vergangenen Jahr sahen sich die EU- und Schengen-assoziierten Staaten mit bislang ungekannten Herausforderungen konfrontiert. Diese reichten von der ab 2021 durch Belarus staatlich organisierten Migration bis hin zu Russlands Invasion der Ukraine im Februar 2022. Letztere führte zu einer Rekordzahl von in der Europäischen Union ankommenden Flüchtlingen. Diese Ereignisse unterstreichen, zusammen mit der stetig wachsenden Anzahl von irregulären Grenzübertritten, die Notwendigkeit einer starken und effektiven europäischen Grenz- und Küstenwache mit einer starken Unterstützung der Mitgliedsstaaten durch Frontex.

Die Westbalkanroute

Im Jahr 2022 wurde auf der Westbalkanroute mit 145.600 irregulären Grenzübertritten ein Anstieg von 136 % gegenüber dem Jahr 2021 gemeldet. Das ist die höchste Anzahl von für diese Route seit 2015 gemeldeten Grenzübertritten und entspricht etwa der Hälfte aller im Jahr 2022 gemeldeten irregulären Einreisen. Den größten Anteil machten syrische, afghanische und türkische Staatsangehörige aus. Darüber hinaus wurde





diese Route nun auch von Angehörigen anderer Staaten genutzt, die zuvor nur selten auf dieser Route anzutreffen waren, darunter Staatsangehörige Tunesiens, Indiens und Burundis.

Die zentrale Mittelmeerroute

Die Zahl der auf der zentralen Mittelmeerroute verzeichneten Fälle stieg um mehr als die Hälfte auf deutlich über 100.000. Hier belegten Migrantinnen und Migranten aus Ägypten, Tunesien und Bangladesch die ersten drei Plätze in der Statistik – in einem Jahr, in dem die Zahl der aus Libyen in der Region angekommenen Menschen den höchsten Stand seit 2017 und die der Ankömmlinge aus Tunesien einen Höchststand in der jüngeren Geschichte erreichte.

Die östliche Mittelmeerroute

Im Jahr 2022 wurden auf der östlichen Mittelmeerroute 42.800 Fälle von irregulären Grenzübertritten erfasst. Am häufigsten wurden syrische, afghanische und nigerianische Staatsangehörige gemeldet. Im Vergleich zum Jahr 2021⁸ verdoppelten sich die Zahlen nahezu, blieben aber immer noch unter der Hälfte der Zahlen von 2019.

Andere Routen

Auf der westlichen Mittelmeerroute ist der Migrationsdruck im Jahr 2022 etwas abgeklungen. Hier gab es ein Fünftel weniger Fälle als im Vorjahr. Während der Großteil (80 %) der irregulären Migrantinnen und Migranten noch aus nordwestafrikanischen Ländern stammte, verzeichneten einzelne afrikanische Länder südlich der Sahara und sowie Syrien einen starken Anstieg.

Die westafrikanische Route wurde 2022 von insgesamt 15.460 Ankömmlingen genutzt, 31 % weniger als 2021. Mehr als zwei Drittel der erfassten Menschen kamen aus Marokko und verschiedenen Ländern südlich der Sahara. Im Jahr 2022 führte Frontex rund 20 Einsätze an den und jenseits der EU-Außengrenzen durch und setzte durchschnittlich 2.000 Grenzbeamte der ständigen Reserve (Standing Corps) ein.

Am Ärmelkanal wurden über 71.000 irreguläre Grenzübertritte aus der EU verzeichnet, sowohl versuchte als auch erfolgreiche Übertritte. Über 50 verschiedene Nationalitäten wurden am Ärmelkanal registriert, wobei die meisten der Personen aus dem Nahen Osten, Albanien und dem Horn von Afrika kamen.

GLOBAL TRENDS, FORCED DISPLACEMENT IN 2022⁹

Die Gesamtzahl von Flüchtlingen weltweit stieg um einen Rekordwert von 35 % oder 8,9 Millionen Menschen auf 34,6 Millionen Ende 2022. [...] Im Laufe des Jahres wurde fast 5 Millionen Menschen internationaler Schutz gewährt, darunter 717.300 Menschen, die einen individuellen Asylantrag gestellt hatten, 336.800 Menschen, die auf Gruppenbasis anerkannt wurden, und weiteren 3,8 Millionen Menschen, die vorübergehenden Schutz erhielten. Zu der Zahl anderer internationalen Schutzes bedürftiger Personen, die in lateinamerikanischen oder karibischen Ländern, die die meisten dieser Menschen aufgenommen haben, eine Aufenthaltserlaubnis oder eine andere Form von legalem Aufenthalt erhalten haben, liegen keine genauen Daten vor.



© UNHCR

Europa

Bis Ende 2022 hatte Europa, einschließlich der Türkei, mehr als ein Drittel (36 %) aller Flüchtlinge aufgenommen. Die Zahl der Flüchtlinge in den europäischen Ländern stieg von 7 Millionen Ende 2021 auf 12,4 Millionen Ende 2022, nachdem Millionen von Ukrainern in nahe gelegenen Ländern Zuflucht gesucht hatten.

⁸ AdR: Da sich die Pressemitteilung auf das Jahr 2022 bezieht, scheint 2022 als Vergleichsjahr hier falsch zu sein und müsste 2021 sein.

⁹ Quelle: UNHCR / GLOBAL TRENDS FORCED DISPLACEMENT IN 2022 / Auszüge / <https://www.unhcr.org/global-trends-report-2022/> / entnommen 20.06.2023 / amtliche Übersetzung durch das Bundessprachenamt.

Mit 3,6 Millionen Flüchtlingen Ende 2022 blieb die Türkei weltweit das größte Aufnahmeland. Das sind mehr als 10 % aller Flüchtlinge. Deutschland beherbergte knapp 2,1 Millionen Menschen. Das entsprach 6 % aller Flüchtlinge weltweit.

Asien und der Pazifikraum

Die Zahl der in Asien und den Staaten der Pazifikregion aufgenommenen Flüchtlinge stieg von 4,2 Millionen im Jahr 2021 auf 6,8 Millionen Menschen am Ende des Jahres. Das entsprach knapp 20 % aller Flüchtlinge weltweit. Dieser Anstieg ergab sich aus aktualisierten Schätzungen der Flüchtlingszahlen in der Islamischen Republik Iran und in Pakistan. Im Zuge einer staatlichen Erfassungsmaßnahme wurden in der Islamischen Republik Iran weitere 2,6 Millionen Afghanen erfasst. Zu den zuvor nicht erfassten Afghanen, die freiwillig an dieser Maßnahme teilnahmen, gehörten sowohl Neuankömmlinge als auch Menschen, die oft schon über viele Jahre im Land gelebt hatten. In Pakistan wurden im Laufe des Jahres weitere 178.100 Afghanen erfasst. Mehr als 90 % aller Flüchtlinge in der Region leben in nur drei Ländern: der Islamischen Republik Iran (3,4 Millionen), Pakistan (1,7 Millionen) und Bangladesch (952.400).

Amerikanischer Kontinent

Ende 2022 lebten 800.600 Flüchtlinge und 5,2 Millionen andere internationalen Schutzes bedürftige Personen in Ländern auf dem amerikanischen Kontinent. Der Großteil davon stammte aus Venezuela. Die Gesamtzahl von 6 Millionen spiegelt einen Anstieg von 17 % gegenüber Ende 2021 wider, der größtenteils auf aktualisierte Schätzungen der Zahl von anderen internationalen Schutzes bedürftigen Personen zurückzu-

führen ist, deren Zahl in Kolumbien um 611.500 und in Peru um 178.400 gestiegen ist. In der Region lebte der größte Teil der Flüchtlinge und andere internationalen Schutzes bedürftige Personen in Kolumbien (2,5 Millionen), Peru (976.400) und Ecuador (555.400).

Subsahara-Afrika

In den Ländern südlich der Sahara lebte eins von fünf Flüchtlingen weltweit. Insgesamt waren Ende 2022 7 Millionen Menschen heimatvertrieben - ein leichter Anstieg zum Vorjahr. In Ostafrika, am Horn von Afrika und der Region der Großen Afrikanischen Seen lebten 4,7 Millionen Flüchtlinge, hauptsächlich in Uganda (1,5 Millionen), dem Sudan (1,1 Millionen) und in Äthiopien (879.600), was dem Vorjahresniveau entsprach. Ende 2022 lebten 1,6 Millionen Flüchtlinge in west- und zentralafrikanischen Ländern. Dies entsprach einem Anstieg von 5 % gegenüber dem Vorjahr. Fast 85 % aller Flüchtlinge in der Region lebten im Tschad (592.800), in Kamerun (473.900) und in Niger (255.300). Die Länder im südlichen Afrika beherbergten weiterhin etwas mehr als eine Dreiviertelmillion Flüchtlinge (773.000), die meisten davon die Demokratischen Republik Kongo (520.500).

Naher Osten und Nordafrika

Die Zahl der von Ländern im Nahen Osten und Nordafrika beherbergten Flüchtlinge sank um 2 % auf 2,4 Millionen Ende 2022. Dieser Rückgang ergab sich aus im Libanon, im Irak und in Jordanien durchgeführten Verifizierungsmaßnahmen. Ende 2022 beherbergten der Libanon (818.900), Jordanien (697.800), Ägypten (294.600) und der Irak (273.700) 87 % alle in der Region aufgenommenen Flüchtlinge.



© UNHCR





Strategic Risk Analysis 2022¹⁰

Kurzfassung

Die SRA 2022 (Strategic Risk Analysis, Strategische Risikoanalyse) gibt einen Ausblick darauf, wie sich Megatrends und mögliche künftige Ereignisse bis 2032 entwickeln und sich auf das Grenz- und Migrationsmanagement der EU auswirken werden.

Die EU war über die letzten zwei Jahre in schneller Folge mit mehreren Krisen konfrontiert (z. B. der Instrumentalisierung von Migration durch bestimmte Drittstaaten, Covid-19 sowie dem Krieg Russlands gegen die Ukraine und der damit verbundenen Flüchtlingskrise).

Diese Ereignisse werden langanhaltende Auswirkungen haben, die bis 2032 zu spüren sein werden, wodurch Krisenmanagement zu einem festen Bestandteil des EU-Grenzmanagements werden wird.

Der Krieg in der Ukraine hat den geopolitischen Wettstreit weiter angeheizt und treibt die Menschheit in Richtung einer untereinander verfeindeten multipolaren Welt. Seine Auswirkungen werden das gesamte Jahrzehnt über in Form von militärischen Konflikten, hybrider Kriegsführung und/oder anderen Handlungen unterhalb der Kriegsschwelle zu spüren sein.

Viele Länder werden versuchen, ihre strategische Autonomie zu erhöhen und ihre strategischen Interessen durch eine auf einem Gleichgewicht der Kräfte basierende Politik zu verfolgen.

Bestehende oder neue (sicherheits-)politische und wirtschaftliche Bündnisse werden sich gegen rivalisierende Staaten oder Staatenblöcke stellen. Das geopolitische Umfeld wird sämtliche Megatrends beeinflussen, darunter auch die internationale Zusammenarbeit in wichtigen Fragen (z. B. zu Zielen hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung).

Im nächsten Jahrzehnt wird es das EU-Grenzmanagement vermehrt mit Migrations- bzw. Flüchtlingskrisen (oder unverhältnismäßigem Druck diesbezüglich) zu tun bekommen, welche die Wirksamkeit von Grenzkontrollen auf die Probe stellen werden. Das komplexe Zusammenspiel von Geopolitik, Sicherheitskonflikten und anderen Megatrends wird sich auf verschiedene Regionen der Welt auswirken, darunter auch Länder, die sich in unmittelbarer Nähe Europas befinden.

Die EU könnte sich mit Erpressungsversuchen durch benachbarte Drittstaaten konfrontiert sehen, die Migrations- und Flüchtlingsströme für politische Zwecke instrumentalisieren. Rückführungen werden für das integrierte europäische Grenzmanagement (EIBM, European Integrated Border Management) eine Schlüsselfähigkeit darstellen, da es im Rahmen des Migrationsmanagements – neben Integration und der Schaffung legaler Wege – stark auf effektive Rückführungen ankommt, die schnell, geordnet, human und unter Wahrung der Menschenwürde durchgeführt werden. Eine effiziente Zusammenarbeit mit Drittländern in der EU-Nachbarschaft, im Nahen Osten, in Asien und in Afrika, wird ebenfalls von großer Bedeutung sein.

Europa als bedeutender Markt für illegale Waren wird weiter von fortschreitender grenzüberschreitender Kriminalität (CBC, Cross Border Crime) betroffen sein. Kriminelle Netzwerke werden nachweisen, dass sie sowohl im Inland als auch über nationale Grenzen hinweg in der Lage sind, jegliche sich ihnen bietende Gelegenheiten auszunutzen.

Zum Erreichen ihrer Ziele und Vermeiden von Entdeckung werden Kriminelle moderne Technologien einsetzen und nach neuen Modi Operandi verfahren. Die sich verschlechternde Sicherheitslage an den Ostgrenzen der EU zu Belarus und der Ukraine wird dabei negative Folgen haben. Menschenhandel und Schmuggel (z. B. von Drogen, Waffen, Sprengstoff oder Munition) über die EU-Grenzen werden höchstwahrscheinlich zunehmen. Andere bekannte Bedrohungen (z. B. der

Schmuggel von Kokain und Heroin) werden eng mit komplexen internationalen Routen und der Nutzung von



© UNHCR

¹⁰ Quelle: FRONTEX 2022-07-25 PUBLICATIONS Strategic Risk Analysis 2022 / Veröffentlicht auf: <https://frontex.europa.eu/publications/strategic-risk-analysis-2022-Kj2kic> / Entnommen 09.05.2023 / amtliche Übersetzung durch das Bundessprachenamt.

Containertransporten verbunden sein.

Terroristische Bedrohungen werden in Europa allgegenwärtig sein, da geopolitische Rivalitäten sowie Konflikte und Instabilität zur Verbreitung von extremistischem Gedankengut und zu Radikalisierung beitragen werden. Die Nutzung moderner Technologien wird den Terrorismus dabei maßgeblich befördern. Terroristische Gruppen könnten Migrationsströme nutzen, um nach Europa zu gelangen und unter den Migranten verschiedener Herkunft neue Mitglieder zu rekrutieren.

Den EU-Grenzbehörden wird durch den rechtzeitigen Austausch von Informationen, Früherkennung und Warnung sowie die Durchführung operativer Maßnahmen eine immer wichtigere Rolle im Kampf gegen den Terrorismus in Europa zukommen.

Das Schengener Informationssystem (SIS, Schengen Information System), das Einreise-/Ausreisensystem (EES, Entry/Exit System), das Europäische Reiseinformations- und genehmigungssystem (ETIAS, European Travel Information and Authorisation System) und die Interoperabilität der Informationssysteme der EU werden die Grenzsicherheit der EU erhöhen sowie deren Anstrengungen im Bereich Terrorismusbekämpfung stärken.

Hybride Bedrohungen (z. B. hybride Einflussnahme, Einmischung und Kriegsführung) werden sich durch ein häufigeres Auftreten sowie eine größere Komplexität und Wirkung auszeichnen. Ausgehen werden sie sowohl von staatlichen als auch von nicht-staatlichen Akteuren, die sich an das feindselige Sicherheitsumfeld angepasst haben. Diese Akteure könnten rechtliche und operative Schwachstellen ausnutzen – z. B. durch Cyberangriffe auf die Grenzinfrastruktur, die künstliche Erschaffung von Migrationsrouten oder Waffenschmuggel zu terroristischen Zwecken –, um die äußere und innere Sicherheit der EU zu beeinträchtigen. Hybride Akteure könnten „Keil-Strategien“ anwenden, um operative Maßnahmen der EU an den Außengrenzen zu behindern.

Indem sie die humanitäre und menschenrechtliche Dimension ins Visier nehmen (sogenannte „Lawfare“, zusammengesetzt aus „law“ und „warfare“), werden sie versuchen, die EU zu destabilisieren, die politische und öffentliche Meinung zu spalten und den Ruf der EU zu schädigen. Eine koordinierte Reaktion der EU (z. B. in Form von Eventualfallplanung, Aus- und Weiterbildung, Krisenvorsorge, Fähigkeitsentwicklung und Einsatz des EBCG Standing Corps) ist zum Schutz sowohl der EU-Grenzen als auch der Grundrechte somit unerlässlich.

Im nächsten Jahrzehnt werden die Grundrechte – und die internationalen Menschenrechte im Allgemeinen – durch die globalen Trends zunehmend auf die Probe gestellt werden. Gegenwärtig ist zu beobachten, dass

Mitgliedstaaten, die sich einem erhöhten Migrationsdruck ausgesetzt sehen, teilweise Maßnahmen ergreifen, die nicht mit dem EU- und dem internationalen Rechtsrahmen für Grundrechte vereinbar sind.

Um zu vermeiden, dass sich die Kluft innerhalb der EU diesbezüglich weitet, muss das EIBM seine Verpflichtung zur Achtung des EU- und des Völkerrechts erneuern.

Im Rahmen dieses Dokuments werden vier alternative Szenarien vorgestellt, die von politischen Entscheidungsträgern und strategischen Planern auf EU- und nationaler Ebene in Betracht zu ziehen sind. Der geo- und sicherheitspolitische Megatrend wird dabei alle der folgenden Szenarien in vielerlei Hinsicht beeinflussen.

Möglich sind: ein feindseliges Sicherheitsumfeld, das das EIBM vor große Herausforderungen stellen wird (Worst-Case-Szenario); ein stabilisiertes Sicherheitsumfeld, das Druck und Herausforderungen an den Außengrenzen der EU erheblich reduzieren wird (Best-Case-Szenario); die Projektion aktueller Sicherheitsbedrohungen in die Zukunft (Basisszenario); und bedeutende Sicherheitsfaktoren und thematische Phänomene, die für das EIBM von Interesse sind, wie die Instrumentalisierung von Migration, grenzüberschreitende Kriminalität oder die Achtung der Grundrechte (Sicherheitsszenario).

Im nächsten Jahrzehnt werden große Bedrohungen und Herausforderungen zu bewältigen sein, die strategische Anpassungen, eine „Externalisierung“ des EU-Grenzmanagements durch vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Drittländern sowie umfassende operative Maßnahmen erfordern, um so die Wirksamkeit und Krisenbereitschaft des EIBM weiter zu verbessern. Die konsequente Umsetzung von Richtlinien und die Weiterentwicklung der 15 EIBM-Komponenten werden einen effektiven Umgang mit bereits bestehenden, aufkommenden oder unvorhergesehenen Bedrohungen ermöglichen.

Aufgrund seiner schwerwiegenden geopolitischen, sicherheitspolitischen und sozioökonomischen Auswirkungen sollten der Krieg in der Ukraine und die Entstehung eines feindseligen Sicherheitsumfelds genau beobachtet und analysiert werden.





1.3 SICHERHEITSMANAGEMENT DEUTSCHLAND

Das Maritime Sicherheitszentrum – die Einrichtung in Deutschland für maritime Sicherheit

Das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) ist das maritime Kompetenzzentrum der operativen Kräfte des Bundes und der fünf Küstenländer und hat seinen Sitz in Cuxhaven, direkt an der Elbmündung. Die räumliche Bündelung von Fachkompetenzen und der direkte Informationsaustausch sind der Mehrwert dieses Kommunikations- und Kooperationsnetzwerkes.

Alle für die maritime Sicherheit zuständigen Behörden und Einrichtungen sind in diesem leistungsstarken Netzwerk vereint. Durch die Netzwerkstruktur wird ein optimaler Informationsfluss sichergestellt, bei größtmöglicher Flexibilität.

Das Maritime Sicherheitszentrum besteht aus

- der Bundespolizei,
- dem Zoll,
- der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung,
- der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes,
- der Deutschen Marine,
- den Wasserschutzpolizeien der fünf Küstenländer und
- dem Havariekommando.

Im Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) wird die Arbeit aller Partner zur Gewährleistung der maritimen Sicherheit auf See vereint. Rund um die Uhr an 365 Tagen arbeiten die Beschäftigten der maritimen Sicherheitsbehörden im operativen Kern, dem GLZ-See, eng zusammen.

Die Zusammenarbeit im GLZ-See

Im GLZ-See gehen für die maritime Sicherheit erforderliche Informationen unterschiedlicher Dienststellen ein, werden dort innerhalb eines permanenten Lagebildes bewertet und weitergeleitet. Die Bestreifung der deutschen Küstengewässer mit maritimen Einsatzmitteln erfolgt auf der Grundlage von gemeinsam durchgeführten Risikoanalysen und -bewertungen aus dem GLZ-See heraus.

Die Leitung maritimer Einsätze obliegt der jeweils örtlich und sachlich zuständigen Behörde oder Einrichtung. Bei einem Ereignis unterstützen sich die Partner im Rahmen ihrer rechtlichen Befugnisse mit ihren verfügbaren Ressourcen sowie durch die unverzügliche Weitergabe von Erkenntnissen, die für die Abarbeitung maritimer Sachverhalte von Bedeutung sein können. Der räumliche Zusammenschluss der im GLZ-See vertretenen Partner ermöglicht so eine effiziente und effektive Unterstützung auf direktem Wege.

Weitere Informationen unter: www.ms-z-cuxhaven.de

Quelle: VL MSZ Mai 2023



Das Maritime Sicherheitszentrum an der Elbmündung in Cuxhaven



Zusammenarbeit im Gemeinsamen Lagezentrum See

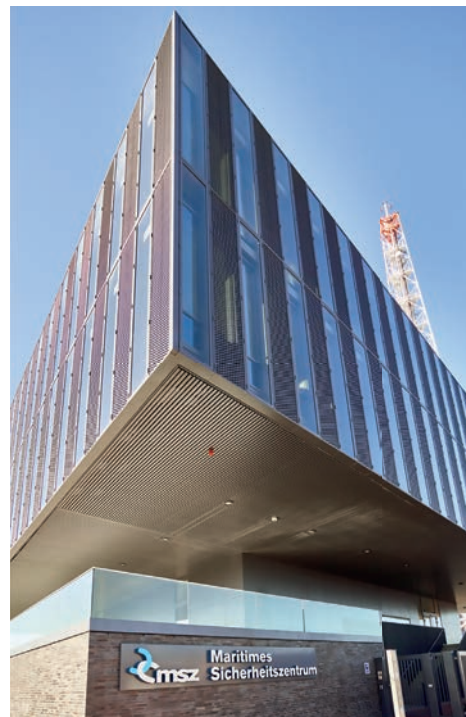
Der 24. Februar 2022, die Zeitenwende, hat alle Bereiche der Kooperationsbeziehungen im MSZ Cuxhaven erfasst. Jede Behörde für sich hat in ihrem Kompetenzfeld eruiert, wie man den neuen Bedingungen begegnet. Die Sicherheit im Seeraum, als Teil der äußeren Sicherheit, ist für die Marine der sinnstiftende Kernauftrag. Auf Grundlage der nationalen Gesetzgebung hat der Kriegsbeginn in der Ukraine die Sinne geschärft, insofern leistet die Marine ihren Beitrag, in der derzeitigen Lage, weiterhin subsidiär. Die federführenden Ministerien, allen voran das Bundesministerium des Inneren, und die Innenministerien der fünf Küstenländer sind verfassungsgemäß die Taktgeber.

Für die Marine entstand aber zunächst intern Optimierungsbedarf. Die Marineschiffahrtleitstelle ist für die Versorgung der Bundesrepublik Deutschland auf dem Seewege, in Krise und Krieg, verantwortlich. Die dafür erforderlichen Verfahren wurden einer Überprüfung unterzogen. Die Marineschiffahrtleitstelle greift dazu direkt in zivile Schifffahrtsleit- und -lenkorganisationen ein. Mit der Etablierung des MSZ Cuxhaven im Jahre 2005 haben auf der zivil/behördlichen Seite umfangreiche Umstrukturierungen stattgefunden. Allem voran eine Zentralisierung von Ansprechbarkeiten im MSZ, die eine Kooperation ein Stück weit vereinfacht.

Bei der Bestandsaufnahme wurde erkannt, dass die konzeptionelle Verankerung der Marine im MSZ anzupassen ist. Dieser Weg wurde sehr schnell und sehr konsequent durch die Marineschiffahrtleitstelle begangen. Die Sachstände dazu und weitere Detailierungsgrade sind Teil des Jahresberichtes und werden durch das Verbindungselement Marine im MSZ Cuxhaven nicht weiter beschrieben.

Die Unterwasserwelt in Nord- und Ostsee wird, wie Lebensadern, mit einem Geflecht aus Leitungen und Pipelines für die Energie- und Kommunikationsversorgung der Bundesrepublik Deutschland und aller weiteren Anrainernationen durchzogen. Der Nord-Stream-Vorfall hat uns schlagartig verdeutlicht, wie störanfällig dieser Raum der kritischen Unterwasserstruktur ist. Zuständig für diese Leitungen und deren Sicherheit sind zunächst

die Betreiber. Diese Gesellschaften sind häufig ein Geflecht von internationalen Konsortien und Geschäftsbeziehungen. Der Schutz ihrer Leitungen fokussierte in der Vergangenheit vor allem auf den Bereich „Safety“, also der Schutz der Umwelt. Der Schutz der Versorgungssicherheit hebt dabei auf eine vertraglich zugesicherte Leistung gegenüber Kunden ab. Die staatliche Daseinsvorsorge, als Teil der Nationalen- und Bevölkerungssicherheit, ist durch ihre Exekutiven sicherzustellen. Für den Seeraum sind diese Küstenwachaufgaben verschiedenen Behörden zugeordnet, die zu einem großen Teil im MSZ kooperieren. Dieses Netzwerk galt es auch den Bereich „Kritische Unterwasserstruktur“ neu auszurichten. Eine oder auch die Kernkompetenz ist in diesem Zusammenhang bei der Marine zu finden. Jede Behörde für sich hat aber zunächst Optimierungsmöglichkeiten im eigenen Hause geprüft. Die Kooperation mit Norwegen, mit Blick auf die Gaspipelines Europipe I/II und weiteren, waren hier die Anknüpfungspunkte für eine Verbesserung, für eine Überwachung der kritischen Unterwasserstruktur, national wie international. Im Dezember 2022 erging durch das Bundeskanzleramt der Auftrag an die zuständigen Ministerien, dass MSZ Cuxhaven für diese Aufgabe zu ertüchtigen. Die Terminsetzung dafür orientierte sich mit dem 1. Mai 2023 an der neuen „Deutschlandgeschwindigkeit“. Die Sicherheit der kritischen Unterwasserstruktur ist stets mehrdimensional und einem laufenden Wandel unterzogen. Das MSZ Cuxhaven ist dabei das optimierte Kooperationsnetzwerk für die maritime Sicherheit.



Das Maritime Sicherheitszentrum

Quelle: Verbindungselement der Deutschen Marine Mai 2023

175
1848
2023

Bundespolizei See



© Bundespolizei See

BP 61 „PRIGNITZ“, BP 26 „ESCHWEGE“ und BP 81 „POTSDAM“ bei Verbandsfahrt

Die Bundespolizei See ist die maritime Komponente der Bundespolizei zum Schutz der 888 km langen Seegrenze in Nord- und Ostsee, die zugleich EU-Außengrenzen sind. Im Gesamtgefüge der zuständigen Behörden für die Gewährleistung der maritimen Sicherheit ist die Bundespolizei See 24/7 in ihrem Zuständigkeitsbereich, im deutschen Küstenmeer und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone auf hoher See, im Einsatz.

Sie ist gemeinsam mit den Spezialeinheiten der Bundespolizei ein wesentliches Element in der Bekämpfung terroristischer Angriffe auf Schiffe. Gemeinsam mit der GSG 9 und dem Flugdienst der Bundespolizei ist die Bundespolizei See im kontinuierlichen Training zur Abwehr von Gefahren für die Seeschifffahrt.

Weiterhin leistet die Bundespolizei See einen wesentlichen Beitrag zum Schutz der europäischen Außengrenze für die Grenzschutz- und Küstenwachagentur FRONTEX in der Ägäis.

Den maritimen Einheiten der drei Bundespolizeieinspektionen See Neustadt in Holstein, Warnemünde und Cuxhaven stehen für den Einsatz insgesamt sechs Offshore Patrol Vessel zur Verfügung.

Neben den zwei älteren Schiffen des Typs P 66 verfügt die Bundespolizei See mit vier Einsatzschiffen des Typs

P 86 über moderne und leistungsstarke Einsatzmittel. Zur Ausstattung dieses neuen Schiffstyps gehören neben der Landemöglichkeit für Hubschrauber, der Staumöglichkeit für je zwei spezialisierte Schnellboote auch eine Bewaffnung vom Typ Bofors MK3 57 mm.

Für den küstennahen Bereich nutzt die Bundespolizei See derzeit drei Kontroll- und Streifenboote auf der Ostsee. Die maritime Aufgabenwahrnehmung wird durch den Einsatz von navalisierten Hubschraubern der Bundespolizei im Rahmen von täglichen Überwachungsflügen über Nord- und Ostsee unterstützt. Zwei weitere Kontroll- und Streifenboote sind im Rahmen der FRONTEX Joint Operation Poseidon vor der griechischen Insel Leros im Einsatz.

Die Bundespolizei mit allen beteiligten Teileinheiten ist damit ein wesentlicher Garant für die maritime Sicherheit inner- und außerhalb des deutschen Küstenmeeres. Aus Überzeugung, dass maritime Sicherheit nur im Verbund aller beteiligten Behörden umfassend gewährleistet werden kann, sucht die Bundespolizei den Schulterschluss mit den beteiligten Partnern. Mit der Deutschen Marine verbindet die Bundespolizei See eine über viele Jahrzehnte gewachsene enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit, die insbesondere vor dem Hintergrund der sich veränderten Sicherheitslage

zukünftig weiter intensiviert werden muss. Eine enge Zusammenarbeit im Bereich der maritimen Fortbildung, des Hubschrauberbordflugbetriebes, aber auch in der Lageaus- und -bewertung bilden den Grundstein dieser Zusammenarbeit.

Die gesetzlichen sowie der Bundespolizei übertragenen Aufgaben umfassen das gesamte Spektrum der maritimen Sicherheitsvorsorge. Neben der eigenen Aufgabe des Grenzschutzes an der EU-Außengrenze, gehört dazu auch der Schutz der maritimen kritischen Infrastruktur in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone und auf der hohen See. Die Maßnahmen stützen sich dabei auf das Seevölkerrecht.

Im Bereich der Schifffahrtspolizei überwacht und kontrolliert die Bundespolizei in Mandatsverwaltung für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) als Vollzugsorgan den Seeverkehr außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer und ermittelt u. a. bei Verstößen gegen Umweltschutzbestimmungen.

See ist im Bereich der maritimen Sicherheit auch international ein aktiver Partner. Neben zahlreichen Engagements im Rahmen der polizeilichen Ausstattungs- und Ausbildungshilfe ist sie in den relevanten europäischen und internationalen Küstenwachgremien vertreten. Im Zentrum steht hierbei immer die Entwicklung von Antworten auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen. Die Bundespolizei See ist darüber hinaus ein unterstützender Akteur im Bereich der Abwehr von Cyberangriffen auf die Seeschifffahrt und kooperiert hierbei eng mit nationalen und internationalen Partner sowie der Handelsschifffahrt, um wirksame Antworten auf die damit zusammenhängenden Gefahren zu entwickeln. Herausforderungen, etwa der Schutz kritischer Infrastrukturen auf See, werden mit den nationalen und europäischen Partnern frühzeitig identifiziert und gemeinsam werden Wege zur Bewältigung dieser Herausforderung entwickelt. Prägend hierfür sind die Anschläge auf die Gasversorgungspipelines Nordstream 1 und 2. Die Bundespolizei See unterstützt hier die umfangreiche Ermittlungsarbeit.



© Bundespolizei See

BP 81 „POTSDAM“ begleitet das schwimmende LNG-Terminal „Hoegh Gannet“ in der Nordsee

Die maritime Aufgabenwahrnehmung der Bundespolizei erfolgt in enger Abstimmung mit den nationalen und internationalen Partnern. Die Seefahrzeuge und seeflugtauglichen Hubschrauber der Bundespolizei, die auf bzw. über der Nord- und Ostsee eingesetzt sind, werden von der Bundesleitstelle See im Maritimen Sicherheitszentrum Cuxhaven koordiniert. Die Bundespolizei

Maritimes Schulungs- und Trainingszentrum

Dem Maritimen Schulungs- und Trainingszentrum (MaST) obliegen alle maritimen Aus- und Fortbildungen für die Bundespolizei sowie für die maritimen Einheiten der Bundeszollverwaltung.

175
1848
2023

© Bundespolizei See



Flugbetrieb an Bord der „Potsdam“-Klasse mit einer „Super Puma“

Das Angebot orientiert sich an fachlichen Erfordernissen und Voraussetzungen für die tägliche Aufgabewahrnehmung von Vollzugskräften auf Seefahrzeugen der Bundespolizei und des Zolls.

Es gliedert sich in zwei wesentliche Bereiche, einerseits die Durchführung der maritimen Verwendungsbildungen für den Einsatz an Bord von Seefahrzeugen in allen Funktionsebenen und andererseits die Fortbildung von ausgebildeten Einsatzkräften zur Aufrechterhaltung oder Erweiterung bestehender Qualifikationen. Mitarbeiter der Bundeszollverwaltung werden seit 2007 gemeinsam mit Beamten der Bundespolizei in Neustadt i. H. im Rahmen der maritimen Verwendungsbildung zu Seeleuten fortgebildet.

Ferner bietet das MaST auch Lehrgänge und Seminare für die Partnerbehörden im Koordinierungsverbund der Küstenwache, den Polizeien der Länder und ausländischen Küstenwachorganisationen an. Des Weiteren ist das MaST Mitglied des Frontex Partnership Academy Networks.

Das MaST verfügt mit dem Verfahrenstrainingszentrum, einen der modernsten Schiffssimulatoren Europas. Hier können aktuell auf vier Schiffsbrücken Fahrtrainings absolviert und künftig in einem Waffensimulator der Einsatz an Bord der maritimen Einheiten in einer sicheren

Trainingsumgebung geübt werden. Darüber hinaus läuft dem MaST in 2023 ein neues Schulschiff zu. Mit einer simulierten und praktischen Ausbildung werden die Grundsteine für eine erfolgreiche Einsatzbewältigung gelegt.

Maritime Sicherheit/Kriminalitätsbekämpfung

Der Stabsbereich Maritime Sicherheit/Kriminalitätsbekämpfung vereinigt die Aufgaben der maritimen Kriminalitätsbekämpfung.

Als Reaktion auf die weltweit steigenden Piratenangriffe wurde bereits 2010 das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei (PPZ) in Neustadt i. H. eingerichtet. Es ist auf deutscher Seite federführend mit der Koordination kriminalpräventiver Maßnahmen im Phänomenbereich „Piraterie“ beauftragt.

Mit dem Ziel der ständigen Erreichbarkeit wurde als zusätzliche Komponente zum PPZ der Maritime Dauerdienst (MDD, 24/7) eingerichtet

(Tel.: 0049(0)4561-4071-3333;
E-Mail: BPOL.SEE_PPZ@polizei.bund.de). Das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei verfolgt einen ganzheitlichen, aus einer Kombination von Theo-

rie und Praxis bestehenden Ansatz. Das PPZ berät und betreut die maritime Wirtschaft und deutsche Hochseesportbootfahrer vor und während einer Passage durch ein Hochrisikogebiet. Neben der Gewährleistung einer kontinuierlichen fachlichen Präsenz und der Durchführung von Workshops für Company Security Officer (CSO) und Ship Security Officer (SSO) für die maritime Wirtschaft liegt der Fokus der Arbeit des PPZ unter anderem auf der Zusammenführung, Aufbereitung und zielgerichteten Steuerung aktueller Ereignisse im Bereich „Piraterie“ und der Gewährleistung einer kontinuierlichen Ansprechbarkeit für die maritime Wirtschaft, Behörden und Organisationen. Im Fall eines akuten Piratenangriffes steht das PPZ im Maritimen Dauerdienst den Reedern mit maritimer Fachexpertise beratend zur Seite.

Seit dem Beitritt Deutschlands am 1. August 2021 zum ReCAAP Abkommen ist das PPZ der deutsche Focal Point für ReCAAP. Dieses völkerrechtliche Übereinkommen beinhaltet die regionale Zusammenarbeit hinsichtlich der Bekämpfung der Seeräuberei und bewaffneter Raubüberfälle auf Schiffe in Asien. Im Bereich der Plausibilitätsprüfung werden zur Verhinderung des sogenannten Pseudocrewwechsels Visaanträge von Seeleuten, die über Deutschland einreisen und auf Schiffen im Schengenraum anmustern wollen, überprüft.

Die Plausibilitätsprüfung der Bundespolizei ist für deutsche Botschaften und Konsulate seit 2007 vor der Erteilung von VISA vorgeschrieben.

Die Maritime Ermittlungs- und Fahndungsgruppe (MEFG) ist die zentrale Ermittlungseinheit der Bundespolizei See. Der Personalstamm der MEFG umfasst Fahndungs- und Ermittlungsbeamte, für Einsätze auf See spezialisierte Taucher sowie Kriminaltechniker mit maritimen Zusatzqualifikationen.

Die MEFG führt Ermittlungen u.a. bei Seeunfällen unter Beteiligung deutscher Schiffe außerhalb des deutschen Küstenmeeres oder bei Piraterie-Angriffen weltweit mit deutschem Bezug durch. Im Rahmen der täglichen Seeüberwachungsflüge über Ost- und Nordsee werden die speziell geschulten Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten der MEFG als taktische Führer im Polizeihubschrauber eingesetzt.

Ein weiterer Aufgabenbereich des Stabsbereiches ist die Prüfung im Rahmen des Zulassungsverfahrens für private Bewachungsunternehmen auf deutschen Handelsschiffen.

Quelle: Bundespolizei See, 26. Mai 2023



© Bundespolizei See



PB 81 „POTSDAM“ überwacht die maritime kritische Infrastruktur auf Nord- und Ostsee



Der Zoll



© Zoll

Der Zoll ist eine moderne Bürger- und Wirtschaftsverwaltung des Bundes, deren Tätigkeitsspektrum von der reinen Dienstleistung bis zum hoheitlichen Handeln reicht. Neben der Erhebung von Steuern und Zöllen sind zentrale Aufgaben: die Gewährleistung eines reibungslosen internationalen Warenverkehrs und eines fairen Wettbewerbs, der Kampf gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung, die Überwachung des gesetzlichen Mindestlohns, die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer, die Bekämpfung von Produktpiraterie und organisierter Kriminalität, die Durchführung von Vollstreckungsmaßnahmen sowie der Einsatz für den Artenschutz.

Im Jahr 2022 nahm der Zoll 163 Mrd. Euro Steuer- und Zölgelder ein. Damit leistete er einen bedeutenden Beitrag zur Sicherung der finanziellen Leistungsfähigkeit unseres Staates. Als Einnahmeverwaltung im Auftrag des Bundes sichert der Zoll das Gemeinwesen, fördert den Wirtschaftsstandort Deutschland, trägt zur Stabilität der Sozialsysteme bei und sorgt für Sicherheit und wirtschaftliche Gerechtigkeit. Eine große Bedeutung für den Bundeshaushalt haben die Verbrauchsteuern mit 59,0 Mrd. Euro (2022). Zu den wesentlichen Verbrauchsteuern gehören insbesondere die Energiesteuer (33,7 Mrd. Euro), die Tabaksteuer (14,2 Mrd. Euro) sowie die Stromsteuer (6,8 Mrd. Euro).

Darüber hinaus erhebt der Zoll die Kraftfahrzeugsteuer (9,5 Mrd. Euro) sowie die Luftverkehrssteuer (1,1 Mrd. Euro). Bei der Einfuhr von Waren hat der Zoll außerdem 86,6 Mrd. Euro Einfuhrumsatzsteuer erhoben. Nur einen kleinen Teil machen die eigentlichen Zölle aus, mit denen bestimmte Waren belegt werden, die aus Ländern außerhalb der Europäischen Union eingeführt werden. Die Zölle kommen dem EU-Haushalt zu. 149,3 Mio. Einfuhrabfertigungen führte der Zoll 2022 durch und erhob dabei 6,8 Mrd. Euro an Zöllen.

Die Beschäftigten der „Finanzkontrolle Schwarzarbeit“ gehen erfolgreich gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung vor. Im Jahr 2022 prüften sie über 53.000 Arbeitgeber und schlossen knapp 148.000 Straf- und Bußgeldverfahren ab. Dabei prüfen sie täglich in allen Branchen, hauptsächlich aber dort, wo Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung erfahrungsgemäß besonders häufig vorkommen.

Im ganzen Bundesgebiet sind 66 mobile Kontrolleinheiten mit drei Vollmobilen Röntgenanlagen und knapp 1.300 Beschäftigten eingesetzt.

Gleichzeitig sind über 2.800 Zöllnerinnen und Zöllner in 94 Kontrolleinheiten an der Grenze zur Schweiz sowie an den Flug- und Seehäfen rund um die Uhr im Einsatz, um kriminelle Aktivitäten aufzudecken, denn



© Zoll

Zollboot „BREMEN“

offene Grenzen bedeuten nicht: Freie Fahrt für Drogenkuriere, Waffenhändler und Zigarettenschmuggler. Daneben sind mehr als 3.400 Beschäftigte des Zollfahndungsdienstes im Bundesgebiet unterwegs, um den organisierten Schmuggel von Betäubungsmitteln, Zigaretten oder Arzneimitteln zu unterbinden und die Hintermänner dingfest zu machen. Alleine 2022 beschlagnahmte der Zoll unter anderem 142 Millionen unversteuerte Zigaretten, fast 14,5 Tonnen Kokain, über 8,3 Tonnen Marihuana, 179 Kilogramm Heroin, 1.136 Kilogramm Haschisch und 281 Kilogramm Metamphetamine (Crystal).

Die Einfuhrkontrollen sind auch eine der wichtigsten Maßnahmen im Kampf gegen Produktpiraten. 2022 wurden die Zöllnerinnen und Zöllner in fast 17.200 Fällen fündig und beschlagnahmten gefälschte Waren im Wert von 435 Mio. Euro.

Des Weiteren trägt der Zoll mit seinen Kontrollen auch dazu bei, Verstöße gegen den Artenschutz aufzudecken und die Vielfalt der Natur zu bewahren. Annähernd 1.100 Mal wurden die Beschäftigten im Jahr 2022 fündig und beschlagnahmten 758 Kilogramm sowie knapp 64.000 Tiere und Pflanzen oder daraus hergestellte Objekte.

Auch auf See verhindert der Zoll den Schmuggel, überwacht den Warenverkehr im Hinblick auf Verbote und Beschränkungen und erhebt Zölle, Verbrauchsteuern sowie die Einfuhrumsatzsteuer. Neben diesen klassischen Aufgaben des Zolls nehmen die Zöllnerinnen und Zöllner auf den Zollbooten und -schiffen als Teil des Koordinierungsverbundes der Küstenwache Deutschlands gemeinsam mit anderen Behörden die Grenzaufsicht an den EU-Außengrenzen auf dem Wasser wahr. Zu

den weiteren Aufgaben zählen auch der Umweltschutz auf See und die Hilfeleistung in Seenotfällen.

Das Einsatzgebiet erstreckt sich auf ca. 3.660 Kilometer deutsche Küstenlinie, auf 15.055 Quadratkilometer Küstenmeer sowie auf die Ausschließlichen Wirtschaftszonen der Bundesrepublik Deutschland mit einer Fläche von 48.050 Quadratkilometern und rund 400.000 Schiffsbewegungen in Nord- und Ostsee im Jahr. Zudem gehört auch der Bodensee zum Einsatzgebiet der maritimen Kontrolleinheiten.

Um diese vielfältigen Aufgaben erfüllen zu können, stehen dem Zoll rund 31 Einsatzmittel, davon zwei SWATH-Schiffe in moderner Doppelrumpfbauweise, zur Verfügung. In den maritimen Einheiten sind rund 400 Zöllnerinnen und Zöllner im Einsatz.

Die Zollboote und -schiffe, die auf der Nord- und Ostsee eingesetzt sind, werden von der Bundesleitstelle See im Maritimen Sicherheitszentrum Cuxhaven aus koordiniert und geführt. In der Bundesleitstelle See arbeitet der Zoll mit der Bundespolizei und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung eng zusammen. Durch die Abstimmung des Einsatzes der behördlichen Einsatzmittel in der Gemeinsamen Leitstelle von Bundespolizei und Zoll wird eine effektive Überwachung der Seegebiete gewährleistet.



© Zoll

Steuerstand auf einem Zollboot

Quelle: General Zolldirektion / Maritime Aufgaben Juni 2023





Wasserschutzpolizeien der Küstenländer & Nordrhein-Westfalen (WSP) Hamburg

© Wolfgang Gröb



Polizeiboot der WSP Hamburg auf der Elbe

Hamburg ist die Stadt mit dem größten deutschen Seehafen. 2022 liefen 6.884 Seeschiffe den Hamburger Hafen an. Hier ist die Wasserschutzpolizei Hamburg nicht nur auf den schiffbaren Wasserflächen zuständig, sondern auch auf allen Landflächen im Hafengebiet. Darüber hinaus auch auf der Elbe von der Schleuse Geesthacht stromabwärts bis in ihren Mündungsbereich weit draußen vor Cuxhaven (insgesamt ca. 200 Elbkilometer).

Dazu kommen Teile des deutschen Küstenmeeres. Bei insgesamt 6.223 Kontrollen überwachten die Beamten u. a. die Einhaltung der Verkehrs-, Ausrüstungs-, Besatzungs- und Umweltvorschriften auf See- und Binnenschiffen, Hafenfahrzeugen sowie Sportbooten. 267mal wurden Schiffs- und Sportbootunfälle im gesamten Zuständigkeitsbereich festgestellt, die durch die Schiffsverkehrsermittler der vier Revierwachen bearbeitet wurden.

An der Schengen-Außengrenze Hamburger Hafen führen die Beamtinnen und Beamten der Wasserschutzpolizei auf den ein- und auslaufenden Schiffen die erforderlichen grenzpolizeilichen Kontrollen durch.

2022 liefen zudem 266 Kreuzfahrtschiffe den Hamburger Hafen an.

Diese werden an den drei Kreuzfahrtterminals von den Beamten der Fachdienststelle WSP 62 (Grenzpolizei Hafen) abgearbeitet. 2022 wurden so insgesamt 1.419.641 Besatzungsmitglieder und Passagiere grenzpolizeilich abgefertigt.



© Polizei Hamburg

MEG WSP Hamburg im Hamburger Hafen

Die international gültigen Hafensicherheitsstandards, welche dem Schutz der internationalen Handels-schifffahrt und der von ihr genutzten Hafenanlagen vor terroristischer Bedrohung dienen, werden durch Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei und der Hamburg Port Authority (HPA) in der gemeinsamen Dienststelle „DA- Hafensicherheit“ (WSP 61) überwacht.

Im Hafengebiet ermittelt bei Straftaten der eigene Kriminal- und Ermittlungsdienst (WSP 63) und wird hierbei von der Dienstgruppe Fahndung (WSP 64) unterstützt. Die Wasserschutzpolizei nimmt auch Aufgaben im Straßenverkehr, wie zum Beispiel bei der Verkehrsunfallaufnahme sowie straßenverkehrsbehördliche Angelegenheiten, wahr.

Im Jahr 2022 nahm die WSP 815 Straßenverkehrsunfälle im Hafengebiet auf. Im gesamten Hamburger Stadtgebiet ist die Wasserschutzpolizei zuständig für die Überwachung der Einhaltung nationaler und internationaler Vorschriften des Transportes gefährlicher Güter auf dem Wasser (See- und Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge), der Straße und dem Schienennetz der landeseigenen Eisenbahn. Dieser Überwachungsaufgabe wurde durch 8.537 Kontrollen durch die zuständigen Fachdienststellen (WSP 52, WSP 513) nachgekommen.

Mitarbeiter der Fachdienststelle WSP 51 ermitteln und verfolgen im gesamten Stadtgebiet Umwelt- und Verbraucherschutzdelikte.

Der Begriff der Umweltkriminalität wird in der Hansestadt weit ausgelegt. Die Experten der Wasserschutzpolizei bearbeiten daher auch Straftatbestände nach dem Tier-, Natur-, Lebensmittel-, Artenschutz- und dem Arzneimittelrecht.

Im Jahre 2022 wurden 1.173 Ermittlungsverfahren zu Verstößen gegen Umweltschutzvorschriften (StGB und Straf-Nebengesetze) eingeleitet.

Mit der Übernahme des Hundekontrolldienstes vom Bezirksamt Mitte wurde mit WSP 514 wurde ein weiteres Sachgebiet geschaffen.

Verfasser: Landeswasserschutzpolizei Hamburg



© Polizei Hamburg

WS 35 im Waltershofer Hafen

Niedersachsen

© Polizei Niedersachsen



Küstenboot W3 in Fahrt

Die Wasserschutzpolizeiinspektion (WSPI) der Polizeidirektion Oldenburg (PD) nimmt die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben an der Nordseeküste von der niederländischen Grenze bis in das Gebiet der Unterelbe wahr. Der Zuständigkeitsbereich erstreckt sich auf ca. 2.500 km² Küstengewässer bis zur 12 Seemeilen-Grenze hinaus. Des Weiteren ist die WSPI für ca. 450 Streckenkilometer Bundes- und Landeswasserstraßen sowie das Zwischenahner Meer zuständig.

Von insgesamt vier Wasserschutzpolizeistationen aus werden die bedeutenden niedersächsischen Güterumschlagsplätze Emden, Wilhelmshaven, Brake und Stade sowie zusätzlich ca. 20 Siel- und Inselhäfen wie auch etliche Sportboothäfen entlang der niedersächsischen Nordseeküste betreut.

Im niedersächsischen Binnenland nehmen die Wasserschutzpolizeistationen Hannover (PD Hannover), Nienburg (PD Göttingen), Meppen (PD Osnabrück) und Scharnebeck (PD Lüneburg) die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben wahr.

Ein Bindeglied zwischen der WSPI an der Küste und den WSP-Stationen im Binnenland bildet die Koordinierungsstelle (KOST) bei der WSPI.

Im Laufe der Jahre haben sich die vielfältigen wasserschutzpolizeilichen Tätigkeiten entwickelt und umfassen heute neben den allgemeinpolizeilichen Aufgaben:

- Sicherheit und Gefahrenabwehr im Schiffsverkehr
- Bekämpfung der Umweltkriminalität und Bearbeitung von Umweltdelikten
- Schiffsunfallermittlungen
- Überwachung schiffahrtsverkehrsrechtlicher und schiffahrtsrechtlicher Vorschriften
- Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter
- Mitwirkung bei maritimen Veranstaltungen und Einsatzlagen
- Kontrolle und Überwachung der Hafensicherheit
- Unterstützung bei Such-, Rettungs- und Bergungseinsätzen
- sowie die Überwachung des Sportbootverkehrs.

Einsätze länderintern und länderübergreifend / Beteiligung an Frontex

Im Rahmen der Alltagsorganisation werden bei der Wasserschutzpolizei in Niedersachsen (im Durchschnitt

der letzten 5 Jahre; zu Corona-Zeiten weniger) folgende Tätigkeiten pro Jahr verzeichnet (Circa-Angabe):

- 1.500 Kontrollen von See-, Binnenschiffen und Sportbooten
- 200 Straftaten
- 1.300 OWi-Anzeigen
- 130 Schiffsunfälle
- 50 ISPS-Kontrollen
- 1.000 MARPOL-Kontrollen
- 500 sonstige Schifffahrtseignisse

Im Rahmen der weiteren Aufgabenwahrnehmung ist die WSPI z. B. in der Überwachung der EU-Sanktionen / KRITIS / Anlaufverbot für Schiffe unter russischer Flagge und umgeflaggte (ehemalige) russische Schiffe, der Überwachung des Nationalparks Wattenmeer mit Zielrichtung Wassertaxis, der Absicherung der Überführungen von Kreuzfahrtschiffen der Meyer-Werft von der Ems bis zum Küstenmeer eingebunden.

Eine zukünftige Aufgabe in Form von Verkehrssicherungen bzw. Überwachungen wird das Anlaufen von LNG-Tankschiffen in die Häfen von Wilhelmshaven und Stade sein.

Die Wasserschutzpolizei Niedersachsen beteiligt sich auch an den bundesweiten Kontrollaktionen, beispielsweise an den „Bundesweiten Aktionstagen für den Gewässer- und Umweltschutz“ (BAGU) im Juni 2023. Hier wurden in einer gemeinsam geplanten Aktion aller WSPen eine Woche lang schwerpunktmäßig See- und

Binnenschiffe hinsichtlich der Einhaltung von Umweltverhaltensvorschriften kontrolliert.

In einer weiteren Schwerpunktkontrolle im Mai und Juni 2023 wurden durch die WSPen der Küstenländer vorwiegend die Sportboote in Nord- und Ostsee und auf den Bundesgewässern überprüft.

WSP-Leitstelle im Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) Cuxhaven

Eine leistungsstarke Unterstützung in allen Einsätzen erfährt die WSPI durch die WSP-Leitstelle. Seit 2007 versieht die WSP-Leitstelle ihre Arbeit im Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ). Das entsprechende „Abkommen der Küstenländer über die Einrichtung und den Betrieb einer gemeinsamen Leitstelle ihrer Wasserschutzpolizeien“ wurde im April 2007 durch die Minister und Senatoren der Küstenländer gezeichnet. Die WSP-Leitstelle wird von den am Abkommen beteiligten fünf Küstenländern gemeinsam getragen und ist bei der Wasserschutzpolizeiinspektion der Polizeidirektion Oldenburg angebunden.

Nach einem rotierenden System entsenden alle Küstenländer im Wechsel zwei oder drei Beamtinnen und Beamte an die WSP-Leitstelle.

Maritime Einsatzgruppe

Im Rahmen der „Konzeption zur Bewältigung maritimer Einsatzlagen mit länderübergreifenden Einsatzeinheiten der Wasserschutzpolizeien auf Schlauchbooten“ hat die WSPI Niedersachsen eine Maritime Einsatzgruppe (MEG) aufgestellt.



Fahrt der unterstützenden MEG-Kräfte zum Einsatzort LNG-Terminal Wilhelmshaven



Das Konzept basiert auf Erfahrungen der Küstenländer mit Einsätzen gegen Störer auf dem Wasser und beinhaltet u. a.

- Aufgaben und Einsatzanlässe
- Rechtliche Grundlagen (soweit nicht länderspezifisch)
- Aufbau und Führungsstruktur einer Maritimen Einsatzeinheit (MEE)
- Eingriffs- und Zugriffstechniken
- Ausrüstungs- und Sicherheitsstandards für Besatzung und Boot

Aktuell soll das Konzept um die Komponenten „Maritime Erste Hilfe“ und „BeDo“ (Beweissicherung und Dokumentation) erweitert werden.

Bei den vier WSP-Stationen werden dem Konzept entsprechende schwere, seegängige Schlauchboote für eine 3er Besatzung mit Zugfahrzeug (VW Amarok) und Trailer vorgehalten.

Durch eine stationsübergreifende Lehrgangs- und Urlaubsplanung wird gewährleistet, dass Niedersachsen jederzeit über eine einsatzbereite, leistungsstarke Maritime Einsatzgruppe (MEG) verfügt.

Weiterhin ist eine gemeinsame Bootsführer-Ausbildung und damit verbunden eine Bündelung maritimer Fähigkeiten in Oldenburg mit dem Spezialeinsatzkommando (Maritime Gruppe) und der Technischen Einsatzeinheit

der Bereitschaftspolizei seit 2020 fester Bestandteil in der WSPI.

Im Hinblick auf die vergangenen Einsätze ländersintern sowie länderübergreifend hat sich die gemeinsame Einsatzkonzeption WSPen der Küstenländer bewährt.

Zu erwähnen sind hier die Einsätze bei dem G20-Gipfel in Hamburg, die Einsätze bei der Rückführung von Kernkraftbrennelementen, die Munitionstransporte der US-Streitkräfte, Einsätze bei Demonstrationen gegen die Kreuzschiffahrtindustrie, Einsätze bei dem G7-Außenministertreffen und der Umweltministerkonferenz in Wilhelmshaven in 2022 sowie die Einsätze im Rahmen der Inbetriebnahme des ersten deutschen LNG-Terminals in Wilhelmshaven.

Aquapol

Seit der Jahrtausendwende beteiligt sich die WSPN außerdem an der Entwicklung von Aquapol.

Aquapol ist ein von der EU gefördertes grenzüberschreitendes Projekt zur Verbesserung der Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizeien in Europa in den Bereichen Binnenschiffahrts-, Seeschiffahrtsangelegenheiten und Gefahrenabwehr. Insgesamt 23 Mitgliedsstaaten beteiligen sich an dem europäischen Netzwerk von Polizei- und Schifffahrtsüberwachungsbehörden.



© Polizei Niedersachsen

Vorbereitung auf kommende MEG-Einsätze



Einsatz auch unter erschwerenden Bedingungen



Abkommen mit anderen Bundesländern

Gemäß dem Abkommen zwischen dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen wird das niedersächsische Küstenboot WASSERSCHUTZPOLIZEI 3 durch WSP-Kolleginnen und WSP-Kollegen beider Bundesländer abwechselnd gefahren.

Weitere küstenländerübergreifende, engere Kooperationen wurden umgesetzt oder befinden sich derzeit in Prüfung.

men Bedrohungslagen durch terroristische Anschläge war notwendig und zeigte sich auch in der in 2019 durchgeführten Großübung NITEX in Wilhelmshaven, bei der die Entführung eines Frachtschiffes mit anschließendem Einsatz von Spezialeinheiten per Luft und Wasser im Zusammenwirken mit der Bundesmarine geübt worden ist.

WSP-Flotte / Fahrzeuge und ihre Entwicklung

Die Ausstattung der WSP mit Fahrzeugen für den täglichen Dienst ist modern und auf dem technisch neuesten Stand.

Der Fahrzeugpark wurde im März 2019 mit drei eigens für die Ansprüche der WSP umgebauten VW Amarok als Zugfahrzeug für die Schlauchboottrailer ausgestattet.

Weiterhin findet eine ständige Modernisierung der Boote nach dem derzeit gültigen Bootskonzept statt. So sind seit 2016 insgesamt sechs Streifenboote (eines davon noch im Bau), drei Tochterboote für die Küstenboote und ein Sonarboot mit modernster Ausrüstung beschafft worden.

Die letzte Anpassung des Bootskonzeptes an die veränderte weltpolitische Lage und der möglichen mariti

Besondere Anlässe

Im Jahr 2022 feierte die Wasserschutzpolizei Niedersachsen ihr 75-jähriges Bestehen. Das Jubiläum wurde mit einem Festakt gewürdigt.

Verfasser: Landeswasserschutzpolizei Niedersachsen

175
1848
2023

Schleswig-Holstein

Der schleswig-holsteinische Zuständigkeitsbereich umfasst ein Seegebiet, das, einschließlich der Inseln und Halligen, an der Nordsee landseitig von einer 468 km langen Küstenlinie, an der Ostsee von einer 402 km langen Küstenlinie begrenzt wird. Der Einsatzraum im sogenannten Küstenmeer dehnt sich seeseitig auf bis zu 12 sm aus.

Betrachtet man die Binnenwasserstraßen des Bundes als zusätzliches Tätigkeitsgebiet, wobei allein auf dem Nord-Ostsee-Kanal jährlich mehr als 25.000 Schiffsbewegungen zu verzeichnen sind, so ergibt sich ein umfangreicher Raum, der durch Aufgaben in 107 Häfen und 73 ISPS-Hafenanlagen komplettiert wird.

Die Arbeitsschwerpunkte liegen für die Wasserschutzpolizei dabei im Bereich „Maritime Safety“ in der Gewährleistung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben, der Erforschung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten sowie der Fischereiaufsicht im Küstenmeer. Insbesondere der Umweltschutz, die Gefahrenabwehr für die Gewässer, die Überwachung der Einhaltung von nationalen, supranationalen und internationalen Vorschriften zum Schutz der Meere und die Überwachung der Sicherheit, primär der Berufs-, aber auch der Sportschifffahrt, gehören zu den Aufgaben der Wasserschutzpolizei. Zentrale Aufgaben bestehen darüber hinaus in Ermittlungseinsätzen bei Seeunfällen, der Gewährleistung der Hafensicherheit in Bezug auf den Umschlag gefährlicher Güter und in der polizeilichen Begleitung internationaler maritimer Sportveranstaltungen, z. B. der Kieler und der Travemünder Woche mit ihren zahlreichen Segelwettkämpfen.

Die seit dem Anschlag auf das World Trade Center in New York veränderte Sicherheitslage führte auch zu neuen Maßnahmen zum Schutz vor terroristischen Angriffen auf die maritimen Transportmittel und Hafenanlagen. Dieses Themenfeld, das weltweit unter dem Namen „Maritime Security“ (MarSec) geführt wird, wirkt sich auch auf den Aufgabenvollzug der Wasser-

schutzpolizei aus. Neben der Überwachung von den der Sicherheit dienenden verbindlichen Regelungen auf Schiffen durch die wasserschutzpolizeiliche Einsatzpräsenz werden administrative Aufgaben vom Dezernat 43 (DA; Designated Authority) wahrgenommen. Wesentliche Aufgaben der DA sind hierbei u. a. die Durchführung von Risikobewertungen für Häfen sowie die Genehmigung von Gefahrenabwehrplänen und die Kontrollen hinsichtlich der Einhaltung der verbindlichen Maßnahmen dieser Pläne.

Die zunehmend länderübergreifende Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizeien bei der anlassbezogenen Bewältigung polizeilicher Einsätze von herausragender Bedeutung (z. B. Bush-Besuch 2006, G8-Gipfel 2007) löste das Erfordernis von Standards sowohl bezogen auf Ausrüstung, Qualifizierung als auch taktischer Ausrichtung aus. Seit 2011 beteiligt sich die Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein mit zwei maritimen Einsatzgruppen an der länderübergreifenden Konzeption. Zur Bewältigung dieser Aufgaben wurde im Jahr 2015 eine zukunftsorientierte Neuausrichtung mit veränderter Schwerpunktsetzung Richtung Berufsschifffahrt bei der Wasserschutzpolizei durchgeführt. Die auf Belastungsdaten basierende und angepasste Organisationsstruktur stellt sich seitdem wie folgt dar: Abbildung der Wasserschutzpolizei im Landespolizeiamt in der Abt. 4 mit den Dezernaten 41 (wasserschutzpolizeilicher Aufgabenvollzug), 42 (Bootswesen und nautisch-technische IT) und 43 (maritime Sicherheit), drei Wasserschutzpolizeireviere an der Nordsee in Brunsbüttel und an der Ostsee in Kiel und Lübeck, fünf den Revieren nachgeordnete Stationen in Husum, auf Helgoland, in Flensburg, auf Fehmarn und in Kappeln

Für den Aufgabenvollzug auf dem Wasser im Küstenmeer und in den Häfen steht den Beamten der Wasserschutzpolizei zudem ein moderner, für die jeweiligen Einsatzräume optimierter Bootspark mit 32 Wasserfahrzeugen zur Verfügung.



© Wolfgang Gröb

WSP Schleswig-Holstein im Einsatz beim „Ocean Race 2023“

Verfasser: Landeswasserschutzpolizei Schleswig-Holstein

Mecklenburg-Vorpommern



© WSP Mecklenburg-Vorpommern

Landeswasserschutzpolizei M-V

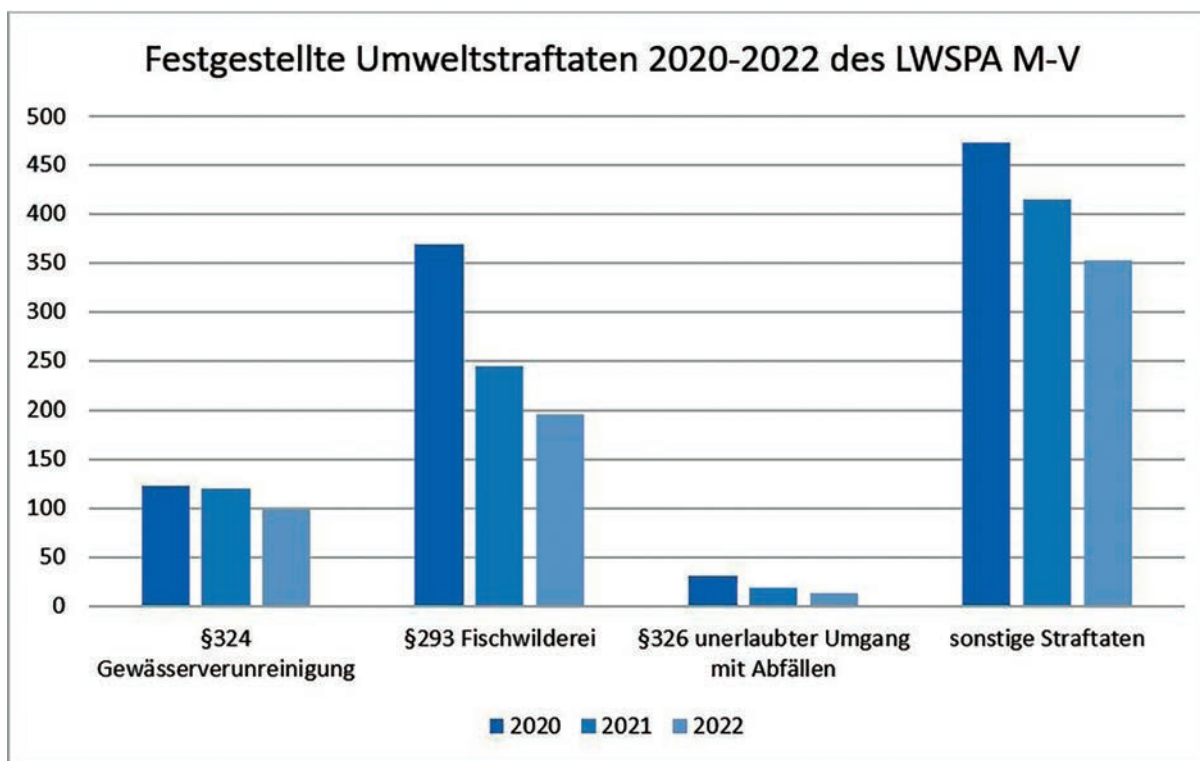
Das Landeswasserschutzpolizeiamt Mecklenburg-Vorpommern (LWSPA M-V) ist eine obere Landesbehörde und örtlich im Küstengebiet, in den Häfen, auf den Seen, Flüssen und Kanälen im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern zuständig. Sie überwacht die fast 2.000 km lange Ostseeküste. Insgesamt sind in den Küsteninspektionen Wismar, Rostock, Stralsund, Sassnitz und Wolgast, den Binneninspektionen in der Landeshauptstadt Schwerin und in Waren/Müritz sowie in der Polizeihubschrauberstaffel mit Sitz in Laage bei Rostock sind rund 300 Mitarbeitende tätig.

Das LWSPA M-V versteht sich maßgeblich als Partner für die maritime Sicherheit und den Umweltschutz. Mit Beschäftigten, die Spezialwissen im Umweltrecht besitzen, nimmt die Wasserschutzpolizei eine Sonderrolle in der Landespolizei Mecklenburg-Vorpommern ein. Umweltstraftaten und -ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit internationalem, nationalem und Landesrecht verlangen eine stetige Aus- und Weiterbildung, dem die Beschäftigten durch entsprechende Lehrgangsteilnahme und Praktika gerecht werden.

Im Rahmen ihrer täglichen Arbeit erfüllen die Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten Aufgaben, die das allgemeine Polizeirecht, das See- und Binnenrecht sowie das Umweltrecht betreffen. Kontrollen über die Einhaltung der Vorschriften für das Verhalten im Schiffsverkehr, die Besetzung, die Ausrüstung und den Betrieb von Wasserfahrzeugen und deren Kennzeichnung sind Teil der Dienstausbildung.

1. Schifffahrtspolizeiliche Vollzugsaufgaben

- Überwachung der Verkehrssicherheit auf dem Wasser
 - Prüfung von Schiffspapieren und Befähigungsnachweisen der Besatzung
 - Meldung und Untersuchung von Schiffsunfällen
 - Kontrollen bei der Beförderung, dem Umschlag und der Lagerung gefährlicher Güter
 - Gewährleistung der gesetzlichen Regelungen für den Umweltschutz



Feststellung zu Umweltstraftaten in LWSPA M-V

- Gefahrenabwehr in der Schifffahrt
- Kontrolle und Überwachung der Hafensicherheit durch Zusammenarbeit mit dem Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven
- Teilnahme an Arbeitsgruppen zu maritimen Standards
- Mitwirkung bei maritimen Großveranstaltungen und Einsatzzlagen
- Unterstützung bei Such-, Rettungs- und Bergungseinsätzen
- Zusammenarbeit mit folgenden Behörden:
 - dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
 - der BG Verkehr
 - der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
 - den staatlichen Umweltämtern M-V

Großen Anteil im täglichen Dienst haben die Schiffskontrollen im Sinne des internationalen MARPOL-Übereinkommens. Im Jahr 2022 wurden ca. 600 Fracht- und Fahrgastschiffe kontrolliert, 102 Verstöße gegen Vorschriften festgestellt und ca. 100.000 Euro Sicherheitsleistungen festgelegt.

2. Technik im LWSPA M-V

Wasserseitig verfügen die Wasserschutzpolizeiinspektionen (WSPlen) über 61 Einsatzmittel. Die vier Küstenstreifenboote an den Standorten Wismar, Rostock, Sassnitz und Wolgast sind vorrangig auf der Ostsee im Einsatz. Die sieben Streifenboote See werden küstennah eingesetzt.

Die beiden Binneninspektionen verfügen über drei Streifenboote und zwei Wassermotorräder. Das LWSPA M-V nutzt insgesamt 31 Schlauchboote und elf Hilfsstreifenboote, welche auf die WSPlen disloziert sind.

Zwei Beschaffungsprojekte sind seit 2022 Jahr priorisierte Arbeitsaufgabe im LWSPA M-V. Aufgrund der durch die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern eröffneten Möglichkeit, in den nächsten Jahren zwei Polizeihubschrauber und Streifenboote See zu ersetzen, wurden zwei Projektgruppen zur Vorbereitung und Durchführung der Beschaffung eingerichtet.



Wassermotorräder der LWSPA M-V

3. Maritime Einsatzeinheit

In der maritimen Einsatzeinheit (MEE) sind seit zwölf Jahren erfahrene Beamtinnen und Beamte der Wasserschutzpolizeiinspektionen M-V zusätzlich zu ihrem täglichen Dienst tätig.



Abzeichen der MEE

Die MEE wird insbesondere im Rahmen polizeilicher Versammlungs- und Veranstaltungslagen sowohl innerhalb als auch außerhalb des eigenen Bundeslandes eingesetzt, um Schutzmaßnahmen im maritimen Bereich durchzuführen und dabei wasserseitige Störungen zu verhindern und gegebenenfalls zu beseitigen. Die MEE M-V besteht aus insgesamt 39 Einsatzkräften.

Rückblickend auf die Einsätze 2022 (Einrichtung von LNG-Terminals in Lubmin, Brunsbüttel und damit verbundene wasserseitige Versammlungslagen) ist die länderübergreifende Zusammenarbeit der Maritimen Einsatzeinheiten der Küstenländer vorteilhaft, um auf gemeinsam zu bewältigende Lagen schnell und sicher vorbereitet zu sein.

4. Polizeihubschrauberstaffel



Polizeihubschrauber EC-135

Die zwei Polizeihubschrauber der Landespolizei M-V vom Typ EC135 sind beinahe täglich im Einsatz. Das Einsatzspektrum der Polizeihubschrauberstaffel (PHuSt) umfasst vorrangig die Suche nach Personen, die Aufklärung, Fahndung und Bildübertragung, den Transport von Personen und Gerät und das Absetzen von Einsatzkräften.

Die Polizeihubschrauber sind als taktisch hervorragendes Einsatzmittel für die gesamte Landespolizei M-V im Luftraum einsatzunterstützend unterwegs. Die Hubschrauber der Landespolizei und ihre Besatzungen sind neben den bekannten ländlichen Aufgaben auch auf See entlang der ca. 350 km langen Außenküste und den ca. 738 km² Seen und übrigen Gewässern tätig.

Sei es die Überwachung der Schifffahrt oder die Suche nach Vermissten oder verunglückten Wassersportlern und Seefahrer. Um auch hierbei im Notfall auf eine hervorragende Ausbildung und die damit gewonnene Handlungssicherheit zurückblicken zu können, absolvieren die fliegenden Besatzungsmitglieder vom Piloten über Flugtechniker bis hin zum Operator in regelmäßigen Abständen entsprechende Trainings.

5. Statistische Daten

Das maritime Unfallgeschehen blieb 2022 auf einem ähnlich hohen Niveau wie in den vorangegangenen Jahren. Die eingesetzten Kräfte der WSPlen nahmen im Jahr 2022 35 Seeschiffsunfälle, 11 Binnenschiffsunfälle und 252 Sportbootunfälle auf.

6. Öffentlichkeitsarbeit

Eine gute und traditionsreiche Zusammenarbeit pflegen wir mit der Marinetechnikschule in Parow. Am jährlichen Tag der offenen Tür sind unsere Beamtinnen und Beamten gern zu Gast.



Küstenstreifenboot „Damerow“ am Tag der offenen Tür der Marinetechnikschule Parow.

Verfasser: Landeswasserschutzpolizei Mecklenburg-Vorpommern





Bremen

Mehr als in anderen Bereichen der Polizei werden die Geschicke der Wasserschutzpolizei (WSP) von der Entwicklung der Hafenwirtschaft in den Seehäfen und des nationalen und internationalen Seeverkehrs beeinflusst. Die Schiffe erreichen mit einer Länge von 400 m eine enorme Größe, und im steten Wandel befindliche Gesetze und Verordnungen müssen eingehalten werden. Anforderungen, denen sich die Wasserschutzpolizei Bremen stellt.

Zu den Kernbereichen gehören insbesondere die Überwachung geltender Umweltvorschriften, die Kontrolle der in den Häfen umgeschlagenen gefährlichen Güter, die anlassbezogene Überwachung der Schiffsverkehre und Schiffssicherheit – insbesondere im Rahmen zahlreicher maritimer Großveranstaltungen wie z. B. der SAIL Bremerhaven – sowie die Ermittlung bei Schiffsunfällen und die damit verbundene Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, aber auch Maßnahmen zur Abwehr von Terrorgefahren im Seeverkehr (Maritime Security).

Sich verändernde und neu in Kraft tretende Rechtsvorschriften, die für die Polizei geltenden finanziellen Rahmenbedingungen und letztlich das Interesse, die bremischen Häfen auch weiterhin im europäischen und weltweiten Wettbewerb zu stärken, erfordern ein flexibles Handeln aller Beteiligten und auch der Wasserschutzpolizei Bremen als Teil der Direktion Einsatz innerhalb der Polizei Bremen.

Sicherheit auf dem Wasser und an Bord

Neben der Überwachung der Einhaltung der nationalen und landesrechtlichen Verkehrsvorschriften auf dem Wasser im Rahmen von Streifenfahrten und Verkehrssicherungsmaßnahmen, u. a. nach Schiffsunfällen, gehört die Überwachung der Sicherheitsvorschriften an Bord zu den normalen Aufgaben. Die Sicherheit eines Schiffes und seiner Besatzung ist in erster Linie von der baulichen Sicherheit und der ordnungsgemäßen Ausrüstung des Fahrzeuges abhängig. Um dies zu erreichen, wurden Schiffsicherheitsstandards entwickelt, die in internationalen Schiffsicherheitsübereinkommen Einzug gefunden haben.

Die Wasserschutzpolizei Bremen kontrolliert routinemäßig das Vorhandensein und die Gültigkeit der Schiffsicherheitszeugnisse. Bestehen dabei triftige Gründe zu der Annahme, dass das Schiff oder seine Ausrüstung nicht den Vorschriften entsprechen, werden in Zusammenarbeit mit den Fachbehörden die notwendigen Maßnahmen eingeleitet, um eine Weiterfahrt des Schiffes so lange zu unterbinden, bis es ohne Gefahr den Hafen wieder verlassen kann.

Schutz der Meeresumwelt

Die Verschmutzung der Meere ist neben der Luftverschmutzung eines der größten globalen Umweltprobleme unserer Zeit. Die Schifffahrt hat ohne Frage sowohl durch den Betrieb der Schiffe als auch durch den oftmals allzu sorglosen Umgang mit umweltschädlichen Ladungsresten und Abfällen aller Art ihren Teil zur Meeresverschmutzung beigetragen.

Um diesen Anteil zu reduzieren, wurden im Bereich der Seehäfen die bestehenden rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Bekämpfung potenzieller „Verschmutzer“ weiter ausgebaut. Dazu gehört insbesondere die Intensivierung der Kontrollen in den Häfen. In erster Linie soll erreicht werden, dass das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen auf ein Minimum reduziert und in bestimmten Meeresteilen vollständig unterlassen wird. Durch technische Anlagen wird sichergestellt, dass die an Bord anfallenden Ölrreste aus dem Maschinen- und Tankbereich in besonderen Tanks aufbewahrt werden.

In Tagebüchern wird jeder Vorgang im Zusammenhang mit der Verwendung von Brennstoffen, Ölladung usw. dokumentiert. So soll den Kontrollbehörden ermöglicht werden, die Herkunft der Öle und deren Behandlung oder Verwendung an Bord, einschließlich des Verbleibs der Reststoffe, nachzuvollziehen. Vergleichbare Vorschriften bestehen u. a. auch für schädliche flüssige Stoffe, die als Massengut befördert werden, für Schiffsabwässer und für Schiffsmüll. Die Überwachung der Einhaltung der Umweltschutzbestimmungen ist Aufgabe besonders geschulter Umweltüberwacher:innen der Wasserschutzpolizei Bremen.

Gefährliche Güter – Kontrolle auf dem Wasser und an Land

Für die Wasserschutzpolizei ist auch die Überwachung von Transport, Umschlag und Lagerung gefährlicher Güter ein Tätigkeitsschwerpunkt. In Zusammenarbeit mit der Feuerwehr und weiteren Behörden wurde ein funktionierendes Kontrollsystem aufgebaut und im Interesse eines sicheren Ablaufs laufend aktualisiert.

Insbesondere die in den Bremischen Häfen ankommenden oder abgehenden und über die Straßen bzw. Bundesautobahnen mittels LKW transportierten gefährlichen Güter werden von speziell ausgebildeten Wasserschutzpolizist:innen kontrolliert.

Sicherheit der Sportschifffahrt

In den Sommermonaten und dann in erster Linie an den Wochenenden sind verstärkte Kontrollen notwendig. In Bremen und Bremerhaven kümmert sich die Wasserschutzpolizei um die Sportbootfahrer:innen, Vereine sowie Verbände und begleitet viele Wassersportveranstaltungen. Im Vordergrund steht hier die Aufklärungs- und Präventionsarbeit. Allerdings ist auch in einigen Fällen konsequentes Einschreiten erforderlich. Hinzu kommt die Ermittlung von Sportbootunfällen, Verfolgung von Diebstählen und Erledigung von Fahndungsersuchen. Die Erteilung von Informationen über die Sicherheit auf dem Wasser, die Ausrüstung der Boote, das Verkehrsverhalten auf dem Revier, Verbote usw. sind Teile der Präventionsarbeit der Polizei Bremen.

Maritime Security – Schutz vor Terroranschlägen

Die Maritime Wirtschaft ist verpflichtet, technische und personelle Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Schiffe und Hafenanlagen zu treffen. Wie auf einem Flughafen, wo es öffentliche Bereiche gibt und Zonen, die nur nach Zugangskontrollen betreten werden dürfen, sind auch die Seehäfen abgesichert. Die internationale Staatengemeinschaft will damit die Schifffahrt und den Handel schützen. Als Exportnation hat Deutschland ein besonderes Interesse daran, dass der Handel nicht gestört wird und ist daher dem völkerrechtlichen Übereinkommen (ISPS-Code) beigetreten. Die Wasserschutzpolizei Bremen unterstützt bei der Umsetzung

dieser internationalen Standards in unserem Bundesland und überwacht die Einhaltung der damit verbundenen Vorschriften.

Unfallermittlung

Die Ursache und der Hergang eines Schiffsunfalls werden durch die Wasserschutzpolizei Bremen ermittelt, da in der Regel der Verdacht auf ordnungswidriges oder strafbares Verhalten als Unfallursache gegeben ist. Auch für die Wasserschutzpolizei Bremen stehen grundsätzlich bei Bekanntwerden eines Unfalls die Rettungs- und Bergungsmaßnahmen an erster Stelle, an denen sie sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten beteiligt. Gleiches gilt für die Verkehrssicherung.

Nicht nur sämtliche an Bord zu führenden Tagebücher, Karten, Niederschriften usw. werden sichergestellt oder eingesehen, sondern auch alle technischen Aufzeichnungen, die für die Aufklärung des Unfalls von Bedeutung sein können, werden sichergestellt und ausgewertet. In Einzelfällen kann auch das Schiff insgesamt beschlagnahmt werden.

Verfasser: Landeswasserschutzpolizei Bremen



© WSP Bremen



Die Schlauchboote „Bremen 10“, „Bremen 20“ und „Bremen 30“ kommen sowohl im Einsatzdienst der Wasserschutzpolizei als auch durch die Maritime Einsatzgruppe zum Einsatz



Nordrhein-Westfalen

Die ursprünglich eigenständige Landesbehörde hat ihren Direktionssitz in Duisburg und untersteht seit 2007 dem Duisburger Polizeipräsidium. Gemäß Organigramm gehören 284 Beamtinnen und Beamte sowie Regierungsbeschäftigte zur Direktion. Sie gliedert sich auf in die Führungsstelle, neun WSP-Wachen, die Zentralstelle für Bootstechnik und Nautik (ZBN) und das Zentrale Kriminalkommissariat (ZKK) – historisch gesehen lange ein Unikum in Deutschland.

Die Zentralstelle für Bootstechnik und Nautik betreibt, neben einer zentralen Werkstatt am Standort Duisburg, in Münster eine direktionseigene Werft für Instandhaltungs- und größere Reparaturarbeiten an der Flotte.

Fünf der neun WSP-Wachen haben ihre Standorte in Duisburg, Bonn, Köln, Düsseldorf und Emmerich, somit direkt am Rhein. Davon sind die Wachen Duisburg, Köln und Emmerich 24 Stunden besetzt.

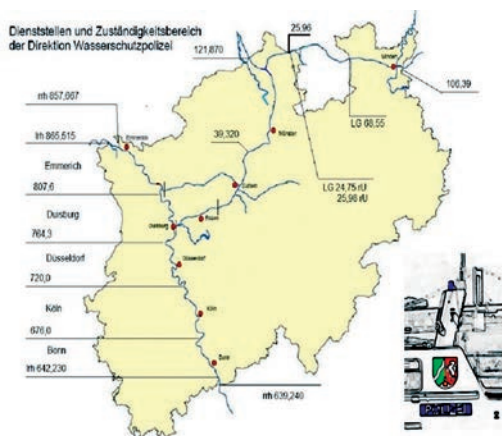
Die weiteren vier Dienststellen sind strategisch günstig an das Kanalnetz angebunden:

Essen, Datteln, Münster und Minden.

Die Zuständigkeit beschränkt sich somit nicht nur auf eine einzelne Stadt oder einen Landkreis, sondern erstreckt sich auf ein großes Gebiet mit allen schiffbaren Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen. Geregelt durch einen Staatsvertrag kommen außerhalb von NRW noch Teile des Mittellandkanals und der Stichkanal Osnabrück in Niedersachsen dazu.

Insgesamt erstreckt sich der Wachbereich über etwa 900 Kilometer schiffbare Wasserstraßen und den damit unmittelbar in Verbindung stehenden Gewässern (z. B. Nebenarme, Baggerlöcher und Seen).

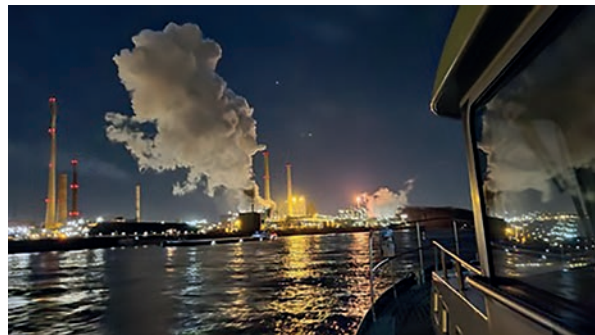
Die WSP verzeichnet hier etwa 260.000 Schiffsbewegungen pro Jahr.



© Polizei Nordrhein-Westfalen

Im Herzen des Wachbereiches befindet sich mit dem Hafen Duisburg der größte Container-Binnenhafen der Welt. Im Geschäftsjahr 2021 wurden hier auf 1.550 ha Industriefläche insgesamt 111,1 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Entsprechend wurden 25.000 Züge und 20.000 Schiffe abgefertigt.

Weitere wichtige Industriehäfen finden sich im Wachbereich unter anderem in den Großstädten Dortmund, Essen, Köln, Düsseldorf und Neuss – darunter die beiden Chempark-Standorte (ehemals Bayer) in Krefeld



WSP 12 vor dem Duisburger Industrie-Hafen Schwelgern

© Polizei Nordrhein-Westfalen

Uerdingen und Leverkusen.

Um die Sicherheit im Schiffsverkehr und letztlich auch für Mensch und Umwelt zu gewährleisten, werden regelmäßig und engmaschig Schiffskontrollen durchgeführt, was den größten Teil aller Tätigkeiten der WSP NRW ausmacht.

2022 konnte das Jahressoll – gemäß der Zielvereinbarungen – mit 11.187 Kontrollen erfüllt werden. Bei 4.148 standardisierten Schiffskontrollen gab es eine Beanstandungsquote von 13,2 %. Davon wiederum wurde jedes sechste Schiff festgelegt.

Gründe waren häufig –neben technischen Mängeln Beanstandungen in Bezug auf die Rheinschiffpersonalverordnung oder die Binnenschiffpersonalverordnung.

Ein weiteres Hauptaugenmerk gilt dem Transport und Umgang mit Gefahrgut. Neben allen Beamtinnen und Beamten der WSP NRW, die in den Auflagen des ADN (Gefahrgutvorschriften) geschult sind, setzen besonders spezialisierte Ermittlungsgruppen mit strukturierten Gefahrgutkontrollen einen Schwerpunkt.

Trotz umfangreicher Kontrollen und Maßnahmen der Verkehrsüberwachung, kommt es in jedem Jahr zu Einsätzen im Zusammenhang mit Schiffsunfällen. Die Fallzahlen gingen 2022 im Vergleich zum Vorjahr von 177 auf 147 zurück. Hauptunfallursachen sind nicht angepasstes Manövrieren, Fehler beim Ein- oder Ausfahren

in bzw. aus Häfen oder Nebenwasserstraßen sowie Auffahren und Festkommen auf dem Grund.

Letzteres, teilweise zurückzuführen auf prägnante Niedrigwasserstände in der nahen Vergangenheit, führt nicht selten zu größeren Einsatzlagen und Streckensperrungen aufgrund notwendiger umfangreicher Freitörnmanöver oder Umladungsprozesse auf dem Wasser. Glücklicherweise ist das Schadensausmaß in den meisten Fällen gering.

In neun Fällen kam es zu Verletzungen, in einem Fall verunglückte eine Person tödlich. Jeder gemeldete Schiffsunfall wird professionell aufgenommen, bearbeitet und über ein bundesweit einheitliches Datenerhebungspro-



Ein beschädigtes Steuerhaus nach Brückenanfuhrung
gramm bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern
statistisch erfasst.

Um die Unfallquote oder andere Schadensereignisse weiter zu reduzieren, werden Schwerpunkt-Aktionen jährlich geplant und durchgeführt. Dazu zählen beispielsweise Überprüfungen von Kofferdämmen auf Tankschiffen, Kontrollen zur Einhaltung der Abfall- und Personalvorschriften oder Sondereinsätze mit Schwerpunkt „Brückenspringer im Badebetrieb“.

Nach Beschwerden aus dem Bereich der Schifffahrt, stellen sich, neben dem Springen von Brücken, auch das Anschwimmen und Betreten von Binnenschiffen als problematisch dar.

Im Jahr 2022 kam es zu 12 registrierten Badeunfällen im Wachbereich der WSP. Dabei starben fünf Menschen.

Nach einem aufsehenerregenden Unglücksfall im Jahr 2021, bei dem drei Mädchen im Rhein ertranken, wurde die Aufklärung zu den Gefahren, die mit dem Baden in öffentlichen Gewässern verbunden sind, nochmals intensiviert.

Schwerpunkteinsätze zur Prävention und Repression finden vornehmlich in den heißen Sommermonaten im Wachbereich der Kanaldienststellen statt. Unterstützt werden die Wiking-Kräfte (so der Funkrufname der



Gemeinsam im Einsatz mit der NRW-Fliegerstaffel
Duisburger Wasserschutzpolizei) dabei von Beamtinnen
und Beamten der Bereitschaftspolizeien.

Weitere Kooperationen finden beispielsweise bei Gewässerüberwachungsflügen mit der Polizeifliegerstaffel NRW oder bei Kontrollen zur Schwarzarbeit mit dem Zoll statt. Auch der Kontakt zu Kolleginnen und Kollegen aus den Niederlanden wird gepflegt.

Neben den beschriebenen Aufgaben dient die WSP NRW auch als Servicedienststelle. Sie ist nicht nur Ansprechpartnerin für Binnenschifferinnen und Binnenschiffer bei Rechtsfragen, sondern bietet auch Wassersportvereinen, der DLRG, den Kommunen und interessierten Bürgerinnen und Bürgern Unterstützung. Anzuführen ist da die Aktion „Aufgeklärt“: Die WSP berät interessierte Sportschifferinnen und Sportschiffer in Fragen zur Grund- und Sicherheitsausrüstung ihres Bootes und Verhaltensgrundsätzen auf dem Wasser.

Ein Angebot, welches von den „Hobbykapitännen und -kapitänen“ gerne angenommen wird. Sportbooten, bei denen die empfohlene Ausrüstung vorhanden ist, erteilt die prüfende Beamtin oder der prüfende Beamte eine Plakette, die im Bereich der Sportschifffahrt als „Qualitätssiegel“ gerne angenommen wird.



175
1848
2023

© Polizei Nordrhein-Westfalen



Plakette „Aktion Aufgeklärt“

Neben dem Alltagsgeschäft betreut die WSP NRW medienwirksame Großereignisse, wie z. B. den Transport des ausgemusterten Marine-U-Bootes U17 über den Rhein von Dordrecht nach Speyer zwischen dem 11. und 20. Mai 2023. Einsätze wie dieser werden in Zusammenarbeit mit den Organisatoren, den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern und allen weiteren sachlich zuständigen Behörden gemeinsam geplant, begleitet und durchgeführt.

Jährlich wiederkehrende Großveranstaltungen sind unter anderem der „Japan-Tag“ in Düsseldorf, Publikumsmagnete wie „Rhein in Flammen“ im Siebengebirge und die „Kölner Lichter“.

Zur Bewältigung der umfangreichen Tätigkeiten steht der WSP NRW eine Flotte aus 13 Rheinstreifenbooten und 9 Kanalbooten zur Verfügung. Drei weitere trailerbare Boote befinden sich im Bestand der NRW-Flotte. Sie werden unter anderem auf dem Essener Baldeyensee eingesetzt, finden aber auch, aufgrund ihrer mobilen Einsatzfähigkeit, Verwendung im Rahmen von überörtlichen Sondereinsätzen wie dem G20- Gipfel in Hamburg im Jahr 2019.

2019 wurde mit der WSP 12 das erste Boot der neuen Flotte getauft, die in den kommenden Jahren, mit suk-

zessiver Indienststellung moderner Boote, die bewährte Flotte „Rheinstreifenboot 2000“ ersetzen wird.

Das moderne Rheinstreifenboot ist zum Beispiel mit einem Sidescan-Sonar, Wärmebildtechnik und einem Overlay-Radar ausgestattet. Mittlerweile sind im Zuständigkeitsbereich der WSP NRW fünf Boote der neueren Generation auf dem Rhein und im westdeutschen Kanalnetz im Einsatz. Zuletzt wurde am 15. Mai 2023 in der Landeshauptstadt Düsseldorf mit der WSP 2 das neueste Streifenboot getauft und durch NRW-Innenminister Herbert Reul in Dienst gestellt.

*Stand April 2023

Polizeidirektor Markus Gietenbruch,
Leiter der Direktion WSP:

„Im August 2022 wurde mir die Funktion des Direktionsleiters der Wasserschutzpolizei beim Polizeipräsidium Duisburg übertragen. Es erfüllt mich mit Freude und Stolz, dass ich eine solch schlagkräftige, motivierte, engagierte und innovative WSP vorgefunden habe und führen darf. Besonders beeindruckt mich die hochprofessionelle und fachlich spezialisierte Einsatzbewältigung. Ebenso schätze ich die persönliche Bereitschaft der Kolleginnen und Kollegen, sich in dieses polizeiliche Fachgebiet einzuarbeiten. Nach der dreijährigen Ausbildung zur Polizeivollzugsbeamtin/zum Polizeivollzugsbeamten dauert die Zusatzausbildung zur Wasserschutzpolizistin/zum Wasserschutzpolizisten nochmal annähernd vier Jahre.

Eine lange Zeit mit vielen Prüfungen und den damit einhergehenden Entbehrungen im privaten Bereich. Daher freut es mich umso mehr, dass die Kolleginnen und Kollegen so engagiert sind und tagtäglich eine so qualifizierte Arbeit verrichten. Vor diesem Hintergrund blicke ich sehr zuversichtlich in die Zukunft und bin davon überzeugt, dass die WSP NRW den kommenden Herausforderungen im Bereich des ‚Wasserschutzes‘ gewachsen ist“

© Polizei Nordrhein-Westfalen



Transport des Marine-UBoot U17 nach Speyer

Verfasser: Polizei Nordrhein-Westfalen, Polizeipräsidium Duisburg,
Direktion Wasserschutzpolizei Führungsstelle Sachgebiet Einsatz

Wasserschutzpolizei-Schule Hamburg



An der Wasserschutzpolizei-Schule (WSPS) in Hamburg werden Wasserschutzpolizisten/-Innen aus 15 Bundesländern aus- oder fortgebildet. Diese zentrale Vermittlung von Fachwissen ermöglicht bundesweit einheitlichen Standards in der wasserschutzpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung.

Die anwachsende Zahl von Neueinstellungen der Wasserschutzpolizeien der Länder führt in der Umsetzung zu steigenden quantitativen Anforderungen an die WSPS. Die technischen, seemännischen und rechtlichen Aus- und Fortbildungsangebote der WSPS können und werden auch von anderen Behörden und Organisationen wie z. B. den Feuerwehren oder der DGzRS zur Schulung ihrer Beschäftigten genutzt. Auch Frankreich, Österreich und die Schweiz entsenden Teilnehmer/-innen zu Lehrgängen an die WSPS.

Das WSPS-Lehrgangsangebot deckt das gesamte wasserschutzpolizeiliche Aufgabenspektrum der vielseitigen Zuständigkeiten in den Küsten- und Binnenländer ab.

Getrennt in die Fachbereiche Küste, Binnen und Technik/Umwelt werden bis zu 1.600 Lehrgangsteilnehmenden jährlich Kenntnisse zum Schifffahrts-, Umwelt- und Gefahrgutrecht vermittelt. Die Ausbildung am Radar, dem Funk, der ECDIS-Anlage, in Schiffsbetriebstechnik und im maritimen Englisch vervollständigt das Fachwissen.

Seminare und Workshops nehmen fachliche oder regionale Besonderheiten sowie aktuelle Entwicklungen auf. Schwerpunkte sind hierbei der Umweltschutz, die maritime Sicherheitslage und der Schutz der Hafenanlagen.

Zur Vermittlung realitätsnaher Abläufe und Anwendungen verfügt die WSPS über einen ECDIS-Simulator-See, einen Radar-Simulator (Binnen/See/Inland-ECDIS) sowie – für die maschinentechnische Ausbildung – Dieselmotoren, einen Schiffsmaschinen-Simulator und weitere technische Anlagen. Aktuell nimmt die Wasserschutzpolizei-Schule einen Binnenschiffsführungssimulator in Betrieb. Die Ausbildung am Funk wird u. a. per Funk-Simulationsanlage und Navtex-Receiver durchgeführt.

Zusätzlich zum Präsenzunterricht werden auch Lehrgangsinhalte online vermittelt und lehrbegleitende Unterlagen auf einer digitalen Lernplattform hinterlegt.

Das Kollegium der Fachlehrenden setzt sich aus Spezialisten/-Innen der Wasserschutzpolizeien aus den Bundesländern zusammen (drei Fachbereichsleiter, eine Fachlehrerin und acht Fachlehrer).

Gastdozenten/-Innen unterschiedlichster Fachbereiche aus der Wirtschaft, von Behörden und Institutionen ergänzen das Bildungsangebot.

Die WSPS ist eine Einrichtung zur Erwachsenenbildung und bietet als solche den Lehrgangsteilnehmenden komfortable Apartments, Vollverpflegung und ein vielfältiges Sport- und Freizeitangebot.



Wasserschutzpolizei-Schule in Hamburg

Verfasser: Wasserschutzpolizei-Schule Hamburg. Textbeiträge 2022, Freigaben vom Juni 2023.



DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER DGzRS – DIE SEENOTRETTTER

Jahr für Jahr fahren die Seenotretter auf Nord- und Ostsee rund 2.000 Einsätze und helfen dabei etwa 3.500 Menschen. Sie retten Schiffbrüchige aus Seenot, befreien Menschen aus Lebensgefahr, versorgen Verletzte und Erkrankte, löschen Brände auf See und bewahren Schiffe und Boote vor dem Untergang – stets ohne Ansehen der Person und Ursache.

Rund 1.000 Seenotretter, mehr als 800 von ihnen Freiwillige, sind zwischen Borkum und Usedom einsatzbereit – rund um die Uhr, bei jedem Wetter. Trotz aller Technik stehen sie, die Menschen, im Mittelpunkt – mit ihrer selbstlosen Einsatzbereitschaft, ihrer hohen Qualifikation und ihrer persönlichen Unerschrockenheit. Auf 60 Seenotrettungskreuzern und -booten fahren sie raus, wenn andere reinkommen – freiwillig, unabhängig und spendenfinanziert, heute genauso wie schon bei Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) vor fast 160 Jahren.

Mensch über Bord, Brand im Maschinenraum, Wassereinbruch auf einem Fischkutter, ein schwer verletzter Seemann auf einem Frachter, Ruderausfall an Bord eines Motorbootes, Mastbruch auf einer Segelyacht,

ein erschöpfter Surfer – für den Ruf nach den Seenotrettern gibt es viele Gründe. Oftmals verhindern die Besatzungen der DGzRS durch ihr frühzeitiges Eingreifen Schlimmeres. Doch auch lange, gefährvolle Einsätze für die Berufsschifffahrt, bei Sturm und unter widrigen Bedingungen sind keine Seltenheit. Zunehmender Seeverkehr, klimatische Veränderungen und der Bau von Offshore-Windparks sind weitere aktuelle Herausforderungen.

Verantwortlich für den maritimen Such- und Rettungsdienst

Die Seenotretter sind zuständig für den maritimen Such- und Rettungsdienst in unseren Gebieten von Nord- und Ostsee. Entsprechend internationalen Konventionen hat die Bundesrepublik Deutschland der DGzRS verbindlich die hoheitliche Aufgabe übertragen, sämtliche Maßnahmen durchzuführen, zu leiten und zu koordinieren. Dazu unterhält die DGzRS neben ihren 60 Rettungseinheiten die deutsche Rettungsleitstelle See, die Handelsschiffe, Behördenfahrzeuge, Sportboote und Hubschrauber hinzuziehen kann.

© Die Seenotretter – DGzRS, Bernd Jocham



Einsatzgebiet und Stationen der Seenotretter



Die Rettungsflotte der DGzRS umfasst 60 Einheiten verschiedener Größen, ideal angepasst an ihre Einsatzerfordernisse und Reviere

Die DGzRS ist keine Hilfsorganisation, sondern der allumfängliche SAR-Dienst mit Garantenfunktion. Mit der weltweit einheitlichen Abkürzung SAR für Search and Rescue, Suche und Rettung, sind die Einsatzmittel der jeweils zuständigen Organisation gekennzeichnet. Sie steht am Bug aller DGzRS-Rettungseinheiten und signalisiert, dass es sich um Schiffe mit entsprechend trainierten Besatzungen handelt.

Die Seenotretter nehmen ihre Aufgabe unabhängig und eigenverantwortlich wahr. Die DGzRS verzichtet auf jegliche staatlich-öffentliche Mittel. Sie beansprucht keine Steuergelder, sondern finanziert ihre gesamtgesetzungsgemäße Arbeit nach wie vor ausschließlich durch Spenden und freiwillige Beiträge. Schirmherr der Seenotretter ist der Bundespräsident.

Die Aufgaben der DGzRS sind

- die Rettung von Menschenleben aus Seenot,
- die Koordinierung aller Maßnahmen im Seenotfall und bei Hilfeleistungen innerhalb der deutschen Search and Rescue Region of Responsibility (SRR),
- die Überwachung der UKW-Kanäle 16 und 70 (DSC) und Grenzwelle 2187,5 kHz für Not- und Sicherheitszwecke sowie die Durchführung des Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsfunkverkehrs in der deutschen SRR.

Im Rahmen der Durchführung dieser Aufgaben ergeben sich weitere Tätigkeiten, die damit in unmittelbarem Zusammenhang stehen (Auszug):

- medizinische Erstversorgung Geretteter
- Sicherung gefährdeter Schiffe und deren Besatzungen,
- Befreiung aus unmittelbarer Gefahr
- Transport Kranker und Verletzter einschließlich erweiterter Erster Hilfe
- Unterstützung deutscher Schiffe oder Besatzungen im Ausland
- Unterstützung bei der Brandbekämpfung auf See im Rahmen der Möglichkeiten

Allein 2022 waren die Seenotretter 1.883 Mal für insgesamt 3.289 Menschen im Einsatz. Sie retteten 91 Menschen aus Seenot (Lebensgefahr), befreiten 306 weitere aus Gefahren, transportierten 361 Mal Erkrankte oder Verletzte, bewahrten 39 Schiffe und Boote vor dem Totalverlust und leisteten 920 Mal Hilfe für Wasserfahrzeuge aller Art.

Ständige Modernisierung der Rettungsflotte

Das Stationierungskonzept der DGzRS basiert auf den Kriterien Gefahrenschwerpunkte, Verkehrsdichte und Revierverhältnisse. Die verschiedenen Rettungseinheiten ergänzen sich bei Bedarf optimal. Die hohe

175
1848
2023

Stationsdichte macht es möglich, innerhalb kurzer Zeit mehrere am Einsatzort zu haben, was vor allem bei groß angelegten Suchen und komplexen Seenotfällen erforderlich ist.

Die selbstaufrichtenden Seenotrettungskreuzer und -boote der DGzRS sind außerordentlich seetüchtig und äußerst schwerwettertauglich. Sie zählen zu den modernsten und leistungsfähigsten der Welt. Ihre ständige Modernisierung ist Grundvoraussetzung für den sicheren Einsatz. Seit 2015 wurden mehr als 30 neue Rettungseinheiten in Dienst gestellt, die Hälfte der gesamten Flotte.

Zwei besonders leistungsfähige Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot von 46 bzw. 36,5 Metern Länge sichern die Großschifffahrtswege in der Deutschen Bucht und vor Rügen. Prägend sind ferner 28-Meter-Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot (ein weiterentwickelter Typ ist in Planung), 20-Meter-Seenotrettungskreuzer mit Arbeitsboot sowie 10,1- und 8,9-Meter-Seenotrettungsboote. Eine neue, auf Spezialtrailern über den Strand zu Wasser gebrachte 8,4-Meter-Klasse ist im Bau, vorgesehen für den Einsatz auf der Ostsee ebenso wie auf den rückwärtigen Bodden und Haffs.



© Die Seenotretter – DGzRS

Nach wie vor finanzieren die Seenotretter ihre Arbeit ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen – ohne jegliche staatlich-öffentliche Mittel zu beanspruchen. Symbol für die Unabhängigkeit der DGzRS sind die weithin bekannten Sammelschiffchen

Dem Training der Seenotretter widmet sich die DGzRS mit besonderer Aufmerksamkeit. Modernste Technik kann gute Seemannschaft nicht ersetzen. Im Gegenteil: Hohe fachliche Qualifikation erhöht die Leistungsfähigkeit der Technik und verbessert die Such- und Rettungsmöglichkeiten. Die Seenotretter-Akademie umfasst das eigene Trainingszentrum Neustadt i. H. sowie externe Schulungseinrichtungen, die Trainingsflotte (vier spezielle Einheiten), das Simulatorzentrum in Bremen und eine elektronische Lernplattform.



© Die Seenotretter – DGzRS

Mensch über Bord: Die Aufgaben der Seenotretter sind vielfältig. Jahr für Jahr sind sie rund 2.000 Mal im Einsatz



Blick in die rund um die Uhr besetzte deutsche Rettungsleitstelle See: Das mit erfahrenen Nautikern besetzte Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) Bremen ist für die Gesamtleitung aller Maßnahmen zuständig

Rettungsleitstelle See – MRCC BREMEN

In der deutschen Rettungsleitstelle See, dem Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) der DGzRS, laufen alle Notrufe und Notmeldungen zusammen. MRCC Bremen ist rund um die Uhr zu erreichen:

UKW-Kanal 16 und 70 (DSC), Rufname: Bremen Rescue

Telefon: +49 (0)421 536870

Mobilfunk: 124 124 (ausschließlich in Küstennähe und aus deutschen Netzen)

Weitere Alarmierungs- und Kontaktmöglichkeiten siehe [seenotretter.de/notfall](https://www.seenotretter.de/notfall)

Alarmierungen können auch über BREMEN RESCUE RADIO (Rufname: Bremen Rescue) auf UKW-Kanal 16 und 70 (DSC) sowie 2187,5 kHz (Grenzwelle) erfolgen.



Partner auf und über See

Natürlich ist die DGzRS in ihrer humanitären Arbeit nicht auf sich allein gestellt. Im Seenotfall sind alle im Gebiet befindlichen Fahrzeuge zur Hilfeleistung verpflichtet. Partnerschaftlich und vertraglich fixiert ist die Zusammenarbeit besonders zwischen DGzRS und Marinefliegern. Im Seenotfall kann MRCC Bremen Unterstützung durch SAR-Hubschrauber bei der SAR-Leitstelle (RCC) Glücksburg anfordern (aeronautischer SAR-Dienst für Luftnotfälle über See). Nahezu wöchentlich trainieren Seenotretter und Marineflieger die Zusammenarbeit. Im Luftnotfall unterstützt die DGzRS umgekehrt die Marine.

Eine besondere Rolle spielen ferner die Einheiten seegehender Behörden wie Wasserschutzpolizei, Bundespolizei, Zoll sowie Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, die bei Seenotfällen die DGzRS sofort und uneingeschränkt unterstützen. Auch mit strandnah tätigen Wasserrettungsorganisationen, landgestützten Luftrettungsdiensten und den Landrettungsdiensten kooperieren die Seenotretter.



Zu den wichtigsten Partnern der Seenotretter zählen die Marineflieger

Quelle: Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) Autor: Christian Stipeldey, Leiter der Presse und Öffentlichkeitsarbeit Juni 2023



Havariekommando

Das Havariekommando ist Deutschlands Führungsorganisation bei Großschadenslagen in Nord- und Ostsee. Es ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der fünf Küstenländer. Das Havariekommando übernimmt bei komplexen Schadenslagen die Gesamteinsatzleitung und sorgt für das einheitliche, sichere und zielgerichtete Vorgehen aller Einsatzkräfte.

Damit es diese Aufgabe erfüllen kann, ist das Havariekommando weitgehend weisungsunabhängig. Eine „komplexe Schadenslage“ liegt dann vor, wenn viele Menschenleben in Gefahr sind, Sachgüter von bedeutendem Wert bedroht sind, die Umwelt oder aber die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet sind. Auch, wenn diese Schutzgüter bereits gestört sind und zur Beseitigung der Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des täglichen Dienstes nicht ausreichen oder eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erforderlich ist, ist das Havariekommando gefragt.

Aufgaben des Havariekommandos

Das Havariekommando ist zuständig für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung aller Maßnahmen des maritimen Notfallmanagements. Dazu gehören die Menschenrettung und Verletztenversorgung, die Schadstoffunfallbekämpfung auf See und an der Küste, Brandbekämpfung, Hilfeleistung und gefahrenabwehrbezogene Bergung, Notschleppen und das Zuweisen von Notliegeplätzen sowie maritime Psychosoziale Notfallversorgung (PSNV). Außerdem übernimmt und koordiniert das Havariekommando die strukturierte und einsatzbegleitende Öffentlichkeitsarbeit bei komplexen Schadenslagen auf See.



50.000 Flugstunden Pollution Control

Starke Organisation mit Partnern an Nord- und Ostsee

Das Havariekommando arbeitet im Maritimen Notfallmanagement stets sehr eng mit Einsatzorganisationen, Behörden und weiteren Partnern zusammen. Dazu zählen unter anderem:

- Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
- Umweltbehörden der fünf Küstenländer
- Bundesanstalt Technisches Hilfswerk
- Bundespolizei
- kommunale Feuerwehren
- Wasserschutzpolizeien der Küstenländer
- Fischereischutz
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
- Bundeswehr
- Zoll
- Küstenwachorganisationen der Nachbarstaaten
- Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
- privatwirtschaftliche Aufgabenträger
- u. v. m.

Auch mit der Deutschen Marine arbeitet das Havariekommando zusammen, unter anderem in der Luftüberwachung von Meeresverschmutzungen. Die beiden Sensorflugzeuge des Havariekommandos vom Typ DO 228 sind in Nordholz stationiert und werden von den Marinefliegern betrieben. Die Kooperation ist sehr erfolgreich. Seit Bestehen der Luftüberwachung gehen die detektierten Verschmutzungen in Nord- und Ostsee immer weiter zurück. Das ist ein Ergebnis langjährigen, permanenten Engagements: Im März 2023 wurde die 50.000ste Flugstunde in der Luftüberwachung von Meeresverschmutzungen erfliegen. Dieses Ereignis würdigten das Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ und das Havariekommando mit einer gemeinsamen Feierstunde.

Einsatzorganisation

In der vom Bund und den fünf Küstenländern unterzeichneten Havariekommando-Vereinbarung ist festgelegt, dass das Havariekommando die Kräfte und Mittel der Partner im Rahmen der Auftragstaktik führt.

Bei einem Einsatz bildet das Havariekommando den Havariestab und legt anhand des Einsatzsachverhaltes eine besondere Aufbauorganisation (BAO) fest. Diese berechtigt das Havariekommando, Einsatzkräfte und Einsatzmittel direkt bei den geräteführenden Organisationen anzufordern und die Einsatzziele festzulegen. Der Havariestab agiert vom Sonderlageraum im Gebäude des Maritimen Sicherheitszentrums in Cuxhaven aus.

Um auf den Ernstfall vorbereitet zu sein, legt das Havariekommando großen Wert auf Training und realitätsnahe Übungen. Über 100 Übungen, Schulungen und Trainings pro Jahr sorgen dafür, dass die Einsatzkräfte des Havariekommandos und seiner Partnerorganisationen immer auf dem neuesten Stand sind. Dazu gehören auch internationale Übungen: In diesem Jahr war Deutschland unter anderem Ausrichter der regelmäßig stattfindenden „DenGerNeth“-Übung, bei der im Juni

nahe Helgoland gemeinsam mit Einheiten aus Dänemark und den Niederlanden die Ölbekämpfung auf dem Wasser trainiert wurde.

Maritimes Kompetenzzentrum

Das Havariekommando ist jedoch nicht nur Einsatzorganisation, sondern hat sich auch zu einem maritimen Kompetenzzentrum entwickelt. Es gliedert sich in die Fachbereiche „Maritimes Lagezentrum“, „Schadstoff- und Schiffsunfallbekämpfung See“, „Schadstoffunfallbekämpfung Küste“, „Brandbekämpfung und Verletztenversorgung“ sowie „Zentrale Aufgaben“ und verfügt zudem über eine eigene Stabsstelle „Kommunikation“ zum Zwecke der strukturierten Öffentlichkeitsarbeit.

Zur täglichen Arbeit der rund 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Fachbereichen und der Stabsstelle gehört es, Gefahrenpotenziale zu erkennen und zu analysieren, daraufhin Konzepte zu erstellen und fortzuschreiben sowie die notwendige Ausrüstung zu beschaffen. Darüber hinaus tragen sie dafür Sorge, dass die Einsatzkräfte der Partnerorganisationen für den Einsatz auf See adäquat aus- und fortgebildet werden.

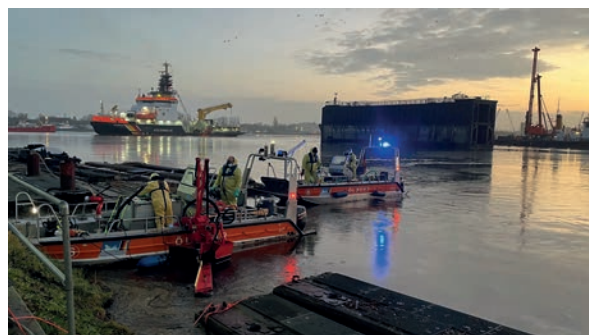
Nationale und internationale Vernetzung

Auf internationaler Ebene vertritt das Havariekommando die Bundesrepublik Deutschland oder steht deutschen Vertreterinnen und Vertretern beratend zur Seite. Das ist beispielsweise in den Fachgremien der internationalen Konvention zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen (OPRC) oder der Internationalen Seeschiffahrtorganisation (IMO) der Fall, ebenso wie in Gremien der Europäischen Union, des Bonn-Abkommens (Nordsee) und der Helsinki-Konvention (Ostsee). Den Erfahrungsaustausch mit nationalen sowie internationalen Partnern und anderen Expertinnen und Experten nutzt das Havariekommando, um die maritime Notfallvorsorge in Deutschland auf einem hohen Niveau zu halten und weiterzuentwickeln. Darüber hinaus beraten und unterstützen die Expertinnen und Experten des Havariekommandos andere Staaten beim Aufbau maritimer Notfallstrukturen.

Runder Geburtstag im Jahr 2023

Das Havariekommando konnte in diesem Jahr seinen zwanzigsten Geburtstag feiern. 2003 wurde es infolge des Untergangs der „Pallas“ im Jahr 1998 und der daraus resultierenden Ölkatastrophe an der Nordseeküste aus der Taufe gehoben. Das Jubiläum feierte das Havariekommando im September mit einer Festveranstaltung und einem Fachkolloquium in Cuxhaven. Seit seiner Gründung 2003 hat das Havariekommando 90 komplexe Schadenslagen von unterschiedlicher

Art und Schwierigkeit erfolgreich bewältigt (Stand: Juni 2023). Dabei war es an insgesamt rund 500 Tagen im Einsatz. Besondere Aufmerksamkeit erhielt in den zurückliegenden zwölf Monaten ein Ölaustritt am Nord-Ostsee-Kanal: Bei Brunsbüttel waren im Dezember 2022 große Mengen Rohöls in den Kanal gelangt. Das Havariekommando übernahm die Gesamteinsatzleitung und koordinierte die Einsatzkräfte über die Weihnachtstage. Erst am 3. Januar konnte der Kanal wieder freigegeben werden. Fast 300.000 Liter Öl hatten die Einsatzkräfte zu diesem Zeitpunkt aufgenommen. Wegen des schnellen und koordinierten Handelns aller Beteiligten konnte ein größerer Umweltschaden verhindert werden.



Gefahrgut-V-Unfall mit Mehrzweckschiff „Neuwerk“

Neue Herausforderungen und Perspektiven

Seit das Havariekommando am 1. Januar 2003 seine Arbeit aufgenommen hat und damit das maritime Notfallmanagement an Nord- und Ostsee zentralisiert wurde, haben sich zahlreiche Verbesserungen ergeben. Dazu gehören klare Rechtsgrundlagen, eine zentrale Einsatzführung und die Etablierung eines Kompetenzzentrums für Maritime Notfallvorsorge. Auch die Einrichtung des vom Havariekommando besetzten Maritimen Lagezentrums (24/7/365) oder die Erstellung eines einheitlichen maritimen Lagebildes werden positiv bewertet.

Das Havariekommando blickt allerdings auch auf neue Herausforderungen. Dazu gehört vor allem, dass die Wahrscheinlichkeit von Unfällen auf See zunimmt. Die Schiffe werden tendenziell größer, aber gleichzeitig nimmt der zur Verfügung stehende Raum auf See ab – beispielsweise durch die Errichtung neuer Offshore-Strukturen. Fragen der Energiepolitik haben oft direkte Auswirkungen auf die Arbeit des Havariekommandos: Der vermehrte Einsatz sogenannter „Floating Storage and Regasification Units“ (FSRG), also von Terminalschiffen, die im Kontext des Umschlags von Flüssigerdgas (LNG) benötigt werden, ist nur ein Beispiel dafür. Das Havariekommando begleitet die Entwicklungen auf See und an der Küste intensiv. Es passt seine Konzepte laufend an und entwickelt im Bedarfsfall neue Vorgehensweisen.

Quelle: Havariekommando Stabsstelle Kommunikation
Autor: Dr. Benedikt Spangardt / Juni 2023



© Havariekommando



BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE (BSH)

DIE HYDROGRAPHIE – DER SCHLÜSSEL ZUM MEER¹¹

Die Hydrographie liefert die Grundlagen für alle Nutzungen und alle Schutzmaßnahmen im Meer und an seinen Küsten. Sie ist eine Fachdisziplin, die im Hintergrund arbeitet. Sie schafft aber durch ihre Messungen und Informationen die Voraussetzungen dafür, dass Schiffe sicher und effizient fahren können, dass Fischerei möglich ist, dass Windparks gebaut, Kabel gelegt und andere Baumaßnahmen realisiert werden können. Hydrographische Daten sind ebenso wichtig für eine präzise Wasserstandsvorhersage, den Schutz der Küsten und ihrer Bewohner und andere Präventions- und Schutzmaßnahmen. Die Hydrographie ist somit der Schlüssel zum Meer!

Seit langem sind hydroakustische Verfahren der Standard in der Seevermessung. Zum Einsatz kommen insbesondere Fächerecholote, Seitensichtsonare und Sedimentecholote. Die Plattformen, auf denen diese Messgeräte eingesetzt werden, sind Schiffe, Boote und autonome Fahrzeuge.

Schiffgestützte hydroakustische Verfahren werden auch auf absehbare Zeit der Standard für die Vermessung der deutschen Seegewässer bleiben. Vor dem Hintergrund stetig wachsender Anforderungen an die Qualität und die Aktualität der hydrographischen Informationen werden zukünftig auch neue Technologien ergänzend zum Einsatz kommen.

Zu den Entwicklungen, an denen auch die BSH Seevermessung intensiv forscht, gehören Laserbathymetrie, Bathymetrie aus multispektralen Satellitenbilddaten und Unterwasservermessung.

Laserbathymetrie

Flugzeuggestützte Laserbathymetrie (Airborne Laser Bathymetry) ist ein Verfahren zur Bestimmung der Topographie von Gewässerböden in Gewässern mit geringer bis mittlerer Wassertiefe und geringem Trübungsgrad. Neue Sensorentwicklungen ermöglichen heute die Aufnahme und Darstellung der Gewässerbodenoberfläche mit deutlich höherem Detailreichtum. EU-Richtlinien geben die regelmäßige hydrographische Erfassung von Gewässern vor. Beide Aspekte befördern Entwicklungen zum Einsatz von Laserbathymetrie. Moderne Verfahren der flugzeuggestützten Laserbathymetrie sind ein sehr effizientes und zu schiffgestützten hydrographischen Vermessungen

komplementäres Messverfahren. Laserbathymetrie basiert auf der simultanen Abtastung der Wasseroberfläche und des Gewässerbodens durch Laserscanner im grünen und gegebenenfalls nah-infraroten Wellenlängenbereich. Angesichts der limitierten Eindringtiefe grünen Laserlichts in Wasser bietet sich die Laserbathymetrie vor allem für küstennahe Flachwasserbereiche an, die in Folge von Gezeiten und Seegang fortlaufend in ihrer Gestalt verändert werden und in denen die konventionelle Aufnahme mit Echolotverfahren aufgrund der sich durch die Öffnungswinkel solcher Systeme ergebenden geringen Schwadbreiten ineffizient sind. Einschränkungen ergeben sich primär durch die Gewässertrübung sowie durch eine komplexe Charakteristik der Wasseroberfläche.

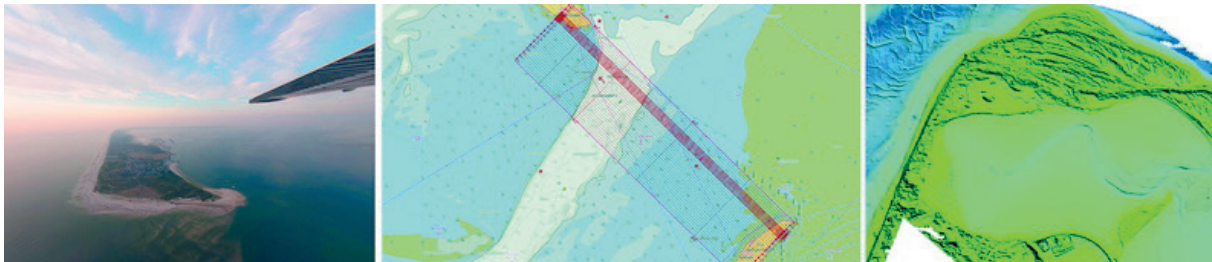
Im Rahmen des Forschungsvorhabens „Laserbathymetrie in küstennahen Bereichen der Nordsee (ALB-Nordsee)“ entwickelt das BSH gemeinsam mit dem Institut für Photogrammetrie und Fernerkundung der TU Dresden Methoden und Verfahren, um das Einsatzpotential der Laserbathymetrie sowie die dazu erforderliche Absicherung der Genauigkeit und Zuverlässigkeit von Laserbathymetriedaten zu verbessern.

Bathymetrie aus multispektralen Satellitenbilddaten

Neben hydroakustischen Aufnahmeverfahren und Laserscannertechniken können bathymetrische Informationen auch aus Kamerabilddaten abgeleitet werden. Dabei wird ein Zusammenhang zwischen dem spektralen Bildinhalt und der Gewässertiefe hergestellt. Die hierfür notwendigen Multispektralkameras sind beispielsweise auf den zwei Sentinel-2-Erdbeobachtungssatelliten des europäischen Copernicus-Programms installiert. Die Satellitenpaare decken den deutschen Küstenbereich in einer sonnensynchronen Umlaufbahn alle fünf Tage ab und ermöglichen eine kontinuierliche Flachwasservermessung in sehr hoher zeitlicher Auflösung.

Die extrahierbaren Tiefenwerte sind im Vergleich zur Hydroakustik und Laserbathymetrie jedoch weniger genau und zuverlässig und somit nicht geeignet, diese direkt zu ersetzen. Sehr wohl aber können fernerkundliche Informationen genutzt werden, um Änderungen des Seegrundes anzuzeigen und eine Entscheidungsgrundlage zur Neuvermessung zu liefern.

¹¹ BSH Auszug aus dem Jahresbericht 2022



Flugzeuggestützte Laserbathymetrie zwischen Sylt und Amrum

© BSH



Im Rahmen des durch das BMDV geförderten Forschungsvorhabens „Satellitengestützte operationelle Einsatzplanung in der Seevermessung“ (S-O-S) entwickelt das BSH ein Verfahren zur Detektion von Änderungen der Struktur des Meeresbodens aus der spektralen Information von optischen Satellitenbilddaten und die darauf basierende prototypische Umsetzung eines operationellen Dienstes. Dieser Dienst soll fortlaufend bereitgestellte Informationen über Meeresbodenvariationen und weitere beeinflussende Faktoren analysieren, gebietsabhängige Kennzahlen beziehungsweise Entscheidungsgrößen ableiten, diese der Einsatzplanung des Seevermessungsdienstes über ein intuitives Ampelschema zur Verfügung stellen und Handlungsempfehlungen aussprechen.

Unterwasservermessung

Die Sensoren, die das BSH zur Erfassung der Meeresbodenoberfläche und darauf befindlicher Objekte einsetzt, kommen nicht nur auf schwimmenden und fliegenden Messplattformen wie Schiffen und Flugzeugen zum Einsatz. Sie können auch von einer tauchenden Person oder von einem ferngesteuerten Unterwasserfahrzeug (Remotely Operated Vehicle – ROV) getragen werden. Dadurch verringert sich die Distanz zwischen Sensor und Objekt. Der Detaillierungsgrad bei der Datenerfassung steigt. Das ist beispielsweise wichtig für die hochgenaue, dreidimensionale Erfassung und Rekonstruktion von Schiffswracks.

Derzeit werden die für Wrackuntersuchungen notwendigen Daten aus Fächerecholotvermessungen extrahiert. Für eine umfassende Beurteilung des Zustandes des Wracks, zur Bereitstellung von Informationen zu Art und Ladung sowie für die Identifikation der minimalen Tiefe sind zusätzlich Untersuchungen direkt am Objekt notwendig. Diese werden von Tauchern und durch unbemannte Messplattformen vorgenommen.

In einer gemeinsam mit dem Institut für Angewandte Photogrammetrie und Geoinformatik der Jade Hochschule durchgeführten Pilotstudie wurde ein Verfahren entwickelt, um aus ROV-gestützt erhobenen optischen Bilddaten hochauflösende, präzise lokalisierte 3D-Re-

präsentationen von Unterwasserstrukturen zu berechnen. Darauf aufbauend wurde ein photogrammetrisches Stereokameramesssystem umgesetzt, das eine agile Unterwasservermessung durch BSH-Tauchpersonal ermöglicht.

Anforderungen an die Qualität der Vermessung

Mit welcher Qualität muss die Vermessung durchgeführt werden, um die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt sicherzustellen und die nachhaltige Nutzung zu fördern? Die Antwort ist leicht: So genau, detailliert und aktuell wie nötig.

Aber was ist nötig? In den hochdynamisch veränderlichen küstennahen Meeresböden der deutschen Bucht ist Aktualität wichtiger als Details, die sich regelmäßig, zum Beispiel mit der nächsten Springflut, ändern.

In der Ostsee sind die Details hingegen viel wichtiger, denn hier liegen Unmengen an Steinen auf dem Meeresboden, der wiederum nicht so stark veränderlich ist. Folglich muss genauer, aber dafür seltener vermessen werden.

Die Anforderungen an die Genauigkeit steigen insgesamt. Eine entscheidende Voraussetzung für die Genauigkeit ist die Bezugsfläche, also die absolute Höhenangabe. Dazu benötigt wird eine möglichst gute Referenzfläche, auf die sich die Tiefenmessungen beziehen. Je genauer diese Fläche definiert ist, umso sicherer können Schiffe navigieren. Sie benötigen dann auch eine entsprechend geringere Kieflfreiheit (Under Keel Clearance – UKC). Gerade bei Handelsschiffen ist dies von enormer Bedeutung, da ein Dezimeter mehr an Abladung und damit Tiefgang bereits einen erheblichen wirtschaftlichen Nutzen eröffnet. Eine genauere Kenntnis der Tiefe ist aber auch für eine effiziente Routenplanung und damit einen geringeren Treibstoffverbrauch sowie eine emissionsärmere Schifffahrt wichtig.



Einigung über ein einheitliches Seekartennull in der Ostsee

Für die Referenzfläche gab es in der Ostsee nun eine beispiellose Einigung über ein einheitliches Seekartennull, das Baltic Sea Chart Datum 2000. Dazu fanden im Rahmen des EU-Projekts „Finalising Surveys for the Baltic Motorways of the Sea“ (FAMOS) gemeinsam mit dem Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG), dem Helmholtz-Zentrum Potsdam – Deutsches GeoForschungsZentrum (GFZ) und der TU Darmstadt Schwerefeldmessungen statt, an denen das Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff DENEb intensiv beteiligt war.

Auch für die Wassertiefenangabe in der Nordsee muss die Referenzfläche exakt bekannt sein. Für die gravimetrische Neuvermessung der deutschen Nordseegebiete setzt das BSH seit 2021 die erfolgreiche Zusammenarbeit mit BKG, GFZ und TU Darmstadt fort. Neben VWFS DENEb kam 2022 auch VWFS WEGA zum Einsatz. Große Teile der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands (AWZ) in der Nordsee konnten durch diese Einsätze bereits gravimetrisch vermessen werden. Sie tragen zur geodätisch-hydrographischen Grundlagenarbeit bei und leisten so einen entscheidenden Beitrag zur Schifffahrt, Transportwirtschaft und Umweltschutz.

Nutzung künstlicher Intelligenz

Während es früher nicht genügend Tiefeninformationen gab und Vermessungen nur spärlich Wassertiefeninformationen sammelten, werden heute pro Sekunde eine unermessliche Menge an Daten erhoben, die interpretiert und weiterverarbeitet werden muss. Die schon erwähnten Steine in der Ostsee sind ein gutes Beispiel für die aktuellen Anforderungen. Sie sind sicherer und effizienter zu detektieren ist eine Herausforderung, bei der

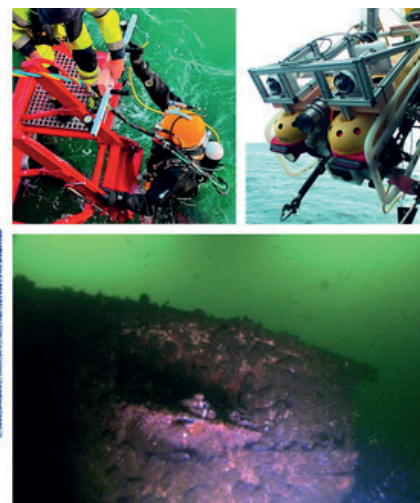
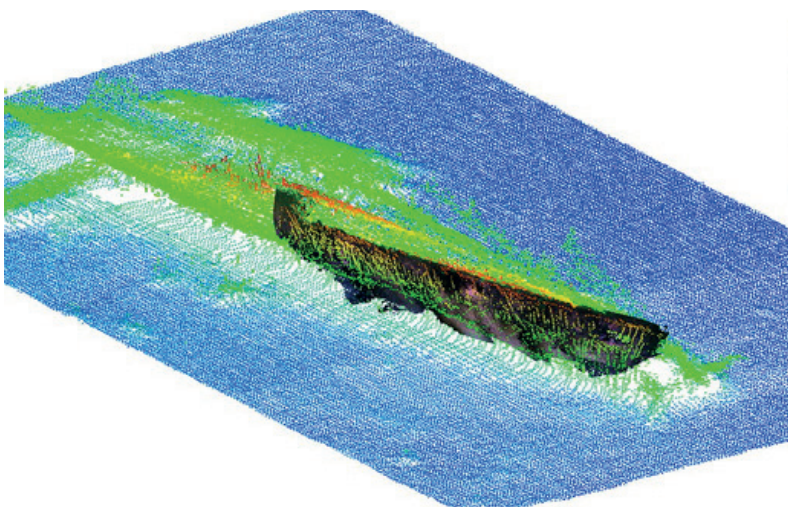
künstliche Intelligenz (KI) helfen kann.

Gemeinsam mit dem Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW) und der Subsea Europe Services GmbH entwickelt das BSH im Forschungsvorhaben „Automatische Lokalisierung von Steinen in akustischen Datensätzen mit neuronalen Netzwerken“ (OTC-Stone) auf geschichteten neuronalen Netzwerken basierende Methoden und Verfahren der künstlichen Intelligenz, um hydroakustische Daten vollautomatisch auszuwerten. Steine am Meeresboden können damit effektiv und objektiv kartiert werden, sodass eine zuverlässige und reproduzierbare Datengrundlage für diverse ökonomische und ökologische Fragestellungen zur Verfügung steht.

Die anschließende Verwertung von zuverlässigen und reproduzierbaren Aussagen über Steinvorkommen ist vielfältig: Größere Steine können eine Gefährdung für die Schifffahrt darstellen. Nach internationalen Standards ist deren sichere Detektion entlang aller Hauptschifffahrtsrouten verpflichtend. Ebenso sind gemäß EU-Richtlinien die europäischen Anrainerstaaten verpflichtet, geogene Riffe auszuweisen, diese unter Naturschutz zu stellen und den ökologischen Zustand zu überwachen. Auch bei Planfeststellungsverfahren für Offshore-Infrastruktur sind zuverlässige Aussagen über Steinvorkommen unverzichtbar.

Geogene Riffe sind Steine, Geröll und Felsen am Meeresboden. Sie dienen zahlreichen Bodentieren und Wirbellosen als Rückzugs- und Regenerationsgebiet und sind Durchzugsgebiet und potenzielles Nahrungsgebiet für wandernde Fischarten und Vögel wie See-Taucher und Meeresenten.

Alle diese Entwicklungen in der Hydrographie sorgen dafür, dass das deutsche Seegebiet – das Meer – noch besser aufgeschlossen und damit etwa die Schifffahrt sicherer, effizienter und emissionsärmer wird.



© BSH

Vermessung von Schiffswracks mit ROV- und tauchergetragenen Stereokamerasystemen



© BSH

Helge Heegewaldt, Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

Helge Heegewaldt ist seit dem 1. März 2023 Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).

Nach seinem Studium der Rechtswissenschaften in Berlin und Rom begann Helge Heegewaldt seine berufliche Karriere in der Bürgerberatung der Vertretung der europäischen Kommission in Berlin und damit in der Beratung von EU-Bürgerinnen und Bürgern im Umgang mit deutschen Verwaltungsfragen.

Er wechselte anschließend in den Deutschen Bundestag und erfuhr, was es bedeutet, in der Politik gemeinsame Lösungen zu erarbeiten – und wie Gesetzgebung in der Praxis funktioniert.

Mit dem Wechsel in das Bundesumweltministerium und anschließend in das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMDV) arbeitete er insbesondere an den Themen der Umsetzung der Energiewende, der Bewahrung der natürlichen Schöpfung, insbesondere des Umwelt- und Meeresumweltschutzes sowie an der Umsetzung der Mobilitätswende.

Zuletzt leitete Heegewaldt das Personalreferat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

Am 1. März 2023 wurde Heegewaldt zum Präsidenten des BSH ernannt. Er wechselte damit aus der übergeordneten Gestaltung gesellschaftlicher Entwicklungen auf politischer Ebene in die konkrete Ausgestaltung, Umsetzung und Weiterentwicklung der maritimen Aufgaben der Bundesrepublik Deutschland.

Die Vernetzung der zentralen maritimen Behörde mit den Bereichen in Verwaltung, Wissenschaft und Forschung sowie Wirtschaft ist ihm ein ebenso wichtiges Anliegen wie die Unterstützung der Ziele der Bundesregierung zur Umsetzung der Energiewende auf See.

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
Presse und Öffentlichkeit / Mai 2023



Der Dienstsitz der BSU in Hamburg im Gebäude des BSH. Im Vordergrund die Landungsbrücken, im Hintergrund die sog. „Tanzenden Türme“, links der ASTRA-Turm

DIE BUNDESSTELLE FÜR SEEUNFALLUNTERSUCHUNG

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) mit Sitz in Hamburg. Mit derzeit 13 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist sie die kleinste Bundesoberbehörde des Geschäftsbereichs, wenn nicht gar ganz Deutschlands. Sie gliedert sich in drei Fachbereiche und wird von einem Direktor geleitet. Der Jahreshaushalt beträgt etwas über eine Million Euro. Hiervon sind alle Ausgaben, wie zum Beispiel Personalkosten, Dienstreisen sowie Sachkosten für die Untersuchungen, zu tragen.

Ziel einer Seeunfalluntersuchung ist eine umfassende Darstellung und Analyse des Unfallgeschehens mit dem Zweck der Verhütung künftiger Unfälle. Alle unmittelbaren und mittelbaren Ursachen, begünstigende Faktoren sowie die Gesamtumstände, einschließlich etwaiger Rettungsmaßnahmen sollen hierbei betrachtet werden.

Die BSU wird dabei von Gesetzes wegen von einem sogenannten „No Blame Approach“ (Ansatz ohne Schuldzuweisung) geleitet. Die Untersuchung dient daher nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von sonstigen Ansprüchen. Rechtsgrundlage für die Arbeit der BSU ist zuallererst das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG). Das SUG überführt die internationalen Regelwerke – die Seeunfalluntersuchung ist international geregelt und liegt in der Kompetenz der EU – in das deutsche Rechtssystem und verschafft ihnen so Geltung.

Hiernach ist die BSU zuständig für die Untersuchung von Vorkommnissen und Seeunfällen von Seeschiffen aller Flaggen:

- innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer,
- bei Verkehrsvorgängen auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen und von, nach und in den an diesen gelegenen Häfen.

Außerhalb der Hoheitsgewässer ist die BSU nur zuständig, wenn das Schiff unter deutscher Flagge fährt. Ferner ist die BSU nur zuständig für Unfälle innerhalb der Berufsschifffahrt. Unfälle von privat genutzten Sportbooten können in Ausnahmefällen untersucht werden. Unfälle von privat genutzten Kleinstfahrzeugen, Behördenschiffen oder auf Offshore-Plattformen fallen nicht in die BSU-Zuständigkeit.

SEEUNFÄLLE

Der Begriff „Seeunfall“ ist gesetzlich definiert als jedes Ereignis, das – vereinfacht dargestellt – unter anderem eine der nachstehenden Folgen hat:

- den Tod oder die schwere Verletzung eines Menschen,
- den Verlust oder die Aufgabe eines Schiffes,
- einen erheblichen Sachschaden an einem Schiff (oder durch es verursacht),
- das Aufgrundlaufen, den Schiffbruch oder die Beteiligung an einer Kollision,

- einen Umweltschaden als Folge einer Beschädigung eines Schiffes
- sowie jedes durch den oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachte Ereignis, durch das ein Schiff oder ein Mensch in Gefahr gerät oder als dessen Folge ein schwerer Schaden an einem Schiff, einem Bauwerk oder der Umwelt verursacht werden könnte.

Innerhalb der Kategorie „Seeunfall“ wird weiter unterschieden in Vorkommnisse, weniger schwere, schwere und sehr schwere Seeunfälle, die unterschiedliche Rechtsfolgen auslösen. Ein sehr schwerer Seeunfall liegt immer dann vor, wenn ein Mensch das Leben verliert oder ein Schiff verlustig geht.

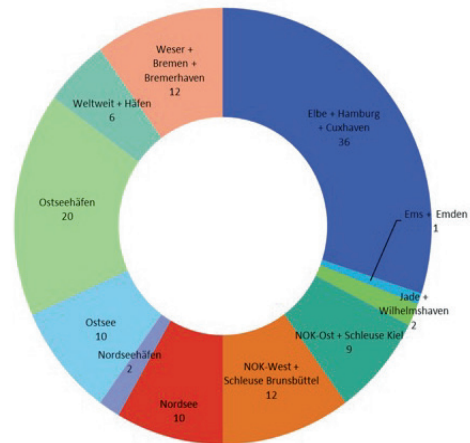
In diesen Fällen ist die BSU gesetzlich verpflichtet, eine Hauptuntersuchung durchzuführen. In anderen Fällen, namentlich den schweren Seeunfällen – ein Seeunfall mit gravierenden Anschlussfolgen, wie z. B. eine Umweltverschmutzung oder eine Havarie – muss eine Voruntersuchung eingeleitet werden nach deren Abschluss es im Ermessen der BSU liegt, ob der Unfall hauptuntersucht wird.

Verteilung der Seeunfälle nach Unfallart 2022

Unfallart	SSU	SU	WSU	
Grundberührung/ Stranden		11	15	26
Kollision		1	36	37
Kontakt		5	13	18
Schaden/Verlust von Equipment		1	5	6
Brand/Explosion		1		1
Maschinen-/ Ruderschaden		7	8	15
Personenunfall	2		15	17
Gesamt	2	26	92	120

Untersuchungen werden mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen, der idealerweise Sicherheitsempfehlungen enthält, in denen Unfallbeteiligten oder auch Behörden Maßnahmen vorgeschlagen werden, wie sich ähnliche Unfälle zukünftig verhindern lassen. Für weitere Informationen besuchen Sie gern die Webseite der BSU.

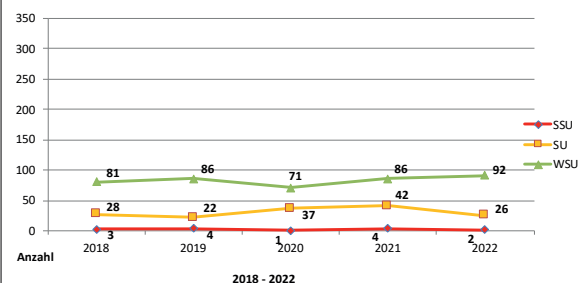
Seeunfälle nach Seegebieten im Jahr 2022



Verteilung der Seeunfälle nach Schiffstypen 2022

Anzahl Typ	SSU	SU	WSU	Gesamt
Tanker			12	12
Containerschiff		6	15	21
Massengutschiff	1	1	7	9
Stückgutfrachter		7	41	48
Cargoschiff		4	3	7
Fahrgastschiff		3	14	17
Fischereifahrzeug		1	5	6
Sportboot (gewerbl.)	1	3	15	19
Traditionsschiff			2	2
Sonstige		3	18	21
Gesamt	2	28	132	162

Vergleich der Seeunfälle 2018 - 2022





DIE ARBEIT DER BSU 2022

Nicht abschließend werden hier zwei Fälle vorgestellt, welche die BSU im Jahr 2022 in eine Hauptuntersuchung überführt hat.

PAIVI vs BJOERKOE

Zu einem sehr schweren Seeunfall kam es am Vormittag des 29. März auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK). Dort kollidierten auf der Oststrecke in Höhe der Levensauer Hochbrücke das westgehende Frachtschiff „Paivi“ mit dem ostgehenden Frachtschiff „Bjoerkoe“ fast frontal.

Die Kollision fand im Bereich der Levensauer Hochbrücken statt. Der Zusammenstoß ereignete sich, da die „Paivi“ ihren vorgesehenen Kurs plötzlich verließ und auf die ihr entgegenkommende „Bjoerkoe“ zudrehte. Aufgrund des geringen Abstandes zwischen den Fahrzeugen waren Ausweichmanöver oder eine wirksame Fahrtreduzierung nicht mehr möglich.

Bei der Kollision erlitten beide Schiffe erhebliche Schäden. Der Bug der „Paivi“ wurde völlig deformiert.

Durch den unerwarteten und harten Aufprall wurden drei Besatzungsmitglieder so verletzt, dass sie für eine Behandlung der Platzwunden und Prellungen in ein Krankenhaus transportiert werden mussten. Der Rumpf der „Bjoerkoe“ wurde ober- und unterhalb der Wasserlinie durchstoßen, wodurch es zu einem Fluten der Vorpiek und des Bugstrahlruderraums kam. Auch auf der „Bjoerkoe“ erlitt ein Besatzungsmitglied Prellungen.

Die „Paivi“ schlug durch den Aufprall quer und blockierte damit den NOK in kompletter Breite. Der NOK musste daraufhin für die Bergungsmaßnahmen gesperrt werden. Beide Schiffe wurden nach der Kollision von Schleppern zu ihren durch die Verkehrszentrale vorgegebenen Liegeplätzen in Kiel geschleppt bzw. begleitet.



© BSU

Der Bug von „Paivi“ nach der Kollision mit „Bjoerkoe“



Die Aufbauten und Steuerhaus des Schleppers „Fairplay 82“ nach der Kollision mit Kattwykbrücke

© BSU

FAIRPLAY 82

Ein weiterer Unfall, bei dem sich die BSU für eine Hauptuntersuchung entschied, geschah am 21. Juli auf dem Hamburger Hafenschlepper „Fairplay 82“. „Fairplay 82“ verholte im Hamburger Hafen das Massengutschiff „Tand Land“ von den Norderelbpfählen zum Kraftwerk Moorburg.

Der Schlepper „Fairplay 82“ assistierte hierbei. Gegen 17:30 Uhr passierte der Schleppverband die beiden geöffneten Kattwykbrücken in südöstlicher Richtung. Nach dieser Passage wurden die Hubbrücken wieder abgesenkt, um den Schienen- und Straßenverkehr zu ermöglichen.

Nachdem die „Tand Land“ am Anleger des Kraftwerks Moorburg angelegt hatte, wurde der Schlepper die „Fairplay 82“ entlassen und begab sich nun auf den Rückweg.

Er beschleunigte auf 6,5 kn – und fuhr ohne Geschwindigkeitsverringerung kurz darauf gegen die abgesenkte südliche Kattwykbrücke.

Das Schiff traf die Brücke mittig in Höhe des Steuerhauses und wurde darunter geschoben. Hierbei wurde das Steuerhaus in Hüfthöhe buchstäblich abgerissen und komplett zerstört.

Die sich dort aufhaltenden Personen, der Kapitän und sein Leitender Ingenieur, konnten sich tief nieder kniend gerade noch so weit schützen, dass sie nur leicht verletzt wurden. Das dritte Besatzungsmitglied, ein Schiffsmechaniker, befand sich in den Aufbauten und fiel durch den plötzlichen Ruck, der durch das Schiff ging, eine Treppe hinab. Bei dem Sturz zog er sich ebenfalls leichte Verletzungen zu.

Quelle: Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) /Mai 2023



Berufsgenossenschaft Verkehr – Dienststelle Schiffssicherheit (BG Verkehr)

Schiffssicherheit – Meeresumweltschutz – Seearbeitsrecht

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) ist als Teil der gesetzlichen Unfallversicherung zuständig für fast alles, was rollt, fliegt und schwimmt. Ein Sonderbereich unter dem Dach der BG Verkehr ist die Dienststelle Schiffssicherheit mit ihren rund 100 Angestellten. Die Dienststelle ist für staatliche Aufgaben in den Bereichen Schiffssicherheit, Meeresumweltschutz und Seearbeitsrecht verantwortlich.

Mit dem Ziel „Sichere Schiffe, saubere Meere und Schutz für Seeleute“ überprüfen die Besichtigerinnen und Besichtiger der Dienststelle Schiffssicherheit regelmäßig Handelsschiffe unter deutscher Flagge (Flaggenstaatkontrolle). Zusätzlich kontrollieren sie in deutschen Häfen, ob auch auf Handelsschiffen unter ausländischer Flagge die Vorgaben eingehalten werden (Hafenstaatkontrolle).

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist neben der Flaggenstaat- und Hafenstaatkontrolle unter anderem für folgende Bereiche zuständig:

- Einflaggungen von Handelsschiffen unterstützen
- Elektronische Schiffszeugnisse für Seeschiffe unter deutscher Flagge ausstellen
- Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten kontrollieren
- Schiffssicherheit (Stabilität, Brandschutz, Schiffsbesetzung) gewährleisten
- Schifffahrtsübereinkommen (Sicherheit, Meeresumweltschutz, Seearbeitsrecht) in Deutschland umsetzen
- Sicheren Schiffsbetrieb (ISM-Code) zertifizieren
- Sicherheits-Lehrgänge für Seeleute überwachen
- Schiffsausrüstung (Brandschutz, Rettungsmittel, Meeresumweltschutz) zulassen
- Ärztliche Untersuchungen von Seeleuten und Seelotsen in ihrer Qualität sichern
- Medizinische Versorgung von Seeleuten an Bord (Bordapotheke, Lehrgänge, Medizinisches Handbuch) optimieren

Der Hauptsitz der Dienststelle Schiffssicherheit ist Hamburg. Zusätzlich sind Besichtigerinnen und Besichtiger von verschiedenen Standorten an der deutschen Küste aus aktiv.

Die Dienststelle finanziert sich aus dem Bundeshaushalt und Gebühreneinnahmen. Die Fachaufsicht obliegt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS).

Seeärztlicher Dienst: Schifffahrtsmedizin aus einer Hand

Der Seeärztliche Dienst der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr mit Sitz in Hamburg ist nach dem Seeaufgabengesetz der zentrale Ansprechpartner des Bundes für alle maritim-medizinischen Fragestellungen. Seine Fachkompetenz wird unter anderem von den zuständigen Bundesministerien, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, den Lotsenbrüderschaften, den Reedereien und nicht zuletzt von den Seeleuten genutzt.



© BG-Verkehr

Der Seeärztliche Dienst ist mit einer Vielzahl nationaler und internationaler Institutionen vernetzt, mit denen kontinuierlich Erfahrungen ausgetauscht und aktuell-

le Themen behandelt werden. Beispielsweise ist der Seeärztliche Dienst in der Expertengruppe Verletztenversorgung des Havariekommandos, der Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin (DGMM) sowie der International Maritime Health Association (IMHA) engagiert.

Nur mit gesunden und einsatzbereiten Seeleuten ist eine sichere Seeschiffahrt möglich. Seeleute müssen daher regelmäßig ihre körperliche und geistige Fitness für einen Einsatz an Bord von Seeschiffen – die Seediensttauglichkeit – nachweisen. Hierfür lässt der Seeärztliche Dienst nur besonders gut qualifizierte, erfahrene und laufend geschulte Ärzte zu. Damit sichert er eine verlässlich hohe Qualität der Untersuchungen, die auf Grundlage der ILO/IMO-Leitlinien durchgeführt werden.

2022 führten 54 vom Seeärztlichen Dienst zugelassene Fachärzte an 41 Standorten (darunter Manila/Philippinen, Mallorca/Spanien) insgesamt 14.134 (Vorjahr: 12.772) deutsche Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durch.

Insgesamt mussten 252 Seeleute (1,8 %) als seedienstuntauglich beurteilt werden (Vorjahr: 1,4 %). Die häufigsten Ursachen für Seedienstuntauglichkeit waren:

Gründe der Untauglichkeit	Anzahl	Prozent
Ungenügendes Sehvermögen	40	14,33
Psychiatrische Erkrankung	38	13,62
Herz-/Kreislauferkrankung	27	9,67
Ungenügende Farbunterscheidung	21	7,52
Übergewicht	20	7,16
Neurologische Erkrankung	13	4,65
Ungenügendes Hörvermögen	12	4,30
Alkoholmissbrauch	12	4,30
Drogenmissbrauch	10	3,58
Hämatologische Erkrankung	8	2,86
Epilepsie und andere Anfallsleiden	8	2,86
Onkologische Erkrankung	7	2,50
Wirbelsäulenerkrankung	7	2,50
Erkrank. des Bewegungsapparates	6	2,15
Diabetes mellitus	6	2,15
Andere	17	6,75

© BG-Verkehr

Seeleute haben einen Anspruch darauf, an Bord eines Seeschiffes einen vergleichbaren medizinischen Standard wie an Land vorzufinden. Die medizinische Ausstattung an Bord aller deutschen Schiffe ist darauf

ausgerichtet, dass auch Nautiker mit ihrer medizinischen Grundausbildung erkrankte oder verletzte Personen an Bord medizinisch versorgen können.

Der Stand der medizinischen Ausrüstung wird vom „Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschiffahrt“ festgelegt und auf der Homepage www.deutsche-flagge.de veröffentlicht. Der Ausschuss besteht aus Experten der maritimen Medizin sowie erfahrenen Nautikern und Juristen. Mit der Geschäftsführung des Ausschusses trägt der Seeärztliche Dienst zur optimalen medizinischen Ausstattung der Handelsschiffe bei.

Nur auf den wenigsten Handelsschiffen ist ein Schiffsarzt an Bord. Auf den allermeisten Seeschiffen ist daher der Kapitän oder ein nautischer Offizier für die medizinische Versorgung der Personen an Bord verantwortlich. Die hierfür erforderliche medizinische Ausbildung erfolgte während des nautischen Studiums. Alle fünf Jahre ist ein medizinischer Wiederholungslehrgang vorgeschrieben. Der Seeärztliche Dienst lässt diese Lehrgänge zu und kontrolliert regelmäßig vor Ort.

Die Evaluation jedes Lehrgangs durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zeigt die hohe Qualität: Die Kurse wurden auch 2022, wie auch in den letzten Jahren, mit Spitzennoten zwischen 1 und 2 bewertet.

Das „Medizinische Handbuch See“, das als „Maritime Medical Handbook“ auch auf Englisch erschienen ist, unterstützt Kapitäne und Schiffsoffiziere bei der Behandlung von Notfällen, Verletzungen und Krankheiten an Bord. Es wird durch 21 Notfallkarten ergänzt. Anschauliche und leicht verständliche Texte, zahlreichen Abbildungen und über QR-Codes abrufbare Kurzfilme zu medizinischen Notfallmaßnahmen sorgen für einen hohen Praxisbezug.

Neuer psychologischer Eignungstest für den Seelotsberuf

Die Tätigkeit von Seelotsinnen und Seelotsen ist körperlich und geistig anstrengend. Lotsen müssen bei Wind, Seegang, Nässe und Kälte vom Versetzboot auf das zu lotsende Schiff übersteigen, eine oft meterhohe Lotsenleiter hinauf- und hinunterklettern oder sich vom Hubschrauber auf- und abwünschen lassen. Während ihrer Lotsberatung an Bord arbeiten sie mit Schiffsbesatzungen aus verschiedenen Kulturkreisen zusammen und müssen sich stundenlang konzentrieren – und das im Schicht- und Nachtdienst. Lotsen sind daher verpflichtet, sich alle drei Jahre bei besonders geschulten und zugelassenen Ärzten auf ihre gesundheitliche Seelotseignung untersuchen lassen.





Seeärztlicher Dienst bei einem psychologischen Eignungstest

Bevor jedoch Lotsen in ihren anspruchsvollen Beruf einsteigen, müssen sie einen psychologischen Eignungstest absolvieren. Zwar gab es einen solchen Test schon früher, aber die neuen Ausbildungswege zum Seelotsenberuf, die auch jüngeren Bewerberinnen und Bewerbern ohne Seefahrzeit offenstehen, waren Grund genug, den Eignungstest und die entsprechende Rechtsgrundlage zu überarbeiten.

Im Mai 2022 wurde nach 24 Jahren die bis dahin geltende Seelotsenuntersuchungsverordnung durch die Seelotseignungsverordnung (SeeLotsEigV) ersetzt. Das Bundesverkehrsministerium hat in der neuen Verordnung erstmals die psychologischen Eignungsmerkmale für Seelotsenbewerberinnen und Seelotsenbewerbern aufgelistet sowie beschrieben, wie die psychologische Eignung festgestellt wird.

Bei den psychologischen Eignungstests werden die für die Seelotsentätigkeit relevanten Verhaltens-, Persönlichkeits- und Leistungsmerkmale der Bewerberinnen und Bewerber überprüft. Welche Merkmale das sind, wurde zuvor in sogenannten Anforderungsanalysen erarbeitet, an denen neben den Psychologen auch erfahrene Seelotsen beteiligt waren.

Die dabei ermittelten 16 Merkmale beinhalten acht Leistungsmerkmale und acht Merkmale zu Persönlichkeit und Verhalten.

Neu ist, dass die psychologischen Eignungstests durch den Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr durchgeführt werden, der sich dafür mit einem Psychologen-Team verstärkt hat. Nach umfangreichen Vorbereitungen konnten die psychologischen Testungen im Februar 2023 an den Start gehen.

Die Eignungstests finden in neuen Räumen des Seeärztlichen Dienstes in Hamburg statt und erstrecken sich über zwei Tage. Am ersten Testtag bearbeiten die Bewerberinnen und Bewerber zunächst in der Gruppe computerisierte Testverfahren. Getestet werden dabei Aspekte der räumlichen Orientierung, das Merkvermögen, die Wahrnehmungsgeschwindigkeit, das logische Denken und der Umgang mit Zahlen.

Anschließend müssen die Bewerberinnen und Bewerber eine arbeitsprobenähnliche Computersimulation absolvieren, bei der Aspekte der selektiven Aufmerksamkeit, der simultanen Informationsverarbeitung und der Daueraufmerksamkeit beurteilt werden. Während der gesamten Tests führen die Psychologen Verhaltensbeobachtungen durch.

Außerdem werden in Fragebogenverfahren Aspekte der Zuverlässigkeit, der emotionalen Kontrolle, der

Selbstsicherheit oder der Verträglichkeit erfasst. Nach etwa acht Stunden endet der erste Testtag.

Der zweite Testtag beginnt mit Assessment-Center-Übungen, in denen die Bewerber und Bewerberinnen im Rollenspiel berufsspezifische Situationen bewältigen müssen.

Der Eignungstest schließt mit einem etwa zweistündigen multimodalen Interview ab. Darin werden die Berufsmotivation und nautische Erfahrungen, aber auch für den Seelotsberuf relevante Verhaltensweisen erfasst, etwa zum Stresserleben und zur sozialen Kompetenz, sowie zur Entscheidungsfindung und zur Problemlösung. Außerdem müssen die Bewerberinnen und Bewerber ihre englischen Sprachfertigkeiten unter Beweis stellen.

Am gesamten zweiten Untersuchungstag und den anschließenden Bewertungen nehmen neben den Psychologen auch Berufsinhaber, sprich aktive Seelotsen, teil. Dieser praktische Background erhöht die Akzeptanz und Transparenz des Verfahrens. Der sogenannte Zielerreichungsgrad (ZEG) fasst alle Bewerberergebnisse aus der Untersuchung in einem Zahlenwert von 1–100 zusammen.

Ab einem ZEG von 55 oder höher gilt die Untersuchung als bestanden. Den Bewerbern wird das Ergebnis innerhalb einer Woche schriftlich mitgeteilt.

Der psychologische Eignungstest des Seeärztlichen Dienstes ist für alle Seelotsenbewerberinnen und Seelotsenbewerber ausgelegt – vom erfahrenen 40-jährigen Kapitän mit viel Seefahrterfahrung bis hin zum 17-jährigen, der nach seinem Nautik-Studium Lotse werden will.

Der Seeärztliche Dienst der BG Verkehr bietet auf seiner Website mehr Informationen über den psychologischen Eignungstest:

www.deutsche-flagge.de/de/maritime-medizin/seelotseignung/psychologischer-eignungstest

Hafenstaatkontrollen in Deutschland

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr ist für die Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen zuständig. Bei der Hafenstaatkontrolle überprüfen Inspektorinnen und Inspektoren, ob auch auf Seeschiffen unter ausländischer Flagge die internationalen Vorgaben zur Schiffssicherheit, Meeresumweltschutz und Seearbeitsrecht eingehalten werden, unter anderem:

- das SOLAS-Übereinkommen („Safety of Life at Sea“) im Bereich der Schiffssicherheit,
- das MARPOL-Übereinkommen („Prevention of Marine Pollution from Ships“) im Bereich des Meeresumweltschutzes,
- das STCW-Übereinkommen („Standards for Training, Certification and Watchkeeping“) im Bereich der Ausbildung und Befähigung der Seeleute und
- die MLC („Maritime Labour Convention“) im Bereich der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute.

Das System der Hafenstaatkontrolle spiegelt eine Entwicklung des Völkerrechts wider, die sich auch in anderen Bereichen beobachten lässt:

Das Prinzip der Nichteinmischung in die inneren Angelegenheiten souveräner Staaten gilt nicht mehr uneingeschränkt. Die Hafenstaatkontrolle beschneidet den Grundsatz der Flaggenhoheit, indem sie die Durchsetzung internationaler Normen nicht mehr allein den Flaggenstaaten überlässt.

Die Hafenstaatkontroll-Inspektorinnen und -Inspektoren der Dienststelle Schiffssicherheit kommen aus der Praxis der Seeschifffahrt und sind erfahrene Kapitäne und Ingenieure.

Bevor sie für die Kontrollen eingesetzt werden, müssen sie eine 15-monatige Ausbildung „on the job“ absolvieren. Der Grund für diese hohen Anforderungen: Ein Seeschiff ist ein hoch-komplexes technisches Gebilde und zugleich Wohn- und Lebensraum von Seeleuten; die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften erfordert daher besonderes Fachwissen, praktische Erfahrung und Fingerspitzengefühl im Umgang mit Seeleuten verschiedenster Nationalitäten.

Zudem geht es bei der Hafenstaatkontrolle nicht nur darum, Übeltäter zu enttarnen. Die Kontrolleurinnen und Kontrolleure der Dienststelle sehen ihre Arbeit auch als Hilfestellung an, um die zunehmende Flut der internationalen Anforderungen zu bewältigen. Die Besichtigerrinnen und Besichtigter müssen daher auch in der Lage sein, mit den Besatzungen und Reedern so zu kommunizieren, dass sie nicht nur als Aufpasser, sondern auch als Berater wahrgenommen werden.

Seeschiffe laufen zu jeder Tag- und Nachtzeit in die Häfen ein und wieder aus und haben meistens nur sehr kurze Liegezeiten. Manche Hafenstaatkontrollen müssen daher auch nachts oder am Wochenende durchgeführt werden. Die BG Verkehr hat deshalb einen 24-Stunden-Bereitschaftsdienst für die Hafenstaatkontrollen in den deutschen Häfen.



175
1848
2023



© BG-Verkehr

Ein Hafenstaatkontrolleur bei einer Überprüfung an Bord

Um den Kontrolleinsatz besser planen zu können, sind alle größeren Schiffe verpflichtet, sich mindestens 24 Stunden vor ihrer Ankunft im Hafen anzumelden.

Hafenstaatkontrollen in Europa

Seit 1982 gibt es die Pariser Vereinbarung zur Hafenstaatkontrolle, das „Paris Memorandum of Understanding“ (ParisMoU). Mit der Vereinbarung verpflichten sich die Vertragsstaaten, in ihren Häfen Handelsschiffe unter fremder Flagge ohne Voranmeldung und nach einheitlichen Vorgaben zu kontrollieren.

Mittlerweile sind 27 Staaten der Pariser Vereinbarung beigetreten, darunter mit Kanada auch ein außereuro-

päischer Staat.

Im Geltungsbereich des ParisMoU wurden 2022 insgesamt 17.300 Besichtigungen auf 15.437 Schiffen durchgeführt. Dabei wurden 44.835 Mängel festgestellt (Vorjahr: 34.191). 2009 waren es bei 24.186 Besichtigungen noch 71.911 Mängel. Seitdem ist die Zahl der festgestellten Mängel kontinuierlich gesunken.

Diese Entwicklung zeigt, dass die Arbeit im Rahmen des Pariser Abkommens Früchte trägt und ein zentraler Baustein für eine sichere Seefahrt ist.

Bei über der Hälfte aller kontrollierten Schiffe stellen die Inspektorinnen und Inspektoren Mängel fest. Die Kontrolleurinnen und Kontrolleure legen je nach Schwere



© BG-Verkehr

Alle Besatzungsmitglieder sollten bei der Arbeit an Deck Sicherheitsschuhe tragen



Embarkation Ladder / Lotsenleiter



© BG-Verkehr

der Mängel fest, in welchen Zeitraum diese behoben sein müssen.

So gibt es zum Beispiel Mängel, die bis zum Auslaufen aus dem Hafen zu beseitigen sind, für weniger schwere Beanstandungen kann eine Frist festgelegt werden.

Bei sehr schwerwiegenden Mängeln können die Hafenstaat-Kontrollleurinnen und -Kontrollure ein Schiff so lange festhalten, bis alle Defizite beseitigt sind. Da eine solche Anordnung ebenfalls der Sicherheit der Seeleute an Bord dient, sind manche Seeleute sogar froh, wenn eine solche Maßnahme verhängt wird.

Bei Kosten von 30.000 USD und mehr pro Tag für den Betrieb eines großen Seeschiffes bedeutet jede Festhaltung eine Verzögerung des Auslaufens aus dem Hafen und damit eine erhebliche wirtschaftliche Einbuße für den Schiffsbetreiber.

Im Jahr 2022 wurden im Bereich des ParisMoU 731 Auslaufverbote ausgesprochen (Vorjahr: 536).

Das schärfste Mittel der Hafenstaatkontrolle ist die befristete Zugangsverweigerung für ein Schiff zu den Häfen des ParisMoU, das sogenannte „banning“. Ein solches Anlaufverbot kann dann ausgesprochen werden, wenn ein Schiff keine Qualitätsflagge führt und innerhalb der letzten zwei Jahre mehr als zweimal festgehalten wurde. Im Jahr 2022 wurde zehn Schiffen das Anlaufen europäischer und kanadischer Häfen (Geltungsbereich der Paris MoU) untersagt.

Die Ergebnisse der Hafenstaatkontrollen sind eine wichtige Datenquelle, aus der jedes Jahr ein Ranking der Flaggenstaaten erstellt wird. Je nach Zahl der festgestellten Mängel sind die Flaggenstaaten in der Weißen, Grauen oder Schwarzen Liste aufgeführt. Aktuell belegen Dänemark, Italien, Griechenland, die Niederlande und Norwegen die Spitzenplätze der Weißen Liste, die derzeit 39 Qualitätsflaggen umfasst. Deutschland liegt auf Platz 34.

Das Mittelfeld der Flaggenstaaten wird durch die Graue Liste gebildet (derzeit 18 Flaggenstaaten). Ganz unten im Ranking stehen die Billigflaggen der Schwarzen Liste (derzeit 9 Flaggen). Schlusslichter sind aktuell die Republik Albanien, Togo, Algerien, Moldawien, und ganz am Ende Kamerun. Das aktuelle Ranking der Flaggenstaaten ist auf der Website des ParisMoU zu finden.

Quelle: «Schiffsicherheit-Meeresumweltschutz-Seearbeitsrecht»: C. Bubenzer

«Seeärztlicher Dienst: Schiffsmedizin aus einer Hand»: Dr. P. Langenbuch, Dr. J. Abel; C. Bubenzer

«Neuer psychologischer Eignungstest für den Seelotsen-Beruf»: D. Grasshoff, C. Bubenzer

«Hafenstaatkontrolle in Europa» M. Meklenburg, C. Bubenzer
alle BG Verkehr Juni 2023



DIE WASSERSTRASSEN- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG DES BUNDES (WSV)

Schutz vor Schleusentoranfahrungen am Nord-Ostsee-Kanal – Die Taskforce NOK

30.000 Schiffe passieren jährlich den Nord-Ostsee-Kanal (NOK). Jede Kanalpassage beginnt und endet mit einer Schleusung in Brunsbüttel oder Kiel-Holtenau. Die Einfahrt in die Schleuse ist ein nautisch anspruchsvolles Manöver, das mit sehr geringer Geschwindigkeit sorgfältig durchgeführt werden muss.

Seit Inbetriebnahme des NOK kommt es allerdings zu Beschädigungen der Anlagen durch Schiffshavarien. Das Anfahren der Schiebetore der Schleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau führt zu besonders großen Schäden und kann zu einem langfristigen Ausfall des NOK als Verkehrsweg, mindestens aber zu Einschränkungen seiner Verfügbarkeit, führen.

Als es am 13. März 2021 erneut zu einer Toranfahrung in Kiel-Holtenau durch ein in die Nordkammer eingelaufenes Seeschiff kam, musste die Schleusenammer

aufgrund des Schadens am Schleusentor zunächst außer Betrieb genommen werden. Dies hatte zur Folge, dass in Kiel-Holtenau nur eine Kammer für die Abwicklung des Gesamtverkehrs zur Verfügung stand. Reservetore waren aufgrund vorangegangener Anfahrungen noch nicht wieder einsetzbar.

Angesichts des dadurch entstandenen Risikos einer vollständigen Sperrung des NOK im Falle einer weiteren Havarie in der verbliebenen Schleusenammer wurde sofort eine Schlepperannahmepflicht für den Schiffsverkehr angeordnet. Das beschädigte Schleusentor konnte nach der Schadensinspektion wieder in Betrieb genommen werden, sodass ab dem 16. März 2021 wieder zwei Kammern zur Verfügung standen.

In den letzten fünf Jahren kam es wiederholt zu schweren Beschädigungen der Schleusentore, der Schleusenammern und der Leitwerke. Aufgrund der hier beschriebenen Havarie veranlasste die Leitung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) im April 2021 die Gründung einer „Taskforce NOK zur Minimierung von havariebedingten Einschränkungen der Verfügbarkeit des Nord-Ostsee-Kanals“.

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)



Zerstörtes Schleusentor in Brunsbüttel nach einer Havarie im Januar 2015



Beschädigtes Schleusentor in Kiel-Holtenau



© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Die Taskforce wurde beauftragt, eine breit aufgestellte Untersuchung zu den Ursachen der Havarien und zu Möglichkeiten ihrer Reduzierung und/oder Vermeidung bzw. Schadensminimierung durchzuführen. Hierbei sollten ausdrücklich neben infrastrukturellen Lösungsmöglichkeiten auch schiffsseitige Maßnahmen betrachtet werden, da häufig bordseitige technische und/oder menschliche Fehler die schweren Unfälle der Vergangenheit hervorriefen. Gegenstand der Untersuchungen der beiden gebildeten Arbeitsgruppen waren u. a. folgende Bereiche:

AG Verkehr

- Verkehrsrechtliche/schifffahrtspolizeiliche Vorgaben und Regelungen
- Nautische Verhaltensvorgaben und Verhaltenspflichten
- Technische Vorgaben und Prüfungen für die Schifffahrt
- Manöverpflichten
- Regelungen zur Lotsen- und Kanalsteuerannahmepflicht inkl. räumlicher Ausdehnung des Wirkungsbereiches auf die seeseitigen Zufahrten in den Schleusenvorhöfen
- Regelungen zur Schlepperannahmepflicht
- Etablierung eines institutionalisierten Risikomanagements zur frühzeitigen Identifikation potenziell unsicherer Schiffe

AG Infrastruktur

- Möglichkeiten eines Stoßschutzes zum Schutz der Tore
- Beschleunigungsmöglichkeiten der Torreparaturen
- Anzahl der vorzuhaltenden einsatzbereiten Reservetore
- Rufbereitschaft für Havariebearbeitung etc.

Ergebnisse der AG Verkehr

Die Arbeitsgruppe Verkehr bestand aus Vertreterinnen und Vertretern der GDWS, des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Nord-Ostsee-Kanal (WSA NOK), der beiden Lotsenbrüderschaften am NOK und des Vereins der Kanalsteuerer. Untersuchungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wurden hinzugezogen. Mit der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr wurde eine Erörterung zu vorhandenen Datenbanken und zur Wirkungsweise des ISM¹²-Codes durchgeführt.

Die Untersuchungen beschränkten sich auf national umsetzbare Maßnahmen, die technischem oder menschlichem Versagen vorbeugen sollen. Auch Handlungsmöglichkeiten für das sogenannte Manöver des letzten Augenblicks wurden erörtert, falls die technische Störung an Bord bereits eingetreten ist.

¹² Der International Safety Management Code ist ein internationales Regelwerk, das die Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes verbindlich fest schreibt. Der ISM-Code ist Teil des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen Kapitel IX) und der Verordnung (EG) 336/2006 in der nationalen Schifffahrt.



Folgende Maßnahmen schlug die AG Verkehr vor:

- Regelmäßige Überprüfungen der Schleuseneinlaufgeschwindigkeit durch das WSA NOK. Hiermit ist die Erwartung verbunden, dass die Beteiligten auf den Schiffen zu einer erhöhten Sorgfalt bei der Wahl der Einlaufgeschwindigkeit sensibilisiert werden.
 - Verfestigung des vor Einlaufens in die Schleusen bereits verpflichtend eingeführten Rückwärtsmanövers zur Erprobung der Funktionsfähigkeit der Maschinenanlage in der Seeschiffahrtsstraßenordnung. Diese bereits praktizierte Maßnahme hat sich bewährt und nachweislich Anfahrungen vorbeugt.
 - Einführung einer rechtlichen Verpflichtung zum sofortigen Umstellen auf Handbetrieb, sodass bei Manöversituationen im NOK eine verantwortliche und fachkundige Person im Maschinenraum anwesend ist, die sofort manuell in die Maschinensteuerung eingreifen kann, um diese jederzeit kontrollieren zu können.
 - Nach Untersuchung der Windstatistiken hinsichtlich Windstärke und Windrichtung in Verbindung mit der Analyse der Anfahrungspunkte an den Anlagen wird die Verschärfung der Schlepperannahmeverpflichtung für notwendig erachtet und zwar für Brunsbüttel:
 - ab Windstärke 8 Bft für Fzg. > 8,0 m Tiefgang,
 - ab Windstärke 6 Bft für Fzg. > 8,5 m Tiefgang
 - sowie für Kiel-Holtenau: ab Windstärke 6 Bft, bei Winden aus NE ab Verkehrsgruppe 4.
- Eine derartige Erweiterung zieht einen zusätzlichen Bedarf an vor Ort stationierten Schlepperkapazitäten nach sich. Diese Maßnahme wurde zum 11. April 2022 umgesetzt.
- Das WSA NOK wird das Windschutzkonzept am NOK mit Schwerpunkt in Brunsbüttel überarbeiten, da die Unfallstatistik einen Schwerpunkt für Anfahrungen beim Einlaufen in Brunsbüttel bei erhöhten Windstärken ergeben hat.
 - Die Erstellung einer revierübergreifend vernetzten Datenbank für auffällige Schiffe auf Basis von Lotsenangaben wird als sinnvoll erachtet. Entsprechende Informationen werden bereits jetzt dem Fahrtverlauf des Schiffes folgend durch die Verkehrszentralen weitergegeben, wenn sie eingehen. Eine Datenbank soll die Möglichkeit schaffen, händische Weitergaben zu minimieren und frühzeitiges Handeln in Form notwendiger schiffahrtspolizeilicher Maßnahmen zu ermöglichen.
 - Es wird ein Qualitätsmanagementsystem etabliert, das durch einen systematischen und kontinuierlich angelegten Verbesserungsprozess (KVP) den Erkenntnisgewinn aus realen Havarien aufgreifen und in mögliche Optimierungsmaßnahmen überführen soll. Das dazu eingerichtete Gremium bindet den Fachverstand und die Erfahrungen der Seelotsen und Kanalsteuerer mit ein.
 - Im WSA NOK wird eine Handlungsanweisung bei eingeschränkter Schleusenkapazität der Großen Schleusen eingeführt. Sie sieht die unmittelbare Verfügung einer deutlich verschärften Schlepperannahmepflicht für größere Schiffseinheiten vor.

© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)



Ein Seeschiff läuft unter Schlepperassistenz in eine Schleuse ein

Ergebnisse der AG Infrastruktur

Die für den Bereich Infrastruktur eingesetzte Arbeitsgruppe führte ebenfalls eine umfangreiche Untersuchung durch. Der Bericht ist in Zusammenarbeit zwischen dem WSA NOK, der GDWS, der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) und unter Beteiligung von externen Wissensträgern aus dem Bereich der Havariebeseitigung entstanden. Die BAW trug den internationalen Kenntnisstand zu diesem Thema zusammen und bewertete diesen.

Die AG untersuchte und bewertete verschiedene bauliche Möglichkeiten sowie noch nicht ausgeführte Ideen von Stoßschutzeinrichtungen mit Blick auf die vorhandenen Schleusen am NOK. Die Untersuchungsschwerpunkte lagen wegen ihrer herausragenden Bedeutung für die Schifffahrt vorwiegend bei den Großen Schleusen in Kiel und Brunsbüttel.

Folgende Ergebnisse erarbeitete die AG Infrastruktur:

- Unter den gegebenen Randbedingungen und Anforderungen kann kein zusätzliches Stoßschutzsystem in den bestehenden Bauwerken zur Anwendung gebracht werden.
- Die wirtschaftlichste Methode, ein nicht anhalten des Schiff zu stoppen, ist derzeit die Abbremsung durch die Deformation bzw. Zerstörung des jeweiligen Tors, das dann gegen ein Ersatztor ausgetauscht werden muss.
- Nach Abwägung aller Belange wurde entschieden, zum jetzigen Zeitpunkt keine neuen Schiebetore zu bauen. In Brunsbüttel wird absehbar die 5. Schleusenkammer mit einem weiteren Reservetor fertiggestellt und das Ausfallrisiko reduzieren. In Kiel werden wegen des zu berücksichtigenden Meeresspiegelanstiegs infolge des Klimawandels im Rahmen der anstehenden Grundinstandsetzung der Großen Schleuse aller Voraussicht nach neue Häupter und Tore für die Große Schleuse zu planen und zu bauen sein.
- Bei der Grundinstandsetzung der Großen Schleusen ist die Anzahl der vorzuhaltenden Reservetore zu überprüfen und festzulegen. Dabei sind auch die diskutierten Schutzeinrichtungen in der Planung zu untersuchen. Hierzu zählt insbesondere eine Kraftaufnahme durch reparaturfreundliche Torstrukturen. Auch bauliche Lösungen, die in jedem Fall umfangreiche großräumige Umbauten bedingen würden, wie Doppeltore, zusätzliche schwimmende Balken oder Seilsysteme, wären noch einmal näher zu betrachten, wenngleich diese nur für einen Teil der Schiffsflotte eine Wirkung hätten.

Neben den konstruktiven Möglichkeiten zur Schadensminimierung wurden Beschleunigungsmöglichkeiten der Torreparaturen betrachtet:

- Die Grundvoraussetzungen für den Betriebserhalt der Schleusen am NOK sind ausreichende personelle und materielle Ressourcen zur Abwicklung von Havarien. Derzeit werden zulasten der regelmäßigen Instandsetzung der Schleusentore erhebliche Kapazitäten zur Havariebeseitigung gebunden. Im Hinblick auf die historische Bausubstanz ist damit die Verfügbarkeit der Schleusentore gefährdet.
- Je nach den bei Schiffsanfahrungen gegebenen Randbedingungen, z. B. Anzahl der vorhandenen Reservetore und Anzahl der in Betrieb befindlichen Schleusenkammern, kann eine direkte Beauftragung der Schadensreparatur im Einzelfall auch mit der äußersten Dringlichkeit begründet werden.
- Weiteres Potenzial für eine Beschleunigung der Havariebearbeitung wurde in der Umgestaltung verwaltungsinterner Zustimmungs- und Genehmigungsvorbehalte gesehen.

Ausblick

Einige Maßnahmen der Taskforce NOK wurden bereits umgesetzt, z. B. die Ausweitung Schlepperannahmepflicht, und an der Umsetzung weiterer Maßnahmen wird gearbeitet, sodass der Schiffsverkehr auf dem NOK zukünftig sicherer erfolgen kann.

Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)
/ April 2023

Autoren:

Jörg Heinrich, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Unterabteilungsleiter Seeschifffahrt
Martin Boll, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Dezernat Management Küste
Jörg Kuchta, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Dezernat Verkehrsmanagement See/Schifffahrtspolizei

Dieser Bericht ist zuvor bereits in der Jahresinformation „Wasserstraßen und Schifffahrt 2021/2022“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erschienen.



DIE BUNDESANSTALT FÜR LANDWIRTSCHAFT UND ERNÄHRUNG (BLE)

© Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)



Die Fischereischutzboote „Seefalke“ und „Meerkatze“

Nachhaltige Fischereiwirtschaft und beschleunigte Erholung der Fischbestände sind die wichtigsten Ziele der seit 2014 geltenden, reformierten gemeinsamen Fischereipolitik der EU.

Als zentrale Umsetzungsbehörde des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) übernimmt die BLE verschiedene Aufgaben: Nicht nur im Bereich der Fischerei setzt sie geltendes EU-Recht in Deutschland um und führt Kontrollaufgaben aus.

Sie koordiniert auch Forschungsprojekte, informiert über zentrale Themen, ob nachhaltige Landwirtschaft, gesunde Ernährung, biologische Vielfalt oder die Entwicklung ländlicher Räume. Außerdem ist sie Verwaltungsdienstleisterin für das BMEL und andere staatliche Institutionen.

Im Bereich Fischerei gehört die BLE zum Verbund des Maritimen Sicherheitszentrums (MSZ). Hier unterstützt sie die Kontrollen auf See mit einem 24/7-Monitoring der relevanten Seegebiete. Bei auftretenden Sonderlagen arbeitet sie eng mit den Partnerbehörden des MSZ zusammen.

Gemeinsam mit den zuständigen Stellen der Bundesländer trägt die BLE so zu einer koordinierten Beaufsichtigung der Fischerei bei.

Die BLE bereedert insgesamt sechs Fischereischutzboote und -forschungsschiffe und nimmt Aufgaben in den Bereichen Fischereirecht und Fischereikontrolle wahr.

Mit ihren drei modernen Fischereischutzbooten überwacht die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) im Auftrag des Bundesministeriums für Landwirtschaft und Ernährung (BMEL) die Einhaltung

der nationalen und europäischen fischereirechtlichen Regelungen.

Die Fischereischutzboote im Einsatz

Die Inspektoren der BLE setzen per Einsatzboot auf das Fischereifahrzeug über.

Geprüft werden die Fanggeräte und Fangmengen sowie die erforderlichen Schiffspapiere. Der Fang wird entsprechend der EU-Vorgaben auf Fischart, Menge und Mindestgröße kontrolliert. So sollen Jungfische und Bestände geschont werden. Außerdem prüft die BLE die Einhaltung von Fangverbieten und die Zugangsvoraussetzungen für bestimmte Fanggebiete.

Die Kontrollen werden in Inspektionsberichten dokumentiert. Verstöße können mit Bußgeldern und auch Quotenabzügen geahndet werden.

Das Kontrollgebiet umfasst die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) der Bundesrepublik Deutschland sowie die Küstengewässer Mecklenburg-Vorpommerns. Jedes Jahr werden auch die Fanggebiete im Nordatlantik kontrolliert. Deutschland hat zwei internationale Fischereiabkommen im Nordatlantik (NAFO und NEAFC) unterzeichnet und ist damit zu mehrmonatigen Überwachungstätigkeiten in den Seegebieten zwischen Kanada, Grönland, Island und Norwegen verpflichtet. Die Schutzboote der BLE sind damit weltweit unter teilweise extremen Wetterbedingungen im Einsatz.

Sie verfügen ferner über einen großen Hospitalbereich zur Aufnahme von Erkrankten oder Verletzten im Falle

medizinischer Hilfeleistungen auf See. Zum Abbergen von Personen per Helikopter stehen entsprechende Flächen an Deck zur Verfügung.

© Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)



Inspektoren setzen mit Einsatzboot zur Kontrolle über

Im Jahr 2022 nahm die BLE nach der Pandemiepause schrittweise Inspektoren-Austausche und Bordkontrollen wieder auf. Insgesamt führte die BLE 100 Bordkontrollen inklusive 33 „Last Haul“-Kontrollen und 19 Interviewkontrollen durch. 13 mutmaßliche Verstöße wurden festgestellt. Das bestätigt die seit Jahren konstant gute Einhaltung der Vorschriften durch die Fischerinnen und Fischer.

„Last Haul“-Kontrollen

Last Haul (LH) bedeutet, dass der zum Zeitpunkt der Kontrolle auf See gefangene Fisch sortiert und vermessen wird. Im Anschluss wird die relative Fangzusammensetzung berechnet. Somit können theoretische Rückschlüsse auf Fanggerät und Maschengröße gezogen werden. Im Nachgang kann dann ein Abgleich zwischen den Logbucheinträgen und den LH-Feststellungen getätigt werden und Rückschlüsse für zukünftige Kontrollen gezogen werden. Ebenfalls soll die LH-Kontrolle zur Einhaltung der Anlande Verpflichtung beitragen.

Die im Vergleich zu den Vorjahren relativ niedrige Anzahl an zurückgelegten Seemeilen lässt sich in erster Linie durch coronabedingte Ausfälle erklären. Eine weitere Rolle spielt der Fachkräftemangel bei den Werften, was die regelmäßig notwendigen Inspektionsaufenthalte der Schiffe merklich verlängert. Der Mangel an qualifiziertem Seepersonal wirkt sich auch auf die Einsatzplanung aus.

Quotenkürzung und Anlandegebot

Fangquoten geben die Menge an, die von einer Fischart in einem festgelegten Gebiet und Zeitraum gefischt werden darf. Die Gemeinsame Fischereipolitik der Europäischen Union legt sie jährlich für jeden Mitgliedstaat fest. Die BLE setzt diese nationale Quotenverteilung für Deutschland um. Dies geschieht auf Basis der Wissenschaft, indem Forscher kontinuierlich die Fischbestände analysieren und Empfehlungen aussprechen. Mit dem seit 2019 geltenden Anlandegebot müssen alle Fischarten, die an Quoten gebunden sind, angelandet werden, auch untermaßige Fische und Beifänge. Nur in bestimmten Ausnahmefällen dürfen diese Fänge über Bord gegeben werden. Alle angelandeten Fangmengen werden auf die Fangquoten des jeweiligen Fischereibetriebes angerechnet. Das Anlandegebot, das von der BLE durch Kontrollen umgesetzt wird, wirkt der Verschwendung der natürlichen Ressource Fisch entgegen und soll zu einer Verringerung unerwünschter Fänge beitragen.

Im Jahr 2022 gab es in der Ostsee Quotenkürzungen, die eine gezielte Fischerei auf Dorsch nicht mehr zulassen. Die gezielte Fischerei auf Hering ist nur noch als Ausnahme möglich.

Kleinbeihilfe für Fischereiunternehmen

Neben Kontrollen ist die BLE im Bereich Fischerei auch für die Umsetzung von wirtschaftlichen Hilfen zuständig. In Folge der Aggression Russlands gegen die Ukraine kommt es zu Störungen des Wirtschaftslebens. Auch Fischereiunternehmen sind insbesondere in Form von erheblich gestiegenen Betriebskosten betroffen. Die Europäische Kommission unterstützt Fischereiunternehmen mit Kleinbeihilfen von maximal 35.000 Euro je Betrieb. Die BLE war für die Abwicklung dieser Maßnahme zuständig. Insgesamt gingen bis zum Ende der Frist im Dezember 2022 373 Anträge ein. Kleinbeihilfen mit einer Gesamtsumme von knapp 5,1 Millionen Euro wurden bewilligt und ausgezahlt.

Kleinbeihilfen werden im Rahmen der verfügbaren Ausgabemittel mit dem Ziel gewährt, die deutsche Fischereiwirtschaft auch in Krisenzeiten aufrechtzuerhalten und damit einen Beitrag zur Lebensmittelversorgung zu leisten.

Einsatzstatistik der Fischereischutzboote

	geplante Reisen	absolvierte Reisen	geplante Seetage	absolvierte Seetage	zurückgelegte Seemeilen
Meerkatze	6	4	246	53	4.171
Seefalke	8	8	255	242	24.064
Seeadler	8	8	297	234	17.372
Gesamt	22	20	798	529	45.607

Quelle: Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)
Stabsstelle 74 interne und externe Kommunikation/ April 2023



175
1848
2023

1.4 DEUTSCHE MARINE

© Bundeswehr/M. Kröncke



Antrittsbesuch des Bundespräsidenten an Bord U33 in der Eckernförder Bucht 2023

Der 2022 begonnene Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine dauert mit unveränderter Intensität an. Deutschland und seine Bündnispartner sind weiterhin gefordert, die Ukraine bei der Verteidigung zu unterstützen und die eigene Verteidigungsfähigkeit sicherzustellen.

Dabei gilt: Nur einsatzbereite Kräfte bilden eine glaubhafte und wirksame Abschreckung. In seinem „Commander's Intent 2023“ hat der Inspekteur der Marine daher seine Absicht bekräftigt, den eingeschlagenen Kurs zur Ausrichtung der Marine an der Landes- und Bündnisverteidigung fortzusetzen.

Das Haupteinsatzgebiet der Marine bleibt dabei die Nordflanke mit den wichtigen Seeverbindungen über den Atlantik, einem besonderen Blick auf die Ostsee und dem maritimen Beitrag zum Funktionieren der „Drehscheibe Deutschland“.

Hierauf werden Ausrüstung, Ausbildung, Führung und Übungsbeteiligung der Marine ausgerichtet. Spätestens seit dem Anschlag vom 26. September 2022 auf die Pipelines von Nord Stream 1 und 2 ist zudem die Gefährdung der maritimen Kritischen Infrastruktur in den Fokus gerückt.

Die Marine war damals schnell vor Ort. Mit der geplanten Verbesserung der Fähigkeiten zur Führung eines Unterwasser-Lagebildes wird sie einen wichtigen Schritt vollziehen, um die Kritische Infrastruktur auf dem Meeresboden, vor allem der Ostsee, überwachen und sichern zu können.

Außerdem baut die Marine ihren Einfluss in der Region durch ihren Stab DEU MARFOR, die Vernetzung ihres Maritime Operations Centers mit den Ostseeanrainern, der Verbesserung ihres regionalen maritimen Lagebildes und durch Intensivierung der Abstimmung in der Baltic Commanders Conference aus.

Weiterhin gilt: Die Marine bleibt regional verwurzelt und weltweit engagiert. Das anstehende Indo-Pacific Deployment (IPD) 2024 wird diesen Anspruch unterstreichen. Diese Seefahrt mit voraussichtlich einer Fregatte und einem Einsatzgruppenversorger wird ein weiterer Meilenstein des deutschen sicherheitspolitischen Engagements in der Region.

Der für die an die Bundeswehr gestellten Aufgaben notwendige Umfang der See- und Seeluftstreitkräfte sowie die Einsatzbereitschaft von Mensch und Material werden zukünftig maßgeblich durch das 2022 beschlossene NATO Force Model bestimmt.

Für die Marine bedeutet dies sowohl qualitativ als auch quantitativ ein deutlich höheres Niveau als bisher. Die hierfür benötigten Ressourcen machen eine zeitnahe Verwendung des Sondervermögens für die Bundeswehr und einen dauerhaften Verteidigungsetat von mindestens 2 % des Bruttoinlandproduktes erforderlich.

Beim NATO-Gipfel in Vilnius haben sich die Bündnispartner klar zu diesem Zwei-Prozent-Ziel bekannt.

und beschleunigter Technologie- und Entscheidungszyklen, verändern sich Bedarfe, Resilienzanforderungen und Betriebsmodelle signifikant.

Die Flotte 2035+ erfordert eine grundsätzliche Erneuerung und insbesondere Modernisierung. Das bedeutet auch den Einstieg in die stärkere Nutzung unbemannter Systeme unter, über Wasser und in der Luft.



© Bundeswehr/M. Kröncke

OPEN SHIP Kieler Woche Vorführung Sea King

Kurz- und mittelfristig benötigt es konkrete Erfolge bei der Erhöhung der materiellen Einsatzbereitschaft sowie der reibungslosen und schnellen Umsetzung von Rüstungsprojekten, um eine positive Wirkung auf die Ausrüstung der Marine entfalten zu können.

Unter der Devise „Frontline first“ gilt es, die Flotte samt Munition, Ersatzteilen, modernen Kommunikationsmitteln und vor allem Personal zu stärken. Dabei bedarf es weiterer Investitionen, um die Flotte nicht nur zu betreiben, sondern tatsächlich bedrohungsorientiert mit den notwendigen Fähigkeiten auszustatten.

Mit dem in diesem Jahr veröffentlichten „Kurs Marine 2035+“ werden die langfristigen Weichen zum Erreichen der strategischen Ziele der Marine gestellt. Unter dem Stichwort „bedrohungsgerechte Fähigkeitsentwicklung“, aufgrund technischer Weiterentwicklung

Dies wird die sichtbarste Änderung zum bisherigen Flottenportfolio darstellen. Unterstützung durch künstliche Intelligenz, aber vor allem Schutz des Personals unter Bedrohung und im Gefecht sprechen für eine Substitution eines Teils bislang bemannter durch unbemannte Systeme – und führen zur Vernetzung und dem gemeinsamen Einsatz beider Systemvarianten.

Der Kurs Marine, der diesen und zahlreichen anderen Faktoren Rechnung trägt, begleitet die Marine in die 2040er Jahre und stellt sie nachhaltig für die nächste Generation der Soldatinnen und Soldaten auf.

Hierzu müssen vor allem die Anstrengungen im Bereich Personal gemeinsam mit den in der Bundeswehr dafür zuständigen Stellen multipliziert werden.

175
1848
2023

© Bundeswehr/M. Kröncke



Internationales Gedenken am Marine-Ehrenmal in Laboe

Die Marine soll durch gesteigerte Informationsarbeit und die neue „Social Media Community Marine“ stärker in der öffentlichen Wahrnehmung verankert werden.

Der Dienst an Bord, in den landgebundenen Verbänden sowie in und an Luftfahrzeugen sind die bestimmenden Merkmale der Marine. Daran richtet sich der „Talentmagnet Marine“ aus. Die neu hinzukommenden Menschen werden dabei nahtlos in die intakte Familie der Marineangehörigen integriert – diese ist die wesentliche Grundlage für die schlagkräftige Kampfgemeinschaft und ihren Fortbestand.

Sie zu stärken ist Voraussetzung für die Umsetzung des Anspruchs an die Marine. Denn nicht nur Qualität und Quantität des Materials sind für die Leistungsfähigkeit der Marine von Bedeutung – es sind vor allem die Soldatinnen und Soldaten sowie die zivilen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, von denen die erfolgreiche Erfüllung ihres Auftrags abhängt.

Im „Kompass Marine“ ist dies so ausgedrückt: „Was wir zu leisten in der Lage sind, wird nie allein von Schiffen und Booten, Luftfahrzeugen oder unserer Ausrüstung abhängen. Es kommt immer auf den Menschen an, der sich für die Sache einsetzt.“

Dabei gilt es, den Potenzialen der Menschen in der Marine bestmöglich Raum zur Entfaltung zu geben, um

die Marine mit aller Kraft fit für die Zukunft zu machen. Gemäß dieser Devise sollen Entscheidungen dort erfolgen, wo es sinnvoll ist.

Bisherige Prozesse sind daraufhin zu hinterfragen und zu verändern. Das gesamte Personal ist aufgefordert, sich mit den Methoden der agilen Zusammenarbeit vertraut zu machen und die Marine aktiv mitzugestalten. Dabei kommt es insbesondere auf Vertrauen, Durchhaltevermögen, Innovationskraft, offene Kommunikation und zielorientiertes Handeln an.

Die Marine feiert 2023 mit dem 175. Jahrestag der Gründung der ersten gesamtdeutschen Marine ihr Jubiläum.

Wie schon die am 14. Juni 1848 gegründete Flotte des ersten frei gewählten Parlaments, dient die Marine auch heute dem Schutz Deutschlands und des freien Seeverkehrs. Sie steht als verantwortungsvoller Partner weltweit für die demokratischen Grundwerte ein. Gemeinsam mit ihren Verbündeten leistet sie ihren Beitrag zur Wahrung der europäischen Friedensordnung. Frieden und Freiheit in Europa sind eben nicht selbstverständlich, sondern müssen immer wieder neu erkämpft und verteidigt werden.

Verfasser: MarKdo Plg Konz/WE



© Bundeswehr/R. Schönbrodt

„Enter auf“

175
1848
2023

Allgemeines

Das Marinekommando in Rostock ist mit dem Inspekteur der Marine die oberste Führungsinstanz der Marine. Dieser Kommandobehörde sind die beiden Einsatzflottillen, das Marinefliegerkommando, das Marineunterstützungskommando, das Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr, alle Schulen und das Schifffahrtmedizinische Institut der Marine unterstellt.

Die Deutsche Marine verfügte Ende 2022 insgesamt über 50 Schiffe und Boote. Im Laufe des Jahres 2023 werden noch Korvetten K130 (2 Los) an die Marine übergeben und in Dienst gestellt.

Im Rahmen der Umweltschutzüberwachung wurden die beiden Flugzeuge Do 228 insgesamt 548 „on Task“ eingesetzt. 82 Verschmutzungen wurden dokumentiert. Davon wurden 8 Verursacher identifiziert.

Die SAR-Leitstelle (RESCUE COORDINATION CENTER – RCC) Glücksburg wurde 224 mal alarmiert. Hierbei handelte es sich um 174 zivile Alarmierungen.

Bei den 105 Einsätzen wurden 36 Personen gerettet bzw. im Rahmen der Hilfeleistung transportiert. Darunter waren 30 Zivilisten.

© Bundeswehr/M. Kröncke



Marinestützpunkt Wik zur Kieler Woche 2023

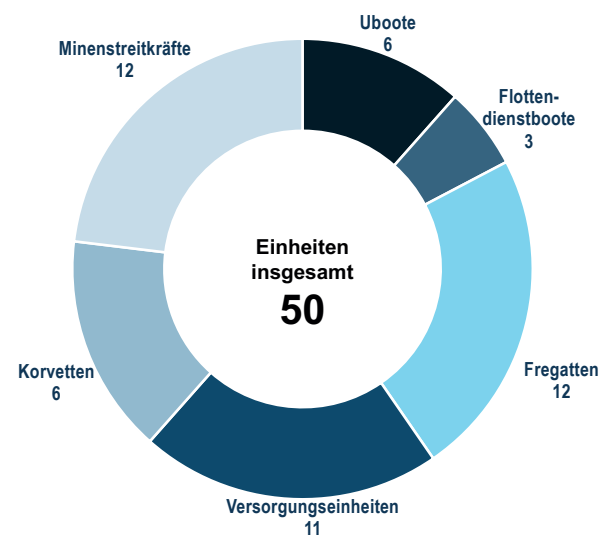
Die „Gorch Fock“ ist nach ihrer Instandsetzung wieder aktiv in See und ist in die Ausbildung zu 100 % eingebunden:

Neben den schwimmenden Einheiten verfügt die Marine über Seeluftstreitkräfte im Umfang von 58 Flugzeugen und Hubschraubern.

Diese „fliegende Flotte“ besteht aus 8 Seefernaufklärern vom Typ P-3C Orion sowie 14 Hubschraubern Mk41 Sea-King, 22 Hubschraubern Mk88A Sea-Lynx und 12 NH90 Sea-Lion. Hinzu kommen 2 Sensorflugzeuge DO 228 für Umweltschutzüberwachung in den deutschen Seegebieten.

Am 31. März 2021 wurde das Ölauffangschiff „Bottsand“ außer Dienst gestellt. Das Schwesterschiff „Eversand“ folgte am 01. Mai 2022. Die Marine hat beide Schiffe an das Reedereizentrum der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes abgegeben, sie sind nun für die WSV tätig.

Im Rahmen der Auslandsauftragsfahrten, Ausbildung in außerheimischen Gewässern und Auslandsausbildungsreisen besuchten 51 Flotteneinheiten 96 Häfen in 46 Ländern.



© Bundeswehr

© Bundeswehr/N. Theska



Bordeinsatzkompanie mit Korvette K130

Die Flotte nahm an 96 Manövern/Übungen teil (18 NATO-Manöver, 72 Manöver im Rahmen multinationaler und bilateraler Ausbildung und 6 nationale Manöver).

Eine Aufgabe der Marine ist die Teilnahme an Einsätzen und anerkannten Missionen im Rahmen des Internationalen Konflikt- und Krisenmanagements (IKM).

Für UNIFIL stellte die Deutsche Marine 2022 erneut den internationalen Befehlshaber der maritimen Einsatzkräfte (COM MTF) und war mit den Korvetten BRAUNSCHWEIG und ERFURT im Einsatzgebiet. Die Operation IRINI wurde durchgehend mit dem Seefernaufklärer P-3C Orion unterstützt und im letzten Quartal durch den Einsatz eines deutschen Ubootes ergänzt.

Aufgrund des russischen Einmarsches in die Ukraine am 24. Februar 2022 hat die NATO ihre regionalen Verteidigungspläne aktiviert und die maritime Kompo-

nente der Very High Readiness Joint Task Force (VJTF (M)) in Kraft gesetzt.

Zudem waren die Einheiten der Marine bei BALTIC GUARD aktiv.

BALTIC GUARD ist eine Aktivität der Deutschen Marine, deren Auftrag es ist, unterhalb der Mandatschwelle die Erhöhung der Sicherheit und Präsenz der Deutschen Marine in der Baltic Sea Region (BaSR) sicherzustellen und damit, insbesondere mit den baltischen Staaten, Bündnissolidarität zu zeigen. Weitere Ziele sind die Koordinierung der Kräfte und Kooperation mit den Partner im Ostseeraum.

Die vier ständigen Einsatzverbände wurden in vier Task Groups überführt, von denen Deutschland weiterhin zwei dauerhaft beschickt.

Der Personalumfang der Deutschen Marine betrug 15.765 Soldaten im Januar 2023. Der Gesamtpersonalumfang von Marineuniformträgern innerhalb der Bundeswehr betrug 23.887 Soldaten, davon 3.582 Frauen (14,5 %), und setzte sich aus 5.736 Offizieren (23,3 %), 1.235 Offizieranwärtern (4,9 %), 12.371 Unteroffizieren (52,3 %) und 4.545 Mannschaften (19,4 %) zusammen.

Die Marine beschäftigt 1.845 zivilbedienstete Mitarbeiter und 8.099 Marinesoldaten dienen außerhalb der Marine in anderen Organisationsbereichen der Bundeswehr.



© Bundeswehr/M. Kröncke



Zuwaterlassung K 130 – die neue KARLSRUHE



Zukünftige Einheiten der Marine

Fregatte Klasse 126 (F126)

Das Projekt für die Fregatten Klasse 126 hat inzwischen die sogenannte Critical-Design-Phase durchlaufen und steuert auf den Baubeginn im vierten Quartal 2023 hin. Mit dem Auftragnehmer Damen Schelde Naval Shipbuilding sowie den wesentlichen Unterauftragnehmern Thales Nederland für das Einsatzsystem und Blohm+Voss für den Schiffbau sind erfahrene Rüstungskonzerne an diesem Großprojekt beteiligt. In einer kooperativen, intensiven Zusammenarbeit verfolgen Auftraggeber und Auftragnehmer gemeinsam das Ziel, die Schiffe termingerecht abzuliefern und die Deutsche Marine noch vor Beginn des nächsten Jahrzehnts mit hochmodernen Schiffen auszustatten.

Die vier Einheiten sind für den weltweiten Einsatz im gesamten Intensitätsspektrum (= Gefechte von niedriger bis hoher Intensität) geeignet und für die dreidimensionale Seekriegsführung (= Ziele unter Wasser, auf dem Wasser und in der Luft) ausgerüstet. Neben bewährten, in die Marine eingeführten Systemen werden die Fregatten sowohl im Bereich der Schiffstechnik als auch bei der Bewaffnung und den Sensoren einige Neuerungen erfahren.

Der dieselelektrische Antrieb und die Abgaskatalysatoren bringen erhebliche Verbesserungen für den Umweltschutz mit sich, während die Ausrüstung mit einem modularen aktiven Schleppsonar die Schiffe zur weitreichenden Uboot-Jagd in Zusammenarbeit mit den Ubooten der Klasse 212 oder dem Bordhubschrauber befähigen wird. Die Fregatten sind konsequent auf die intensive Nutzbarkeit von bis zu zwei Jahren im Einsatz mit einer schlanken Besatzungsstärke ausgerichtet und

bauen auf den bestehenden Konzepten (Mehrbesatzungskonzept, Intensivnutzbarkeit) der Fregatte Klasse 125 auf.

Für die Ausbildung und Inübungshaltung der nicht an Bord eingesetzten Besatzungen befindet sich das Einsatzausbildungszentrum in Wilhelmshaven im Aufbau, mit dem in einem schiffsweiten Simulationsverbund die Zusammenarbeit der gesamten Besatzung ermöglicht wird. Mit einer Verdrängung von rund 10.000 t bei 166 m Länge, 22 m Breite und 6 m Tiefgang werden die F126 die größten Kampfschiffe der Deutschen Marine werden.

SAMSe – Seebasierte Ausbildung Marine und Seeversuche See WTD71

Um die über 50 Jahre alten Taucherschulboote (TSB) der Klasse 754A zu ersetzen und die weiteren Ausbildungsbedarfe der Marine, wie Kadettenausbildung, Überlebenstraining auf See, Unterstützungseinheit für diverse Übungen etc, zu decken, sollen in einem gemeinsamen Beschaffungsprojekt mit der Wehrtechnischen Dienststelle 71 (WTD 71), als Nachfolge für die Mehrzweckboote Mittel (MZB Mittel), auf Grund des ähnlichen Anforderungsprofils und unter Nutzung von Synergien einer gemeinsamen Plattform, jeweils für die Marine und die WTD 71 moderat angepasste Einheiten geplant und ausgeschrieben werden. Hierzu wurden im Planungsprozess mehrere Lösungsmöglichkeiten erarbeitet, von denen das PlgABw folgende ausgewählt hat:

Es werden insgesamt sechs Einheiten beschafft, von denen zwei SAMSe an die WTD 71 als Nachfolge für die MZB Mittel geliefert werden. Diese Einheiten sind u. a. mit Laboren, Bordkränen und einem Equipment



Fregatte 126 – Art Impression

Utility Vessel 6516

LIGHT SERVICE OPERATION VESSEL



Utility Vessel 6516

schacht ausgestattet und sind somit speziell auf die Anforderungen an ein Forschungsschiff ausgerichtet.

Die SAMSe können maximal 12 Personen für eine Seeausdauer bis zu 28 Tagen, zusätzlich zur Stammbesatzung von 20 Personen, einschiffen. Die Einheiten sollen maximal 65 m lang werden und eine Reichweite von 6.600 sm erreichen. Sie sind mit der Eisklasse E ausgestattet, um auch im Nordmeer Forschungen betreiben zu können.

Zwei nahezu baugleiche SAMSe (mod) werden an die Marine als Nachfolge für die TSB geliefert. Diese verfügen nicht über so leistungsstarke Kräne, keinen Equipmentschacht oder Labors, sondern können stattdessen bis zu 31 Personen für eine Dauer von bis zu 28 Tagen einschiffen und sind speziell für die Anforderungen an ein Taucherschulboot ausgestattet.

Seitens der Plattform sollen die Einheiten SAMSe (mod) aber baugleich zu den SAMSe der WTD 71 sein und nach Möglichkeit durch geringe Anpassungen eines bereits marktverfügbaren Produkts, wie dem DAMEN Utility Vessel 6516 oder dem Fassmer SSV 65 im Beschaffungsprozess gedeckt werden.

Um im vorläufig zugewiesenen Kostenrahmen zu bleiben und zugleich den Anforderungen an Seeausbildungstage im Bereich Überleben auf See, Kadettenausbildung etc. besser gerecht zu werden, wurde für die Einheiten drei und vier für die Marine von der Baugleichheit abgesehen. Stattdessen sollen kleinere und damit kostengünstigere Einheiten, die SAMSe (reduziert), beschafft werden. Diese Einheiten sollen im Wesentlichen an die bereits im Bau befindlichen Einheiten der Klasse Seeversuche Küste (SVK) für die WTD 71 angelehnt werden.

Die SAMSe (reduziert) sollen eine Einschiffungskapazität von 14 Personen zusätzlich zur Stammbesatzung von 15 Personen für eine Seeausdauer von maximal 10 Tagen gewährleisten. Vorgesehen ist eine Reichweite von 2.900 sm bei 12 kn bei einer Länge von 49,7 m. Durch die wesentlich geringere Größe und dem damit auch verbundenen geringeren Tiefgang sind die Einheiten letztlich auch besser für die Ausbildungsgänge

Überleben auf See in Bremerhaven und das Kadetten-training der Marineschule Mürwik geeignet.

Durch die gemeinsame Beschaffung von Einheiten mit der WTD 71 und der Marine sowie der Anlehnung an bereits vorhandene Schiffsentwürfe sollen zum einen finanzielle und zum anderen auch personelle Bedarfe begrenzt sowie die Beschaffung insgesamt beschleunigt werden.

Hochsee- und Bergungsschlepper

Bis zum Sommer 2022 hat die Deutsche Marine drei See- und Bergungsschlepper der Kl. 720B/722 (WANGEROOGE, SPIEKEROOG und FEHMARN) betrieben. Am 15. Juli 2022 wurde der Seeschlepper WANGEROOGE außer Dienst gestellt. Der Seeschlepper SPIEKEROOG und der Bergungsschlepper FEHMARN werden bis dato noch im Dienst gehalten, wurden jedoch bereits zum 31. Juli 2022 aus der Fahrbereitschaft genommen.

Das Nutzungsdauerende der Kl. 720B/722 war ursprünglich für 2025 festgelegt. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Kostensteigerung wurden die für 2022 vorgesehenen Instandsetzungsvorhaben zum Klassenerhalt der Kl. 720B/722 abgebrochen bzw. nicht eingeleitet und die Beschaffung zweier marktverfügbarer Schiffe als Interimslösung zum bruchfreien Fähigkeitserhalt Seeschleppen als Projekt der ministeriellen Task Force Beschaffungswesen angewiesen.

Dazu wurde der Ankauf von zwei gebrauchten Hochseeschleppern aus dem Segment Anchor Handling Tug Supply Vessel (AHTS) mit Zulauf der ersten Einheit im Juli 2023 verfolgt.

Die Fahrzeuge sollen auch künftig mit marineeigener ziviler Besatzung betrieben und unter der Bundesdienstflagge registriert werden. Der Kauf der ersten Einheit ist inzwischen erfolgt.

Die gegenwärtige ROTA ENDURANCE wird voraussichtlich im August 2023 unter dem neuen Namen RÜGEN in Dienst gestellt und anschließend für den militärischen Gebrauch im MARS Warnowwerft Rostock umgerüstet werden. Der zweite Schlepper befindet sich in der Ausschreibung. Die künftige RÜGEN hat eine Länge von 80 m, einen Tiefgang von 6,6 m sowie eine Verdrängung von 3.160 t. Sie erreicht 17 kts und kann 32 Personen unterbringen.

Verfasser: Markdo Abt EinsUstg Bundeswehr



Kurs Marine 2035 + Die künftige Struktur der Flotte

System

Fregatten Typ 127



Fregatten Typ 126



Fregatten Typ 125



Korvetten



Future Combat Surface Systems (ergänzt Korvetten)



Minenabwehr-Plattformen



Unmanned MCM Systems bzw. Minenabwehr-Toolboxen



Seefernaufklärer



Unmanned Aerial Systems (ergänzt Seefernaufklärer)



Bordhubschrauber



Unmanned Aerial Vehicles (ergänzt Bordhubschrauber)



Mehrzweckhubschrauber



U-Boote



Large Unmanned Underwater Vehicles (ergänzt U-Boote)



Flottendienstboote (Nachfolge Typ 423)



Einsatzgruppenversorger



Flottentanker



Unterstützungs-Plattformen (Nachfolge Tender Typ 404)



Aufgaben und Fähigkeiten	bisheriger Plan 2031		Marine-Ziel 2035+
Seekrieg Überwasser inkl. Luftverteidigung	5		6
Seekrieg Unterwasser	6		6
Stabilisierung, Krisenmanagement	4		3
Seekrieg Überwasser	10	}	6 bis 9
Seekrieg Überwasser	-		18
Minenkampf, Seabed Warfare, Aufklärung (Unterwasser)	11	}	bis zu 12
Minenkampf, Seabed Warfare, Aufklärung (Unterwasser)	-		noch festzulegen
Seekrieg Unter-/Überwasser, Aufklärung	8	}	8
Seekrieg Unter-/Überwasser, Aufklärung	-		6
Seekrieg Unter-/Überwasser, Aufklärung	31	}	noch festzulegen
Seekrieg Unter-/Überwasser, Aufklärung	10		bis zu 22
Transport, Aufklärung, Seekrieg Überwasser, SAR	18		17
Seekrieg Unter-/Überwasser, Aufklärung etc.	8	}	6 bis 9
Aufklärung	-		bis zu 6
Aufklärung	3		3
Logistik, Operationsunterstützung, Sanitätsversorgung	3		3
Logistik	2		3
Führung, Truppen-, Material- und Verwundetentransport	6		6



Maritime Einsätze und anerkannte Missionen

VJTF (M)

Teilnahme VJTF (M)	
Einheit	Zeitraum
EGV Berlin	01–04/2022 (SNMG 1/TG 441.01)
Korvette Erfurt	04–05/2022 (TG 441.01)
Fregatte Mecklenburg-Vorpommern	05–07/2022 + 09–10/2022 (TG 441.01)
Betriebsstofftanker Spessart	04–07/2022 (TG441.01) 10–12/2022 (TG441.02)
Minentauchereinsatzb. Bad Rappenau	02–07/2022 SNMCMG 1/TG 441.03
Tender Mosel	06–12/2022 (TG 441.03 als Flaggschiff)
Minenjagdboot Sulzbach-Rosenberg	07–09/2022 (TG 441.04) + 09–12 /2022 (TG 441.03)
Minenjagdboot Homburg	08–10/2022 (TG 441.03)
Minenjagdboot Dillingen	11–12/2022 (TG 441.03 im AS)
Fregatte Mecklenburg - Vorpommern	01–07/2023 (TG 441.01)
Minentauchereinsatzboot Rottweil	01–06/2023 (TG 441.03)
Minenjagdboot Bad Bevensen	07–12/2023 (TG 441.03)
Fregatte Hessen	seit 07/23 (TG441.01)
Tanker Spessart	seit 07/23 (TG 441.01)

Nach Ermächtigung durch den Nordatlantikrat wandelte der Supreme Allied Commander Europe (SACEUR) der NATO die vier Ständigen Maritimen Einsatzverbände der NATO (SNMG, Standing NATO Maritime Group) in die Very High Readiness Joint Task Force Maritime (VJTF (M)) um. Diese multinational besetzten ständig einsatzbereiten Marineverbände sind die Speerspitze der NATO und ein Symbol für die Zusammenarbeit und Kooperation des Bündnisses.

Die Einheiten operieren auf hoher See und in den nationalen Gewässern der Bündnisstaaten und trainieren, um die Interoperabilität zu verbessern und sicherzustellen, dass die NATO ihren Verpflichtungen zur kollektiven Verteidigung nachkommen kann. Die vier Einsatzverbände sind damit ein wesentlicher maritimer Beitrag zur Abschreckung durch die Allianz.

Die Teilnahme an internationalen Übungen und Manövern dient dem Erhalt der hohen Einsatzbereitschaft der Besatzungen. Wenn nötig, können die Einsatzverbände auch Embargokontrollen, Such- und Rettungsoperationen sowie humanitäre Not- und Katastrophenhilfe leisten.

Die SNMG 1 besteht aus mehreren Zerstörern und Fregatten sowie meist einem Versorgungsschiff verschiedener NATO-Mitgliedsstaaten. Seit Januar 2023 wird der Verband durch den deutschen Flottillenadmiral Thorsten Marx von Bord der Fregatte HESSEN geführt. Der Einsatzraum der SNMG 1 ist die Nord- und Ostsee sowie der Nordatlantik bis auf Höhe der Straße von Gibraltar.

Die SNMG 2 besteht als weiterer Marineverband der NATO in der Regel ebenfalls aus mehreren Zerstörern



Fregatte MECKLENBURG-VORPOMMERN im Verband

und Fregatten sowie einem Versorgungsschiff. Die Schiffe werden abwechselnd von nahezu allen NATO-Mitgliedstaaten entsandt. Der Einsatzraum der SNMG 2 ist in der Regel das Mittelmeer, bei Bedarf kann der Verband jedoch jederzeit auch andere Seegebiete ansteuern. Seit Anfang 2016 nimmt eine Einsatzgruppe der SNMG 2 die Aufgaben bei der NATO-Unterstützungsmission in der Ägäis war.

Die Ständigen Minenabwehrverbände (SNMCMG, Standing NATO Mine Counter Measures Group) 1 und 2 setzen sich aus mehreren Minenabwehrbooten sowie einem Führungs- und Versorgungsschiff eines wechselnden NATO-Partners zusammen. Die beiden Verbände sind auf das Suchen und Bekämpfen von Seeminen ausgerichtet. In diesem Zusammenhang beseitigen sie auch Munitionsaltlasten aus vergangenen Kriegen und Konflikten. Die SNMCMG 1 ist im Seegebiet von Nordeuropa, insbesondere im Englischen Kanal sowie Nord- und Ostsee unterwegs. Der regionale Schwerpunkt für die SNMCMG 2 ist das Mittelmeer.

ÄGÄIS

Teilnahme ÄGÄIS	
Einheit	Zeitraum
Fregatte Schleswig-Holstein	bis 01/2022
Fregatte Lübeck	01-05/2022
EGV Bonn	06-11/2022
Tender Elbe	11/2022 - 02/2023
Tender Rhein	02-07/2023
EGV Frankfurt am Main	ab 07 / 2023

Die NATO trägt zum verbesserten Informationsaustausch zwischen der griechischen und der türkischen Küstenwache sowie der EU-Grenzschutzagentur Frontex in der Ägäis bei. Dies ist notwendig, um das Vorgehen der nationalen Behörden gegen Schlepper und ihre Netzwerke zu optimieren. Hierfür hat die NATO eine Einsatzgruppe der SNMG 2 in die Ägäis entsandt. Die Bundeswehr beteiligt sich mit einem Kriegsschiff. Der Verband wird von einem deutschen Kapitän zur See geführt und besteht aktuell aus vier bis sieben Schiffen. Das Operationsgebiet ist die Hohe See sowie die Hoheitsgewässer beider Anrainerstaaten.

Die Schiffe liefern Informationen für ein vollständiges Lagebild in der Ägäis und über die Schleuseraktivitäten im Seegebiet an griechische und türkische Stellen. Verbindungsoffiziere türkischer und griechischer Behörden sowie eine Beamtin oder ein Beamter von Frontex



© Bundeswehr /Kleen

ABC-Übung an Bord F216 befinden sich an Bord des deutschen Führungsschiffes. Sie bilden die Schnittstelle zu ihren jeweiligen Organisationen und beschleunigen den Informationsfluss. Die NATO dient in dieser Hinsicht als Kooperationsplattform der Anrainerstaaten.

UNIFIL

Teilnahme UNIFIL	
Einheit	Zeitraum
Korvette Braunschweig	01-03/2022
Korvette Erfurt	06-12/2022

Seit 1978 setzen sich Blauhelmsoldatinnen und Blauhelmsoldaten der United Nations Interim Force in Lebanon (UNIFIL)-Mission für den Frieden zwischen Libanon und Israel ein.

Die Mission ist damit einer der ältesten friedenserhaltenden Einsätze der Vereinten Nationen (VN). Zunächst galt es, den angestrebten Waffenstillstand und den Abzug israelischer Sicherheitskräfte aus dem Libanon zu überwachen. Nach dem Zweiten Libanonkrieg im Jahr 2006 wurde das Mandat ergänzt.

Seitdem unterstützt UNIFIL die libanesische Regierung dabei, die Seegrenzen zu sichern und den Waffenschmuggel über See zu verhindern. Der maritime Einsatzverband war der erste Flottenverband unter



© Bundeswehr /Oberkampff

Besuch der Wehrbeauftragten Eva Högl





© Bundeswehr / Fahs

Flottenadmiral Busse bei einem Briefing

Führung der Vereinten Nationen.

Seit Beginn operieren deutsche Schiffe und Boote in dieser Maritime Task Force (MTF). Ziel der MTF ist es, dass der Libanon seine seeseitigen Grenzen selbst sichern und Waffenschmuggel über See unterbinden kann. Dazu wird die libanesische Marine in die See-raumüberwachung eingebunden. Die Präsenz des UNIFIL-Marineverbands hat zur Sicherheit und zur Stabilität in der gesamten Region beigetragen.

Durch das Engagement und die bilateralen Projekte zwischen der deutschen und der libanesischen Marine konnten die Fähigkeiten der „Lebanese Armed Forces Navy“ (LAF-N) deutlich verbessert werden.

Im Marineverband befinden sich durchschnittlich fünf Kriegsschiffe. Aktuell kommen sie aus Bangladesch, Griechenland, der Türkei, Indonesien und Deutschland. Der Verband wurde von dem deutschen Flottenadmiral Michael Busse geführt. Seit Juni 2023 ist der neue COM MTF Flottenadmiral Dirk Gärtner.

Dieser wird bei seiner Arbeit durch einen internationalen Stab unterstützt. Die deutschen Soldatinnen und Soldaten sind in der Ausbildung der libanesischen Marine, an Bord einer Korvette im Marineverband, im Hauptquartier in Naqoura und in der Unterstützungsgruppe sowohl auf Zypern als auch im Libanon im Einsatz.

EUNAVFOR MED IRINI

Teilnahme EUNAVFOR MED IRINI

Einheit	Zeitraum
Seefernaufklärer P -3C	01-12/2022
Uboot U35	10-12/2022
Seefernaufklärer	01-04 /2023
EGV Bonn	05-06/2023
Seefernaufklärer P-3C	ab 06/2023

Die Bundeswehr beteiligt sich an der Mission EUNAVFOR (European Union Naval Forces) MED (Mediterranean) Operation IRINI im zentralen Mittelmeer. IRINI (griechisch für „Frieden“) hat als Kernauftrag die Umsetzung des VN-Waffenembargos durch Luftfahrzeuge, Satelliten und Schiffe.

Das beinhaltet das Lokalisieren, Anhalten und Durchsuchen von des Waffenschmuggels nach Libyen verdächtiger Schiffe im Einsatzgebiet.

Weitere Aufgaben der Mission sind das Überwachen und Sammeln von Informationen über illegale Exporte von Erdöl, Rohöl und raffinierten Erdölprodukten aus Libyen. IRINI unterstützt beim Aufbau von Kapazitäten der libyschen Küstenwache/Marine und der Ausbildung von Strafverfolgungsaufgaben auf See. Dies ist allerdings nicht Bestandteil des gegenwärtigen Bundestagsmandats.

Weiterhin leistet IRINI einen Beitrag zur Störung des Geschäftsmodells des Menschen Schmuggels und Menschenhandels durch das Sammeln von Informationen und deren Weitergabe an die zuständigen Strafverfolgungsbehörden der EU-Mitgliedsstaaten.

Das Einsatzgebiet erstreckt sich auf die Hohe See außerhalb der Küstenmeere Libyens und Tunesiens, südlich Siziliens, innerhalb der Region des mittleren und südlichen Mittelmeers.

Hinzu kommen der Luftraum über diesen Gebieten sowie angrenzende Seegebiete, die zur Umleitung und Übergabe von Schiffen in einen europäischen Hafen benutzt werden. Davon ausgenommen sind Malta sowie das umschließende Seegebiet innerhalb von 15 Seemeilen.

Das Operationsgebiet entspricht ungefähr der Größe der Bundesrepublik Deutschland.

Derzeit beteiligen sich dreiundzwanzig europäische Nationen (sieben davon mit Schiffen und/oder Luftfahrzeugen) mit rund 1.100 Soldatinnen und Soldaten sowie Zivilpersonal an der Operation. Die Bundesrepublik Deutschland beteiligt sich im Wechsel mit einem Seefernaufklärungsflugzeug vom Typ P-3C Orion und einem Schiff an der Operation.

Hinzu kommt Personal im operativen Hauptquartier in Rom in Italien und auf dem Flaggschiff im Einsatzgebiet.

Verfasser: Einsatzführungskommando der Bundeswehr
Presse- und Informationszentrum



© Bundeswehr/Pao

Aufklärungsflug Seefernaufklärer P-3C Orion

2.0 MARITIME ENTWICKLUNG WELTWEIT

USA UND CHINA AUF KOLLISIONSKURS

Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen¹³

Die Zukunft des amerikanisch-chinesischen Verhältnisses ist aus drei Gründen von überragender Bedeutung für die Entwicklung der internationalen Ordnung und damit auch für die deutsche und europäische Außen- und Sicherheitspolitik. Erstens bestehen in diesem Verhältnis Eskalationsrisiken bis hin zu einem Weltkrieg, die es einzuhegen gilt. Zweitens bestimmen diese beiden Weltmächte wesentlich darüber, wie die internationale Zusammenarbeit in regionalen und funktionalen Krisen- wie Ordnungskontexten ausgestaltet wird. Wo es Washington und Peking gelingt, sich auf ein gemeinsames Vorgehen zu einigen, verbessern sich die Chancen für eine breite internationale Übereinkunft. Umgekehrt können bilaterale Spannungen die internationale Zusammenarbeit behindern oder sogar blockieren, wenn eines der beiden Länder seine Vetomacht nutzt, wie es etwa in der nuklearen Rüstungskontrolle geschieht. Drittens schließlich wird die deutsche und europäische Außenpolitik immer wieder unter Druck geraten, sich zu positionieren und eine der beiden Seiten zu unterstützen; zugleich stehen Deutschland und Europa vor der Herausforderung, auf das amerikanisch-chinesische Verhältnis gegebenenfalls deeskalierend bzw. im Sinne verstärkter internationaler Kooperation einzuwirken.

Unsere Analyse der amerikanisch-chinesischen Beziehungen legt nahe, dass die Möglichkeiten Deutschlands und der EU, direkten Einfluss auf die Politik Washingtons oder Pekings auszuüben, beschränkt sind. Dies gilt besonders für die außenpolitischen Entscheidungsprozesse in China. Aber auch das offenere und pluralistische System der USA ist durch externe Akteure nur mit hohem Aufwand zu beeinflussen, und nicht ohne gemeinsames Handeln mit anderen Ländern sowie inneramerikanischen Bündnispartnern.

Wichtigste Voraussetzung für ein erfolgreiches Einwirken auf beide Weltmächte ist, dass Europa die Verhandlungsmacht und Gestaltungsfähigkeit ausbaut, derer es bedarf, um klare strategische Zielsetzungen zu verfolgen. Der diplomatische Dialog sollte dort, wo eine gefährliche Eskalation zwischen Amerika und Chi-

na droht, Umdenken anstoßen und Verhandlungskompromisse ermöglichen. Zum anderen geht es darum, die eigenen Positionen klar, eindeutig und einheitlich zu kommunizieren, damit sich Fehleinschätzungen vorbeugen lassen. Indirekte Einflusschancen ergeben sich durch multilaterale Koalitionen mit gleichgesinnten Staaten sowie im Falle der USA durch eine Zusammenarbeit mit Partnern im Land selbst. Daneben erfordern die genannten Risiken von der deutschen und europäischen Politik aber auch verstärkte Anstrengungen und eine engere Kooperation mit Dritten, um die Defizite Amerikas und Chinas im Umgang mit globalen Herausforderungen und bei der Bereitstellung globaler öffentlicher Güter zu mildern.

Deutschland und die EU sind auf vielerlei Weise in den amerikanisch-chinesischen Konflikt verweben. Daher müssen sie immer wieder klären, wie sie mit der einen oder der anderen Seite – oder auch mit beiden – zusammenarbeiten bzw. sich gegen Druck behaupten können. Dem gemeinsamen Wertekonsens der liberalen Demokratien kommt als Grundlage internationaler Zusammenarbeit eine hohe Bedeutung zu. Solange Amerika als liberale Demokratie agiert, bilden die transatlantischen Bindungen (wie auch jene mit anderen liberalen Demokratien) eine wichtige Rahmenbedingung der Zusammenarbeit; sie begründen dabei eine eigene Qualität der Kooperation, die mit der Volksrepublik China nicht vorstellbar ist. Aber auch innerhalb dieser pluralistischen Sicherheitsgemeinschaft der liberalen Demokratien spielen Machtrelationen und einseitige Abhängigkeiten eine Rolle; grundlegende innenpolitische Veränderungen in den USA, die sich nicht ausschließen lassen, könnten den besonderen Kitt der Wertegemeinschaft in Mitleidenschaft ziehen. Zugleich ist Europa im Kontext der internationalen Ordnungspolitik als einziger größerer Akteur konsequent multilateralistisch ausgerichtet.

Systemische Rivalität, Wettbewerb und Partnerschaft

Ein wichtiges Ergebnis unserer Untersuchung ist, dass der Konflikt zwischen Amerika und China zwei analytisch klar unterscheidbare Dimensionen aufweist. Er

¹³ Gekürzte Fassung von: Hanns W. Maull, Angela Stanzel, Johannes Timm, USA und China auf Kollisionskurs. Die Bedeutung der Innenpolitik für das bilaterale Verhältnis, SWP-Studie 2023/S 02, 07.03.2023, doi: 10.18449/2023S02 (© Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin, 2023)

ist auf der einen Seite ein Großmachtkonflikt, in dem zwei Staaten um internationale Vorherrschaft ringen. Andererseits geht es hier um die Konkurrenz zweier unterschiedlicher ordnungspolitischer Entwürfe zur Gestaltung der Gesellschaft – sie beziehen sich auf das je eigene Gemeinwesen, haben aber auch weitreichende Folgen für die zwischenstaatlichen Beziehungen und die internationale Ordnung. Der erste Entwurf orientiert sich an der Idee von Freiheit und Würde des Einzelnen, der andere konstruiert die Nation als Schicksalsgemeinschaft, die durch den politischen Führer repräsentiert wird und sich dessen Vorstellungen zu unterwerfen hat. Im einen Fall ergeben sich im Inneren Grundrechte, Rechtsstaatlichkeit und Pluralismus, auf internationaler Ebene wiederum ein liberaldemokratisch und völkerrechtlich fundierter Multilateralismus. Der Gegenentwurf sind autoritäre bzw. totalitäre, durch Indoktrination, Disziplinierung, Kontrolle und gewaltsame Unterwerfung gekennzeichnete Herrschaftsordnungen im Inneren, in den zwischenstaatlichen Beziehungen wiederum exklusive Einflusszonen, begrenzte Kooperations- und Integrationsbereitschaft („Souveränität“) und die Vorherrschaft der Macht vor dem Recht.

Die zweite Dimension des amerikanisch-chinesischen Antagonismus ist grundlegend für das deutsche und europäische Handeln in diesem Konflikt. Denn mit Blick auf die Großmachtrivalität kann es nur darum gehen, europäische Eigenständigkeit und Souveränität so gut wie möglich zu behaupten. Selbst im günstigsten Falle wäre das Ergebnis keine weitere Großmacht wie Amerika, China oder Russland, sondern höchstens eine Großmacht anderer Art, ein weiterer Pol der Weltpolitik, dessen Machtgrundlagen und Handlungsoptionen sich von jenen anderer Mächte unterscheiden. Als multilateralistische Großmacht bekennt sich die EU zu einer internationalen Ordnung, die nach liberaldemokratischen Prinzipien und Regeln funktioniert, zu Interdependenz und zu offenen Märkten, zu Partnerschaft, Kooperation und friedlichem Wettbewerb.

In der Praxis der Beziehungen zwischen China und dem Westen sind Partnerschaft, friedlicher Wettbewerb und systemische Rivalität – die drei Aspekte, welche die EU ihrer China-Strategie zugrunde gelegt hat – eng miteinander verwoben. Selbst bei einer so offensichtlich globalen, überragend bedeutsamen Herausforderung wie der SARS-CoV-2-Pandemie agierten die Großmächte eher gegeneinander denn als Partner bei der Bereitstellung globaler öffentlicher Güter. Neben die Partnerschaft trat der Wettbewerb um Märkte und die Rivalität der jeweiligen politischen Ordnungen.

In der Zusammenarbeit mit China, aber auch mit Amerika können es sich Deutschland und Europa nicht länger leisten, die Gegebenheiten systemischer Rivalität und

die machtpolitischen Implikationen von Partnerschaft und Wettbewerb zu vernachlässigen. Der Krieg in der Ukraine sollte das Bewusstsein dafür geschärft haben, dass Interdependenz auch Verwundbarkeit impliziert, die politisch begrenzt werden muss. Deutschland und die Europäische Union sollten politische Strukturen und Instrumente schaffen, die es ermöglichen, wirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Kooperation auf etwaige Vulnerabilitäten, aber auch auf Einflusspotentiale hin zu überprüfen. Dabei sollten sie auch die Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Staaten wie Großbritannien, Japan, Kanada oder Australien suchen.

Transatlantische Geschlossenheit und globale Solidarität der Demokratien

Der Ukraine-Krieg hat gezeigt, welche Bedeutung die Einheit des transatlantischen Bündnisses gegenüber Russland hat. Ebenso gilt es für die EU und USA, sich in der Auseinandersetzung mit China nicht entzweien zu lassen. Der Großmachtwettbewerb zwischen China und den Vereinigten Staaten ist verwoben mit dem Systemkonflikt der Volksrepublik gegenüber einer transatlantischen Gemeinschaft, in der demokratische Werte geteilt werden und gemeinsame Interessen bestehen. Wenn Peking die russische Invasion in der Ukraine billigt, so führt dies vor Augen, dass die systemische Rivalität zwischen China und den USA eines Tages zu einem ähnlichen Szenario im indopazifischen Raum führen könnte. Die chinesische Führung hat die geschlossene und entschiedene Reaktion des Westens auf Moskaus Angriffskrieg sorgfältig verfolgt und wird daraus Lehren für die eigene Strategie in Ostasien ziehen. Das Verhalten Chinas im Ukraine-Krieg lässt erkennen, zwischen wem die geopolitischen Auseinandersetzungen der Zukunft ausgetragen werden. Auf der einen Seite steht dabei ein Pakt autoritär bzw. totalitär regierter Großmächte in Eurasien, der China und Russland sowie deren Partner umfasst, auf der anderen Seite stehen die USA und ihre Verbündeten, die an den beiden Flanken des eurasischen Kontinents angesiedelt sind (vgl. Karte, S. 107f). Damit ist nicht mehr die transatlantische Gemeinschaft, sondern das Netzwerk der USA und ihrer Alliierten in Europa und Asien der zentrale Rahmen für eine institutionalisierte Zusammenarbeit gegen Russland wie gegen China. Dies wurde auf den letzten beiden G7-Gipfeln ebenso deutlich wie beim Madrider Nato-Gipfel im Juni 2022, an dem als Gäste auch die Staats- und Regierungschefs von Japan, Südkorea, Australien und Neuseeland teilnahmen.

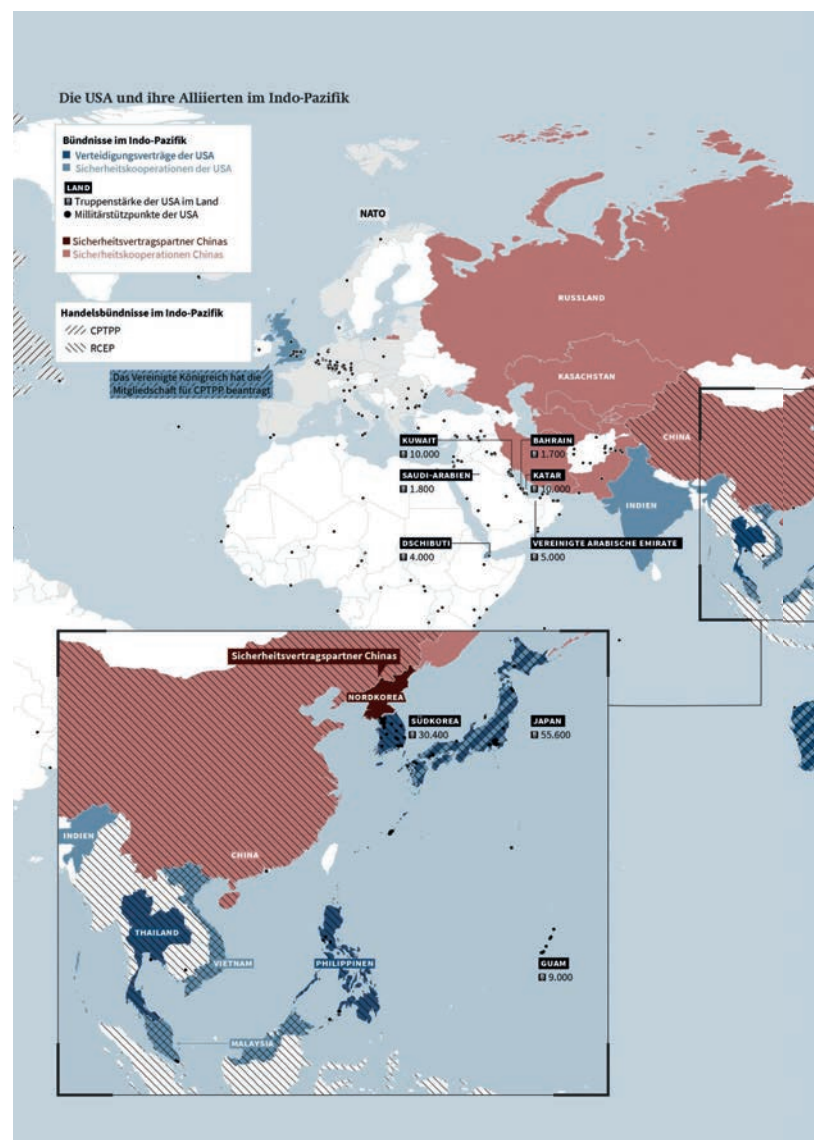
Amerika und Europa

Im Kontext der amerikanisch-chinesischen Beziehungen bestehen im transatlantischen Verhältnis drei zentrale Probleme:



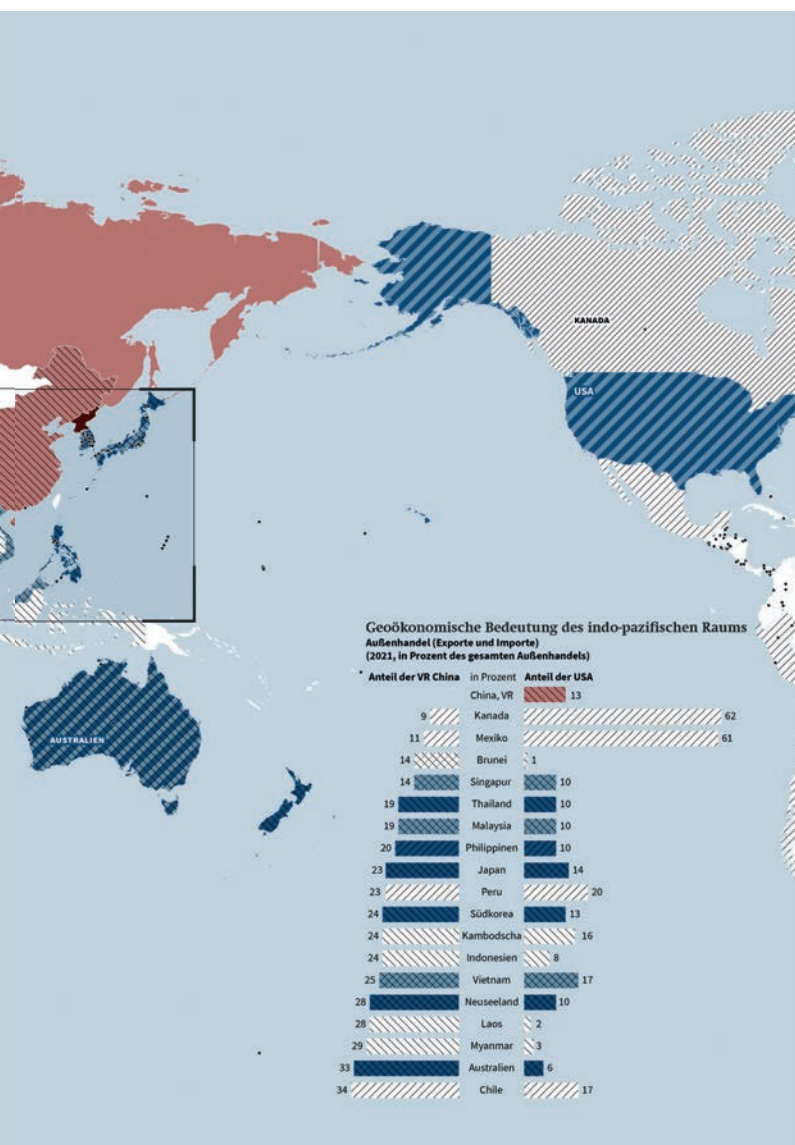


- Die amerikanische China-Politik wird zunehmend von der Rivalität der beiden Großmächte dominiert. Dieser Befund gilt unabhängig von den parteipolitischen Mehrheitsverhältnissen in den USA, also wohl auch für den Fall republikanischer Wahlsiege bei den Präsidentschafts- und Kongresswahlen 2024. Ändern dürfte sich daran nur etwas, wenn es im Land zu solch schwerwiegenden innenpolitischen und gesellschaftlichen Brüchen kommt, dass die USA ihre bisherige internationale Führungsrolle nicht mehr wahrnehmen. Die gegenwärtige US-Administration unter Präsident Biden ist bemüht, eine exzessive Frontstellung gegenüber China zu vermeiden und die Risiken der Konfrontation einzudämmen. Zudem sucht sie dezidiert den Schulterchluss mit den Verbündeten und favorisiert eine Politik, die sich auf multilaterale Formate und internationale Organisationen stützt. Die „Zeitenwende“ in den internationalen Beziehungen begünstigt die Geschlossenheit des Westens. Angesichts der neuen Qualität der externen Bedrohung, die durch Russlands Krieg in der Ukraine entstand, konnten alte Gegensätze überwunden werden (wie der Streit um das 2-Prozent-Ziel bei den Verteidigungsausgaben der Nato-Mitglieder) oder rückten in den Hintergrund (wie die Meinungsverschiedenheiten beim Datenschutz). Die Kaltblütigkeit von Moskaus Aggression und die Erkenntnis der eigenen Verwundbarkeit durch Lieferausfälle, vor allem bei Energie, haben in Deutschland und Europa für einen Schock gesorgt. Dies schärfte zugleich den Blick für die Risiken der wirtschaftlichen Abhängigkeit von China, die im Falle Deutschlands noch deutlich umfassender sind als gegenüber Russland. Andererseits erschweren es die gegen Russland verhängten Sanktionen, die Handelsbeziehungen mit China anzupassen. Wenn der russische Exportmarkt wegfällt, wird der chinesische wichtiger. Zudem steht zu befürchten, dass die Versicherheitlichung immer weiterer Politikfelder das Verhältnis Amerikas zu seinen Partnern in Europa und Asien belasten wird. Die USA werden Solidarität von den Verbündeten einfordern und dabei auch unbequeme Ansinnen an Deutschland richten. Als Antwort darauf gilt es, möglichst breite Koalitionen gleichgesinnter Staaten zu schmieden und zudem in den USA selbst Verbündete für einen weniger konfrontativen Kurs zu finden. Gegenüber China wird es darauf ankommen, klare strategische Zielsetzungen zu artikulieren und konsequent zu verfolgen. Die grundsätzliche Bereitschaft zur Kooperation sollte nicht den Blick auf die Gefahren verstellen, die es in den Beziehungen zur Volksrepublik gibt.
- Das Konzept der „friedlichen Koexistenz“ als Wettbewerb verschiedener Systeme unterhalb der Schwelle des Krieges könnte Anknüpfungspunkte dafür bieten, die außenpolitischen Strategien Amerikas und Chinas so zu gestalten, dass die Risiken einer Konfrontation minimiert werden. Doch die vielfältigen Herausforderungen auf globaler und regionaler Ebene machen es notwendig, die Strategie von Koexistenz zu Koevolution weiterzuentwickeln. Ziel muss sein, dass die beiden Mächte sich aufeinander und auf den wachsenden Handlungsbedarf im Umgang mit globalen Problemen einstellen. Gegenwärtig ist weder in den USA noch in China erkennbar, wie es machbar sein könnte, die beiden Außenpolitiken in gegenseitiger Abstimmung derart fundamental umzuorientieren. Dass kein anderer Staat – oder zumindest kein undemokratischer Staat – die USA überholen darf, ist eine für China inakzeptable Bedingung.



3. Die Zukunft der amerikanischen Demokratie bleibt ungewiss. In dieser Situation sollte alles von außen Mögliche getan werden, um in den USA jene Kräfte zu stärken, die für den Erhalt der Demokratie und der liberalen internationalen Ordnung stehen. Dazu sollten die Bemühungen verstärkt werden, die Arbeitsteilung zwischen den USA und ihren Verbündeten fortzuentwickeln; die europäische Seite ist hierbei gefragt, in der transatlantischen Lastenteilung mehr Aufgaben und Verantwortung zu übernehmen. Auch im partnerschaftlichen Umgang mit den USA spielen Machtverhältnisse eine gewichtige Rolle. Einfluss setzt Macht voraus, wie immer deren Grundlagen aussehen mögen. In diesem Sinne sollte Europa verstärkt die Kooperation mit gleichgesinnten Staaten in Asien und Ozeanien suchen, die sich – bei aller grundsätzlichen Positionierung im Lager der westlichen Demokratien – bei konkreten politischen Weichenstellungen ebenfalls nicht zwischen den USA und China entscheiden

wollen und denen es zugleich darum geht, mäßigend auf die amerikanische Haltung gegenüber der Volksrepublik einzuwirken. Dazu schlagen wir vor, innerhalb der im Entstehen begriffenen „G10“, in der die G7-Staaten mit Australien, Neuseeland und Südkorea zusammenarbeiten sollen, ein gemeinsames 10+10-Format der Außen- und Verteidigungsminister einzurichten. Dort könnten diese Staaten erstens ihre China-Politik miteinander abstimmen, um kollektiv die eigene Verhandlungsposition gegenüber Druck aus Peking zu stärken; zweitens könnte gemeinsam geplant werden, wie sich die Arbeitsteilung zwischen Amerika und seinen demokratischen Verbündeten verbessern ließe; und drittens wären die USA mit einer G10 noch stärker in eine Staatengruppe eingebunden, die mildernd auf Washingtons China-Politik einwirken und die amerikanische Akzeptanz für Chinas wirtschaftlichen Aufstieg schrittweise erhöhen könnte. Zudem würde so die Verhandlungsposition Deutschlands und Europas gegenüber China wie Amerika gestärkt und ein Rückfallnetz für den Fall geschaffen, dass die USA nicht mehr als demokratischer Bündnispartner verfügbar wären.



China und Europa

Der chinesische Markt ist und bleibt für viele deutsche und europäische Unternehmen von großer Bedeutung. Eine generelle wirtschaftliche Entkopplung von der Volksrepublik liegt nicht im Interesse Deutschlands und Europas; zudem ist die Kooperation mit China unerlässlich, um vielfältige globale Herausforderungen wie Klimaschutz, Pandemie-Bekämpfung oder Abrüstung bewältigen zu können. Allerdings muss Deutschland, muss Europa lernen, im Austausch mit dem Land nicht nur partikuläre Wirtschaftsinteressen zu verfolgen, sondern auch die geopolitischen Implikationen der Beziehungen in den Blick zu nehmen. Zu fragen ist, wie sich die Zusammenarbeit mit Peking längerfristig auf Europas Position in der Welt auswirkt.

Die chinesischen Interessen sind – auch gegenüber Europa – vorrangig geleitet von der Machtabsicherung des Regimes im Inneren und dem Machtausbau nach außen. Fundament der geostrategischen Interessen Deutschlands und Europas können nur die europäischen Werte, Normen und Ordnungsvorstellungen sein. Das erfordert, regelgebundenes und völkerrechtskonformes Handeln zu verteidigen. Dabei sollte immer auch deutlich werden, dass es nicht darum geht, sich dem weltpolitischen Aufstieg Chinas entgegenzustellen oder gar einem Systemwechsel im Land den Weg zu ebnen. Es geht allein um Pekings Regelverletzungen und dementsprechend darum, China auf ein Verhalten als „responsible stakeholder“, als verantwortungsbe-



wusstes Mitglied der Staatengemeinschaft festzulegen. Zu diesem Zweck sollten mit Peking neue Kooperationsmodelle ausgelotet werden, die eine effektivere Zusammenarbeit ermöglichen, etwa zu wirtschaftlichen Fragen, globalen Problemen und dem Engagement im Rahmen internationaler Organisationen. Dabei muss Deutschland internationale Regeln immer auch selbst beherzigen, also praktizieren, was es China predigt. Doppelstandards und damit den Verlust der eigenen Glaubwürdigkeit gilt es zu vermeiden. Zugleich haben sich Deutschland und Europa auf den Fall vorzubereiten, dass Peking rote Linien überschreitet – dann müssten die Kooperationen mit dem Land eingestellt werden, selbst wenn das mit hohen Kosten verbunden wäre. Grundlage der deutschen und europäischen Beziehungen mit China bildet seit je die Prämisse, dass eine Veränderung des Status quo zwischen Volksrepublik und Taiwan, das heißt deren Vereinigung, nur friedlich und mit Zustimmung einer demokratischen Mehrheit auf der Insel zustande kommen darf. Auch die deutsche und europäische Außen- und Sicherheitspolitik steht in der Verantwortung, das Risiko einer Eskalation in dieser Frage zu mindern. Denn sollte Peking versuchen, Taiwan mit Gewalt zu unterwerfen, hätte dies weitreichende Konsequenzen für die Sicherheit in der Region und für die internationale Ordnung.

Sanktionen gegen das chinesische Regime können ein angemessenes Mittel sein, um Solidarität mit Verbündeten zu praktizieren, die wie Australien und Südkorea subversiven oder einschüchternden Maßnahmen Chinas ausgesetzt sind. Deutschland und Europa müssten in solchen Fällen mit Gegensanktionen durch Peking rechnen, die deutsche und europäische Marktpositionen in China schädigen könnten. Die Kosten und Risiken derartiger Maßnahmen sind jedoch abzuwägen gegen übergeordnete, elementare Ziele und Werte der deutschen und europäischen Politik.

Voraussetzung hierfür ist eine klar formulierte, gemeinsame Strategie gegenüber der Volksrepublik, wie sie die Bundesregierung gegenwärtig für Deutschland erarbeitet (der inzwischen bekannt gewordene Entwurf erscheint in diesem Sinne vielversprechend). Nur mit einer verbindlichen Strategie ist es möglich, das Verhältnis zu China umfassend zu bewerten und im Sinne der eigenen Zielsetzungen zu gestalten. Sinnvoll wären hier politische Lenkungsorgane sowohl auf nationaler wie auf europäischer Ebene, bei denen alle Fäden der bilateralen Beziehungen erfasst und koordiniert werden. Konkret schlagen wir dazu vor, die Ausgestaltung der deutschen bzw. der europäischen China-Politik jeweils einer Lenkungsgruppe zu übertragen, die einen langfristigen strategischen Kurs gewährleistet. Dieses Gremium, in dem alle Ressorts vertreten sein sollten, die für einzelne Aspekte der bilateralen Beziehungen

zuständig sind, sollte (analog zum Bundessicherheitsrat) beim Kanzleramt bzw. auf europäischer Ebene in der EU-Kommission angesiedelt werden.

Deutschlands Verantwortung: Schlussfolgerungen für die Berliner Außenpolitik

Die von der Bundesregierung ausgerufenen Zeitenwende muss in all ihren Implikationen entschlossen umgesetzt werden. Nur so ist es möglich, sich im Ringen der Großmächte zu behaupten und eine internationale Ordnung zu wahren, die freiheitlich-demokratischen Grundwerten entspricht. Im Einzelnen ziehen wir dazu aus unserer Analyse folgende Schlussfolgerungen:

- Deutschland muss seine außenpolitische Position realistisch bewerten. Der Glaube an Wandel durch Handel und Dialog, wie ihn die Berliner Außenpolitik lange Zeit gegenüber Russland kultivierte, hat in den osteuropäischen Partnerländern tiefes Misstrauen ausgelöst. Dort entstanden Sorgen, dass Deutschland womöglich bereit wäre, die Interessen der Ukraine und der östlichen NATO-Partner den eigenen guten (Geschäfts-)Beziehungen mit Russland zu opfern. Ähnliche Vorbehalte gibt es auch gegen Deutschlands Beziehungen zu China.
- Deutschland muss seine Partner (wie Amerika) und Gegenspieler (wie Russland und China) besser und unvoreingenommener kennen und verstehen lernen. Das ist eine Frage von Wissen und macht es nicht zuletzt erforderlich, die deutsche Amerika-, Russland- und China-Politik der letzten beiden Dekaden aufzuarbeiten. Entsprechende Themen sollten auch vom Bundestag aufgegriffen und bearbeitet werden.
- Deutschlands Stärke liegt in seiner Fähigkeit, gleichgesinnte Partner zu mobilisieren. Als Mittelmacht kann es sich um einen konzentrischen Multilateralismus bemühen, in dessen Mittelpunkt eine zur G10 erweiterte G7 als maßgebliches Koordinations- und Lenkungsformat stehen sollte. Die traditionellen Säulen von EU- und Nato-Institutionen blieben dabei erhalten. Taiwan wäre – unter Respektierung des Ein-China-Prinzips – eng an eine solche G10 anzubinden.
- In dem Maße, wie Deutschland dazu beiträgt, Sicherheit und Stabilität Europas im geopolitischen Umfeld (Osteuropa, südliches Mittelmeer, Afrika) zu stärken, trägt es auch zur US-garantierten Sicherheit im Indopazifik bei. Um die eigene Handlungsfähigkeit zu erhöhen, wurden im Sinne einer besseren Lastenteilung höhere Investitionen in die Bundeswehr und ein größerer deutscher Beitrag im westlichen Bündnis vereinbart. Es gilt nun, entsprechende Schritte rasch und effizient voranzutreiben. Gemäß ihren Möglichkeiten sollten

Deutschland und die EU aber auch im Indopazifik wirksamer zur Sicherheit und zur Wahrung der regelbasierten internationalen Ordnung beitragen.

- Deutschlands ökonomische Stärke und seine Rolle als Handelsmacht geben ihm besonderen Einfluss im Rahmen der EU-Außenwirtschaftspolitik. Zugunsten des handelspolitischen Multilateralismus sollte Deutschland darauf hinwirken, dass die WTO gestärkt wird und die EU der Comprehensive and Progressive Trans-Pacific Partnership (CPTPP) beitreten kann, zu der sich elf asiatisch-pazifische Staaten zusammengeschlossen haben. Der transatlantische Trade and Technology Council, in dem Amerika und EU ihre Handels- und Technologiepolitik gegenüber China abstimmen, sollte im Sinne der G10 durch Einbeziehung der asiatisch-pazifischen Partner erweitert und institutionell verstetigt werden.
- Als multilateralistische Mittelmacht kann Deutschland das Umfeld Chinas gestalten, indem es durch internationale Partnerschaften dabei hilft, die liberale Ordnung zu stärken, zu verteidigen und zu reformieren. Geschehen kann dies etwa im Rahmen der Reform der VN-Entscheidungsmechanismen, bei der Besetzung von Führungspositionen in internationalen Organisationen oder bei der Verteidigung liberaler Prinzipien im VN-Menschenrechtsrat. Deutschland und die EU müssen dazu Entwicklungs- und Schwellenländer wirksam unterstützen, indem sie ihnen beim Aufbau von Infrastruktur und beim Klimaschutz attraktive Angebote machen.
- Wie effektiv der liberaldemokratische Multilateralismus ist, wird wesentlich bestimmt durch Reichweite und Tiefe praktizierter Solidarität in der Auseinandersetzung mit seinen wichtigsten Antipoden China und Russland. Diese Art der Solidarität ist im Gegensatz zu ihrer bloß rhetorischen Variante mit Selbstbeschränkungen und Kosten verbunden – und damit auch mit politisch heiklen Fragen der Lastenteilung. Wir schlagen vor, im Rahmen der G10 einen Solidaritätsfonds aufzulegen, der als gemeinschaftliches Instrument gegen chinesische Wirtschaftssanktionen dienen soll. Zugleich regen wir an, bei der G10 regelmäßige Treffen der Außen- und der Verteidigungsminister abzuhalten. In diesem Format ließen sich allgemein die Strategien gegenüber Russland wie China abstimmen und koordinieren.





MARITIME SICHERHEIT: EU AKTUALISIERT STRATEGIE ZUM SCHUTZ DES MARITIMEN RAUMS VOR NEUEN BEDROHUNGEN¹⁴

Die Europäische Kommission und der Hohe Vertreter haben am 10. März 2023 eine Gemeinsame Mitteilung über eine erweiterte EU-Strategie für maritime Sicherheit angenommen, um eine friedliche Nutzung der Meere zu gewährleisten und den maritimen Raum vor neuen Bedrohungen zu schützen. Außerdem haben sie einen aktualisierten Aktionsplan angenommen, mit dem die Strategie umgesetzt wird. Die maritime Sicherheit ist für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten von entscheidender Bedeutung. Die EU-Mitgliedstaaten bilden zusammen die größte gemeinsame ausschließliche Wirtschaftszone der Welt. Die Wirtschaft der EU hängt stark von einem sicheren und geschützten Ozean ab. Über 80 % des weltweiten Handels werden auf dem Seeweg abgewickelt, und etwa zwei Drittel der weltweiten Öl- und Gasvorkommen werden entweder aus dem Meer gewonnen oder auf dem Seeweg transportiert. Bis zu 99 % der globalen Datenströme werden über Unterseekabel übermittelt. Der maritime Raum muss weltweit sicher sein, um das Potenzial der Ozeane und der nachhaltigen blauen Wirtschaft voll auszuschöpfen. Die EU beabsichtigt, ihr bereits breites Spektrum an Instrumenten (sowohl ziviler als auch militärischer Art) zur Förderung der maritimen Sicherheit auszubauen.

Anpassung an neue Bedrohungen

Die Sicherheitsbedrohungen und -herausforderungen haben sich seit der Annahme der EU-Strategie für maritime Sicherheit im Jahr 2014 vervielfacht und erfordern neue und verstärkte Maßnahmen. Seit langem bestehende illegale Aktivitäten wie Piraterie, bewaffnete Raubüberfälle auf See, Schleusung von Migranten,

Menschenhandel, Waffen- und Drogenhandel sowie ¹³Terrorismus stellen nach wie vor große Herausforderungen dar. Allerdings muss auch mit neuen und sich weiterentwickelnden Bedrohungen im Zusammenhang mit dem zunehmenden geopolitischen Wettbewerb, dem Klimawandel und der Verschlechterung der Meeresumwelt sowie mit hybriden und Cyberangriffen gerechnet werden. Jetzt bietet sich die Gelegenheit, nachhaltige Lösungen für die vielfältigen Herausforderungen der maritimen Sicherheit, mit denen die EU und die internationale Gemeinschaft konfrontiert sind, vorzulegen. Zugleich kann so die Rolle und Glaubwürdigkeit der EU auf internationaler Ebene gestärkt werden. Die jüngsten geopolitischen Entwicklungen, wie die militärische Aggression Russlands gegen die Ukraine, zeigen deutlich, dass die EU nicht nur in ihrem eigenen Hoheitsgebiet und in ihren eigenen Gewässern, sondern auch in ihrer Nachbarschaft und darüber hinaus ihre Sicherheit verbessern und handlungsfähiger werden muss.

Eine aktualisierte europäische Strategie für maritime Sicherheit (EUMSS)

Die aktualisierte EUMSS ist ein Rahmen, innerhalb dessen die EU Maßnahmen zum Schutz ihrer Interessen auf See und zum Schutz ihrer Bürgerinnen und Bürger, ihrer Werte und ihrer Wirtschaft ergreifen kann. Die aktualisierte Strategie für maritime Sicherheit fördert den Weltfrieden und die internationale Sicherheit sowie die Achtung internationaler Regeln und Grundsätze und gewährleistet gleichzeitig die Nachhaltigkeit der Ozeane und den Schutz der biologischen Vielfalt.

¹⁴ Quelle: Europäische Kommission - Pressemitteilung Brüssel, 10. März 2023



EU-STRATEGIE FÜR MARITIME SICHERHEIT

175
1848
2023

HAUPTZIELE



Wahrung der EU-Interessen auf See – Bürger, Wirtschaft, Infrastruktur und Grenzen



Schutz unserer natürlichen Ressourcen und der Meeresumwelt



Achtung des Völkerrechts, insbesondere des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen



Unverzögliche und effektive Reaktion auf zunehmende Bedrohungen (z. B. Cyber- und hybride Bedrohungen)



Gewährleistung einer angemessenen Aus- und Weiterbildung zur Abwehr von Bedrohungen (z. B. Cyberfähigkeiten)

Warum besteht Handlungsbedarf?

Die Gewährleistung sicherer und geschützter Ozeane ist für die europäische Wirtschaft und die Weltwirtschaft von entscheidender Bedeutung:



Über 80 %
des weltweiten Handels werden auf dem Seeweg abgewickelt.



Etwa **zwei Drittel**
der weltweiten Öl- und Gasvorkommen werden entweder aus dem Meer gewonnen oder auf dem Seeweg transportiert.



Bis zu 99 %
der internationalen Daten- und Kommunikationsübertragungen werden über Unterseekabel abgewickelt (mehr als **400 Unterseekabel** mit einer Gesamtlänge von 1,3 Millionen Kilometern).

Es gilt, eine zunehmende Anzahl an anhaltenden und neuen Bedrohungen zu bewältigen:



Anhaltende Bedrohungen
(Piraterie, bewaffnete Raubüberfälle, Schmuggel, Menschenhandel, Waffen- und Drogenhandel usw.)



Hybrid- und Cyberangriffe
auf **kritische Infrastruktur** (Unterseekabel, Pipelines usw.)



Klimawandel und Umweltzerstörung
(Meeresverschmutzung, Erschöpfung der Fischbestände, Verlust der biologischen Vielfalt)

Die Strategie wird von der EU und ihren Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten umgesetzt. In der Gemeinsamen Mitteilung und dem dazugehörigen Aktionsplan werden mehrere integrierte Maßnahmen genannt, die den Interessen der EU dienen. Zu diesem Zweck wird die EU ihre Maßnahmen zu sechs strategischen Zielen verstärken:

- **Intensivierung der Tätigkeiten auf See.** Zu den Maßnahmen gehören die Organisation von Marineübungen auf EU-Ebene, die Weiterentwicklung der Einsätze der Küstenwache in europäischen Meeresbecken, die Ausweisung neuer Seegebiete, die für die Umsetzung des Konzepts der koordinierten maritimen Präsenzen (ein Instrument zur besseren Koordinierung der Einsatzmittel der Marine und der Luftwaffe der Mitgliedstaaten in bestimmten Seegebieten) von Interesse sind, sowie verstärkte Sicherheitskontrollen in EU-Häfen.
- **Zusammenarbeit mit Partnern.** Zu den Maßnahmen gehören die Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO und die Intensivierung der Zusammenarbeit mit allen einschlägigen internationalen Partnern, um die regelbasierte Ordnung auf See, insbesondere das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, einzuhalten.
- **Führungsrolle bei der Sensibilisierung für den maritimen Raum.** Zu den Maßnahmen gehören die verstärkte Überwachung durch Küsten- und Offshore-Patrouillenschiffe und die Stärkung des gemeinsamen Informationsraums (CISE). Dadurch soll sichergestellt werden, dass die beteiligten nationalen und EU-Behörden Informationen auf sichere Weise austauschen können.
- **Risiko- und Bedrohungsmanagement.** Zu den Maßnahmen gehören die Durchführung regelmäßiger Seeübungen unter Beteiligung ziviler und militärischer Akteure, die Überwachung und der Schutz kritischer maritimer Infrastrukturen und Schiffe (einschließlich Passagierschiffe) vor physischen und Cyberbedrohungen sowie die Räumung nicht gezündeter Sprengkörper und Minen im Meer.
- **Stärkung der Kapazitäten.** Zu den Maßnahmen gehören die Entwicklung gemeinsamer Anforderungen an Verteidigungstechnologien im maritimen Bereich, die Intensivierung der Arbeiten an Projekten wie der Europäischen Patrouillenkorvette (neue Klasse von Kriegsschiffen) und die Verbesserung der U-Boot-Abwehr.

- **Bildung und Ausbildung** durch die Förderung von Qualifikationen im Bereich der hybriden Sicherheit und der Cybersicherheit, insbesondere im zivilen Bereich, und die Durchführung von Schulungsprogrammen, die Partnern aus Drittländern offenstehen.

Die aktualisierte Strategie und der dazugehörige Aktionsplan werden zur Umsetzung des Strategischen Kompasses der EU für Sicherheit und Verteidigung beitragen.

Nächste Schritte

Die Kommission und der Hohe Vertreter ersuchen die Mitgliedstaaten, die Strategie zu billigen und ihrerseits umzusetzen. Die Kommission und der Hohe Vertreter werden innerhalb von drei Jahren nach Billigung der aktualisierten Strategie durch den Rat der Europäischen Union einen Fortschrittsbericht vorlegen.

Hintergrund

Die EU-Strategie für maritime Sicherheit und ihr Aktionsplan sind seit 2014 in Kraft. Der Aktionsplan wurde zuletzt 2018 aktualisiert. Die vorgeschlagene Aktualisierung knüpft an die Schlussfolgerungen des Rates zur maritimen Sicherheit vom Juni 2021 an, in denen die Kommission und der Hohe Vertreter aufgefordert wurden, zu prüfen, ob eine solche Aktualisierung erforderlich ist.

Seit 2014 bieten die EUMSS und der dazugehörige Aktionsplan einen umfassenden Rahmen, um auf sicherheitspolitische Herausforderungen auf See zu reagieren und abschreckend zu wirken. Sie haben insbesondere durch den Informationsaustausch eine engere Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Behörden angeregt. Die EUMSS hat dazu beigetragen, eine regelbasierte Ordnung auf See zu fördern und die internationale Zusammenarbeit im maritimen Bereich auszubauen. Sie hat die Autonomie und die Fähigkeit der EU gestärkt, auf Bedrohungen und Herausforderungen im Bereich der maritimen Sicherheit zu reagieren. Die EU hat sich zu einem anerkannten Akteur im Bereich der maritimen Sicherheit entwickelt, indem sie ihre eigenen Marineoperationen durchführt, die Sensibilisierung für den maritimen Raum verbessert und mit einem breiten Spektrum externer Partner zusammenarbeitet.



Sechs strategische Ziele

**1) Intensivierung der Tätigkeiten auf See:**

- Organisation einer jährlichen Marineübung auf EU-Ebene
- Verstärkung bestehender EU-Marineoperationen
- Weiterentwicklung der Einsätze der Küstenwache in europäischen Meeresbecken
- Ausweitung des Konzepts der koordinierten maritimen Präsenzen auf neue Seegebiete von Interesse

**2) Zusammenarbeit mit Partnern durch:**

- Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO
- Ausbau der Partnerschaften mit gleichgesinnten Ländern, regionalen und internationalen Organisationen
- Entsendung von EU-Verbindungsbeamten in maritime Informationszentren in Nicht-EU-Ländern
- Förderung des Dialogs und Austausch bewährter Verfahren über das Forum für Europäische Küstenwachfunktionen

**3) Verbesserung der Lageerfassung im maritimen Raum durch:**

- Stärkung des gemeinsamen Informationsraums (Common Information Sharing Environment, CISE) und MARSUR
- Stärkung der Überwachung durch Küsten- und Offshore-Patrouillenschiffe

**4) Risiko- und Bedrohungsmanagement durch:**

- regelmäßige Marineübungen unter Beteiligung ziviler und militärischer Akteure
- Überwachung und Schutz kritischer maritimer Infrastrukturen und Schiffe vor physischen und Cyberbedrohungen
- Räumung nicht gezündeter Sprengkörper und Minen im Meer
- Weiterentwicklung des Bewusstseins für und der Bereitschaft zur Bekämpfung von Bedrohungen im Zusammenhang mit Klimawandel und Umweltzerstörung

**5) Stärkung der Kapazitäten durch:**

- Entwicklung gemeinsamer Anforderungen und Konzepte für Verteidigungstechnologien im maritimen Bereich
- Intensivierung der Arbeiten an Projekten wie der Europäischen Patrouillenkorvette oder Verbesserung der U-Boot-Abwehr

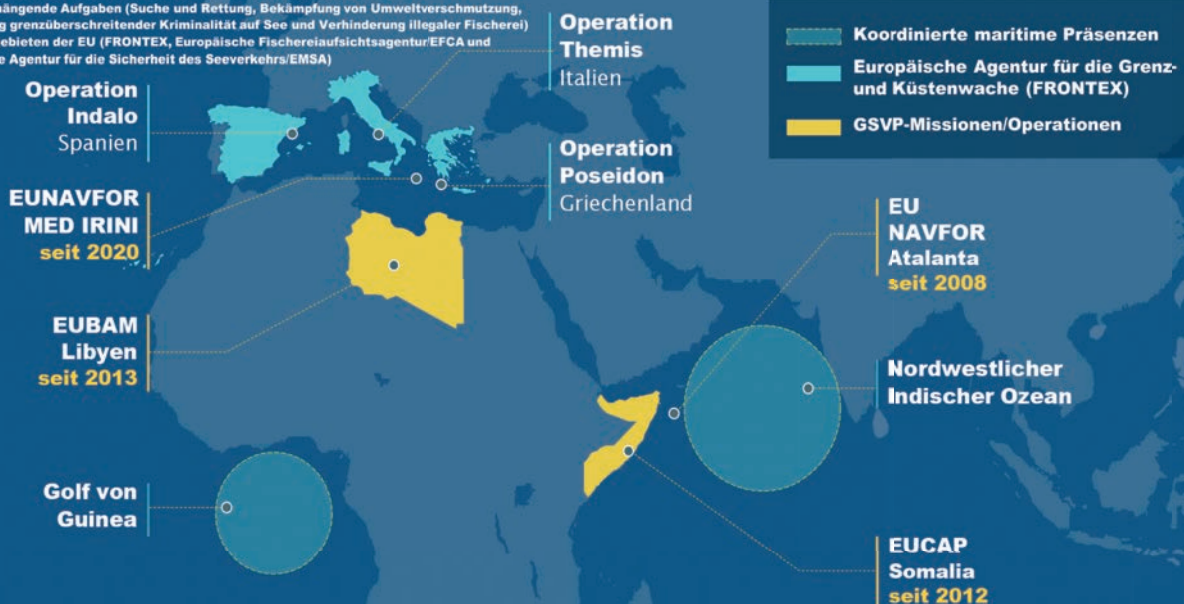
**6) Aus- und Weiterbildung durch:**

- Förderung von Qualifikationen im Bereich der hybriden Sicherheit und der Cybersicherheit, insbesondere im zivilen Bereich
- Durchführung von Schulungen und gemeinsamen Übungen, die Partnern aus Drittländern offenstehen



DIE MARITIME SICHERHEIT DER EU WELTWEIT

Mehrzweckoperationen der EU zur Überwachung von Seegebieten und damit zusammenhängende Aufgaben (Suche und Rettung, Bekämpfung von Umweltverschmutzung, Bekämpfung grenzüberschreitender Kriminalität auf See und Verhinderung illegaler Fischerei) in den Seegebieten der EU (FRONTEX, Europäische Fischereiaufsichtsagentur/EFCA und Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs/EMSA)



2.1 ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Daten und Fakten zur Weltwirtschaft¹⁵

Wachstum des weltweiten Bruttoinlandsprodukts (BIP) bis 2024

Laut der Prognose wird das weltweite BIP im Jahr 2023 um rund 3 % gegenüber dem Vorjahr wachsen. Für das Jahr 2024 wird das weltweite Wirtschaftswachstum auf rund 3 % gegenüber dem Vorjahr prognostiziert. Das Bruttoinlandsprodukt gilt als wichtiger Indikator für die Wirtschaftskraft eines Landes.

Das reale Bruttoinlandsprodukt berücksichtigt die Preisentwicklung. Seine Veränderung wird auch als Wirtschaftswachstum bezeichnet.

Das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) hat sich 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,9 Billionen US-Dollar auf insgesamt rund 100,2 Billionen US-Dollar erhöht. Allein die vier größten Volkswirtschaften der Welt, die USA, China, Japan und Deutschland vereinen mit ihrem Bruttoinlandsprodukt die Hälfte der globalen Wirtschaftsleistung auf sich.

Für das Jahr 2023 wird ein Anstieg des globalen BIP auf rund 105,6 Billionen US-Dollar erwartet.

Nicht nur in den Industriestaaten, sondern auch in den Schwellen- und Entwicklungsländern, schreitet der

Wandel von der Industriegesellschaft zur Dienstleistungsgesellschaft immer weiter voran. Im Jahr 2016 trug der Dienstleistungssektor bereits rund zwei Drittel zum globalen BIP bei. Im Vergleich der Weltregionen zeigt sich insbesondere für die EU und Nordamerika die hohe Bedeutung des Dienstleistungssektors.

Die USA sind die größte Volkswirtschaft der Welt. Mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) von rund 25,5 Billionen US-Dollar belegen die Vereinigten Staaten den ersten Platz im Ranking der Länder mit dem größten BIP im Jahr 2022. China folgt den USA mit einem BIP von rund 18,1 Billionen US-Dollar mit deutlichem Abstand auf dem zweiten Platz. Das Reich der Mitte ist jedoch nicht nur die größte Volkswirtschaft Asiens, sondern auch einer der mächtigsten Staaten der Welt.

Kein afrikanisches Land in der Rangliste vertreten

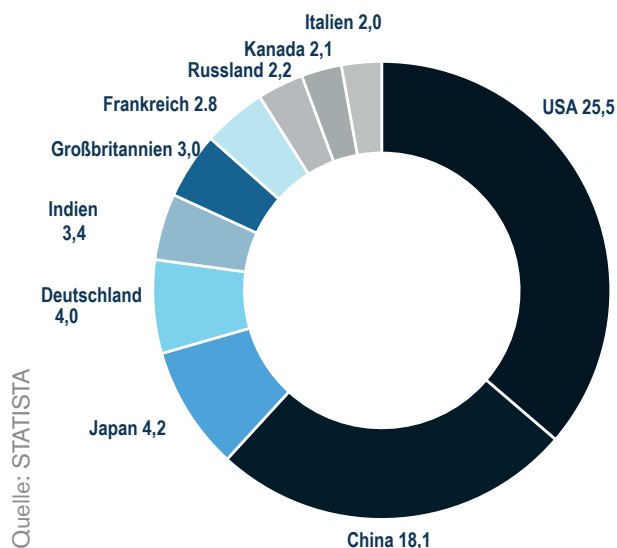
Deutschland erzielt mit rund 4,1 Billionen US-Dollar im Jahr 2022 das vierthöchste Bruttoinlandsprodukt der

¹⁵ STATISTA Statistisches Bundesamt

Veröffentlicht von Bruno Urmersbach, 25.07.2023 und 28.04.2023 <https://de.statista.com/themen/1181/weltwirtschaft/#topicOverview>
entnommen 07.06.2023

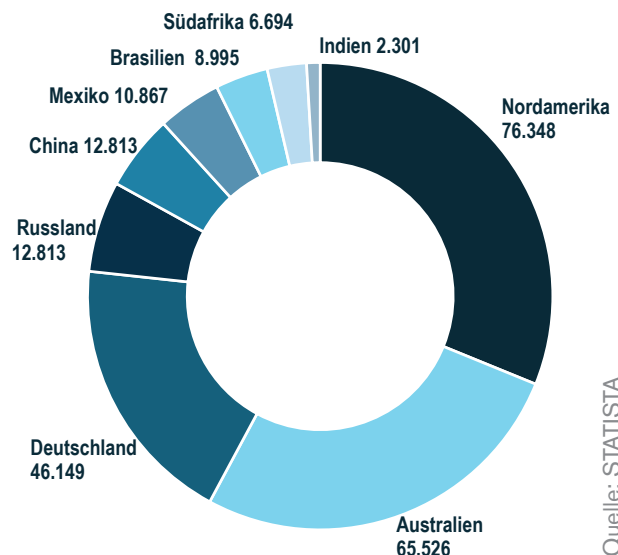
10 Länder mit dem größten Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2022

In Billionen US-Dollar



Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf 2022

In US-Dollar



Welt und das höchste BIP innerhalb Europas und der Europäischen Union.

Großbritannien ist im Jahr 2022 nicht länger eine der fünf größten Volkswirtschaften weltweit. Indiens Volkswirtschaft ist im Jahr 2022 das Land mit dem fünftgrößten Bruttoinlandsprodukt weltweit.

Brasilien als größte Volkswirtschaft Südamerikas und der Mercosur-Staaten belegt mit einem BIP von rund 1,9 Billionen US-Dollar im Jahr 2022 weltweit den elften Platz in der Liste der Länder mit dem größten BIP der Welt. Nigeria ist als größte Volkswirtschaft Afrikas mit einem BIP von rund 477,4 Milliarden US-Dollar (2022) nicht im Ranking der Länder mit dem größten BIP weltweit vertreten.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)

Das BIP bezeichnet den Gesamtwert aller Waren und Dienstleistungen, die im betreffenden Jahr innerhalb der Landesgrenzen (Inlandskonzept) hergestellt wurden und dem Endverbrauch dienen. Die Staatsangehörigkeit der Leistungserbringer ist dabei unerheblich, solange die Leistung im Staatsgebiet generiert wurde. Es gilt als wichtiger Indikator für die Wirtschaftskraft eines Landes.

Bruttonationaleinkommen (BNE)

Das BNE bezeichnet hingegen den Gesamtwert aller Waren und Dienstleistungen, die im betreffenden Jahr von Inländern (Inländerkonzept) hergestellt wurden. Die Bezugsgröße ist die Staatsangehörigkeit und nicht das Staatsgebiet (insofern weiterhin der erste Wohnsitz im Staatsgebiet liegt). Es gilt als wichtigster Einkommensindikator.

Bruttosozialprodukt (BSP)

BSP ist die veraltete Bezeichnung für das Bruttonationaleinkommen.

Analysen und Berichte des Bundesministeriums für Finanzen (BMF) 16

- Vom 10. bis 16. April 2023 fanden in Washington, D.C. anlässlich der Frühjahrstagung des Internationalen Währungsfonds (IWF) und der Weltbankgruppe u. a. Treffen der G7- und G20-Finanzministerinnen und -minister und -Notenbankgouverneurinnen und -gouverneure sowie des Lenkungsausschusses des IWF (International Monetary and Financial Committee, IMFC) statt.
- Gegenwärtig bestehen viele Herausforderungen für die Weltwirtschaft und die internationale Finanzarchitektur: insbesondere der russische Angriffskrieg

gegen die Ukraine mit seinen wirtschaftlichen Folgen, weiterhin zu hohe Inflation in vielen Ländern, schwache mittelfristige Wachstumsaussichten und hohe Verschuldung vieler Niedrigeinkommensländer. Gleichwohl waren die Treffen nicht von akut notwendiger Krisenbewältigung geprägt.

- Im Zentrum der Treffen standen vielmehr der vertrauensvolle gegenseitige Austausch und die gemeinsame Suche nach kooperativen Problemlösungen mit den Vertreterinnen und Vertretern anderer Länder bei G7, G20 und IMFC, insbesondere über den richtigen geld- und finanzpolitischen Umgang mit Inflation, die Minderung von Risiken im Finanzsektor sowie Strukturreformen für Wachstum und für Klimaschutz.
- Multilaterale Zusammenarbeit und Lastenteilung bleiben zentral – bei der Lösung von Verschuldungsfällen, beim Klimaschutz und bei der finanziellen Unterstützung von Niedrigeinkommensländern, z. B. über den Poverty Reduction and Growth Trust des IWF.

Der IWF stellte am 11. April 2023 seinen aktuellen Bericht zur Lage und zum Ausblick der Weltwirtschaft, den World Economic Outlook (WEO), vor. Die globale Wachstumserwartung für das Jahr 2023 wurde im Vergleich zur vorangegangenen Prognose im Januar 2023 leicht nach unten auf 2,8 % und die Inflationserwartung für das Jahr 2023 leicht nach oben auf 7,0 % revidiert.

Im Jahr 2024 soll das Wachstum leicht anziehen; die Inflation soll zurückgehen, allerdings in vielen Ländern noch oberhalb der Inflationsziele der Notenbanken liegen. Bei dieser Prognose dominieren laut IWF

Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts vom 1. Quartal 2021 – 1. Quartal 2023 (gegenüber dem Vorquartal)

	USA	China	DE	EURO-Zone
1. Quartal 2021	1,5 %	0,3 %	–1,7 %	–0,1 %
2. Quartal 2021	1,6 %	1,3 %	2,2 %	2,2 %
3. Quartal 2021	0,6 %	0,7 %	1,7 %	2,3 %
4. Quartal 2021	1,7 %	1,6 %	–0,3 %	0,3 %
1. Quartal 2022	–0,4 %	1,3 %	0,24 %	0,62 %
2. Quartal 2022	–0,6 %	0,4 %	0,1 %	0,9 %
3. Quartal 2022	3,2 %	3,9 %	0,5 %	0,4 %
4. Quartal 2022	2,6 %	0,6 %	–0,4 %	0,0 %
1. Quartal 2023	1,3 %	2,2 %	–0,3 %	-----

Zwei Monatsbericht des BMF/Mai 2023
Frühjahrstagung des Internationalen
Währungsfonds und der Weltbankgruppe



Quelle: STATISTA

gegenwärtig noch die Abwärtsrisiken für die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für Deutschland geht der IWF für das Jahr 2023 von einem leichten Rückgang des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) aus.

Die Frühjahrsprojektion der Bundesregierung vom 26. April (BIP-Veränderung 2023 +0,4 %) und die Einschätzung der führenden Wirtschaftsforschungsinstitute in ihrer Gemeinschaftsdiagnose vom 6. April 2023 (+0,3 %) fallen dagegen etwas optimistischer aus.

Aufgrund der immer noch erhöhten Inflation hat nach Ansicht des IWF eine anhaltend straffe Geldpolitik international weiter Priorität. Die Fiskalpolitik solle die Geldpolitik durch eine zurückhaltende Ausrichtung unterstützen und die Inflation nicht durch eine expansive Ausrichtung zusätzlich befeuern. Eine solche Entlastung der Geldpolitik könnte indirekt auch stabilisierend auf das Finanzsystem wirken (beispielsweise durch einen weniger steilen Zinspfad).

Bei den Diskussionen in Washington, D.C. fand Bundesfinanzminister Christian Lindner damit Bestätigung für den Kurs einer stabilitätsorientierten Finanzpolitik, einhergehend mit dem erforderlichen Übergang vom expansiven finanzpolitischen Krisenmodus in die Normalität. Dies impliziert auch die finanzpolitisch, verfassungsrechtlich wie auch ökonomisch gebotene Rückkehr zur regulären Kreditobergrenze der Schuldenbremse ab dem Bundeshaushalt 2023.

Gleichzeitig können engagierte Strukturreformen, die die Rahmenbedingungen für mehr private Investitionen und Innovationen verbessern, die volkswirtschaftliche Produktivität steigern und somit das gesamtwirtschaftliche Wachstum befördern. Dies ist auch vor dem Hintergrund bedeutsam, dass der IWF im Kontext multipler internationaler Krisen seine mittelfristigen Wachstumserwartungen auf das niedrigste Niveau seit Jahrzehnten abgesenkt hat. Der IWF stellt überdies in seinem aktuellen Finanzstabilitätsbericht Global Financial Stability

Report (GFSR) gestiegene Stabilitätsrisiken in einem Umfeld hoher Inflation und Zinssätze fest. Es gebe aktuell aber keine Anzeichen einer breiten Banken- oder Finanzmarktkrise. Dank der regulatorischen und aufsichtlichen Reformen nach der großen Finanzkrise der Jahre 2008/2009 sei das Finanzsystem auf Stress-Episoden gut vorbereitet.

Intensive Beobachtung, risikoadäquate Regulierung und eine schlagkräftige Aufsicht seien zentral. Sorgen bereitet dem IWF, dass geopolitische Spannungen zu einer Fragmentierung von Handel und Finanzströmen führen könnten.

Unterstützung der Ukraine

Die Entwicklungen in der Ukraine wurden bei der Frühjahrstagung eng im Blick gehalten. Die weitere finanzielle Unterstützung des Landes war auch Thema beim Treffen der G7.

Gemeinsam mit ihren Partnern unterstützt die Bundesregierung das Ende März 2023 verabschiedete konditionierte IWF-Programm für die Ukraine in Höhe von insgesamt 15,6 Mrd. US-Dollar. Hierfür hat sich Deutschland in der Gruppe der Gläubiger der Ukraine im Rahmen des Pariser Clubs dafür entschieden, das Schuldenmoratorium für die Ukraine bis 2027 zu verlängern. Zins- und Tilgungslasten für die Ukraine werden also noch länger ausgesetzt. Außerdem ist Deutschland bereit, in einer zweiten Phase, sofern notwendig, eine umfassende Schuldenrestrukturierung vorzunehmen, um die Schuldentragfähigkeit der Ukraine wiederherzustellen. Dies ist auch ein Signal, um ähnliche Lösungen mit dem Privatsektor zu erreichen.

Die Auszahlung der IWF-Kredittranchen ist an erfolgreiche Reformumsetzung der Ukraine geknüpft, u. a. in den Bereichen inländische Einnahmengenerierung, Finanzmarktstabilität und Korruptionsbekämpfung.



© Wolfgang Gröb

Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts von Industrie- und Schwellenländern

Land	2022	2023*	2024*
Industrieländer	2,7 %	1,3 %	1,4 %
USA	2,1 %	1,6 %	1,1 %
Japan	1,1 %	1,3 %	1,0 %
Kanada	3,4 %	1,5 %	1,5 %
Euroraum	3,5 %	0,8 %	1,4 %
Deutschland	1,8 %	– 0,1 %	1,1 %
Frankreich	2,6 %	0,7 %	1,3 %
Italien	3,7 %	0,7 %	0,8 %
Großbritannien	4,0 %	– 0,3 %	1,0 %
Schwellenländer	4,0 %	3,9 %	4,2 %
Russland	– 2,1 %	0,7 %	1,3 %
China	3,0 %	5,2 %	4,5 %
Brasilien	2,9 %	0,9 %	1,5 %
Indien	6,8 %	5,9 %	6,3 %
Subsahara-Afrika	3,9 %	3,6 %	4,2 %
Prognose * 2023/2024			



Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF)
World Economic Outlook, April 2023

Finanzielle Unterstützung von Niedrigeinkommensländern

Der Poverty Reduction and Growth Trust (PRGT – Treuhandfonds für Armutsbekämpfung und Wachstum) ist ein vom IWF verwalteter Treuhandfonds für einkommensschwache Länder. Angesichts gestiegener Finanzierungsbedarfe aufseiten der Niedrigeinkommensländer (z. B. aufgrund der Pandemie und der durch den russischen Angriffskrieg ausgelösten Nahrungsmittel- und Energiepreissteigerungen) sowie eines gestiegenen globalen Zinsniveaus stellt der IWF zunehmende Finanzierungslücken beim PRGT fest.

IWF Managing Director Kristalina Georgieva nutzte daher die Frühjahrstagung, um für zusätzliche Finanzierungsbeiträge zu werben. Bundesfinanzminister Christian Lindner hat in Washington, D.C. die Bedeutung einer fairen und breiten internationalen Lastenteilung zur Finanzierung des PRGT betont. Deutschland gehört bereits zu den größten Gebern und trägt derzeit ein Darlehen in Höhe von 3 Mrd. Euro (Auszahlung 2021 bis 2023) und einen Zuschuss in Höhe von 100 Mio. Euro (Auszahlung 2023 bis 2032) zum PRGT bei. Auch am Resilience and Sustainability Trust (RST – Treuhandfonds für Widerstandsfähigkeit und Nachhaltigkeit) des IWF zur Finanzierung längerfristiger Strukturanpassungen, insbesondere im Klima- und Gesundheitsbereich, beteiligt sich Deutschland mit einem Darlehen aus dem Bundeshaushalt in Höhe von 6,3 Mrd. Euro.

Die Notwendigkeit zusätzlicher hochkonzessionärer Finanzierung für die ärmsten Länder spielt auch bei der G20-Initiative Capital Adequacy Framework der multilateralen Entwicklungsbanken eine große Rolle.

Es werden hierbei verschiedene Möglichkeiten erarbeitet und diskutiert, um mit dem Eigenkapital der Banken zusätzliche Kreditvergabemöglichkeiten für Entwicklungszwecke zu hebeln.

Der Poverty Reduction and Growth Trust (PRGT)

ist ein vom IWF verwalteter Treuhandfonds, der einkommensschwachen Ländern zinssubventionierte Darlehen zur Überwindung von Zahlungsbilanzschwierigkeiten sowie in besonderen Notlagen zur Verfügung stellt. Diese dienen damit auch der Armutsbekämpfung und Wachstumsförderung. In den PRGT zahlen Geberländer (PRGT-Gläubiger) Beiträge in Form von langfristigen Darlehen in das PRGT-Darlehenskonto ein. Deutschland zahlt derzeit ein Darlehen von 3 Mrd. Euro aus Haushaltsmitteln ein, andere Länder verleihen zu diesem Zweck Sonderziehungsrechte. Der IWF gibt dann die Gebermittel in Form von stark vergünstigten Darlehen an Niedrigeinkommensländer weiter. Der derzeitige Zinssatz beträgt 0 %. Die Zinssubventionierung wird aus dem PRGT-Zinssubventionskonto geleistet. Für das Zinssubventionskonto müssen Geber Zuschüsse beisteuern. Deutschland hat einen Zuschuss über insgesamt 100 Mio. Euro zugesagt.

2.2 ENTWICKLUNG DES WELTHANDELS

Welthandel entwickelt sich weiterhin schleppend

16

Der negative Ausblick von Mitte Juli 2023 bestätigt sich. Die weltweite Industrieproduktion war im Berichtsmont April 2023 im Vergleich zum Vormonat wieder rückläufig (–1,4 %), der Welthandel lag ebenfalls mit 1,4 % im Minus. Die Frühindikatoren für den Welthandel senden überwiegend positive Signale, Europa dürfte allerdings von der erwarteten Belebung weniger profitieren.

Der RWI/ISL-Containerumschlag-Index (Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung / Institut für Seeverkehr und Logistik) ist im Berichtsmont Mai 2023 leicht von 122,3 auf 123,4 Punkte gestiegen und lässt (saisonbereinigt) eine moderate Erholung des Welthandels erwarten.

In den chinesischen Häfen nahm der Umschlag besonders deutlich zu. In Europa gab der Nordrange-Index gegenüber April 2023 allerdings von 108,4 auf 104,1 nach. Im Juni 2023 dürfte der Welthandel laut Schiffbewegungsdaten des Kiel Trade Indikators etwas zunehmen.

Der IWF erwartet in den kommenden Jahren ein durchschnittliches Wachstum der Weltwirtschaft von rund 3 % pro Jahr und damit eine im historischen Vergleich unterdurchschnittliche Entwicklung. Laut dem aktuellen Prognosedurchschnitt von Consensus Economics dürfte die wirtschaftliche Aktivität in wichtigen Handelspartnerländern Deutschlands in 2023 nur verhalten zulegen (Euroraum: +0,6 %, USA: +1,3 %). Aus Asien dürften dagegen stärkere Impulse für die Weltwirtschaft kommen.

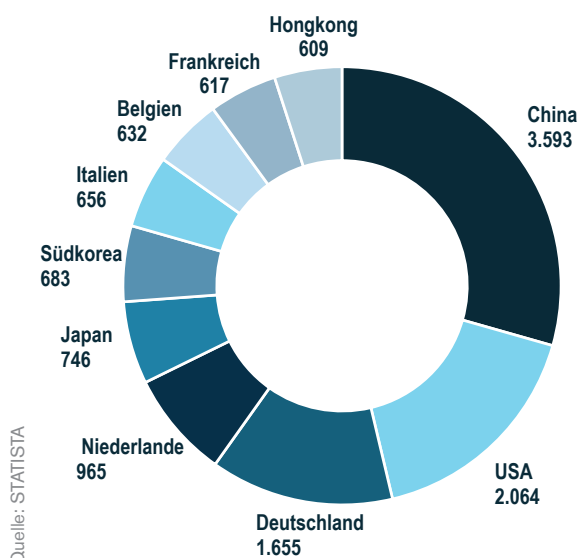
16 Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
25.07.2023 -ONLINE-VERSION-

Die wirtschaftliche Lage in Deutschland im Juli 2023

<https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2023/08/10-konjunktur-wirtschaftliche-lage.html>
entnommen 08.08.2023

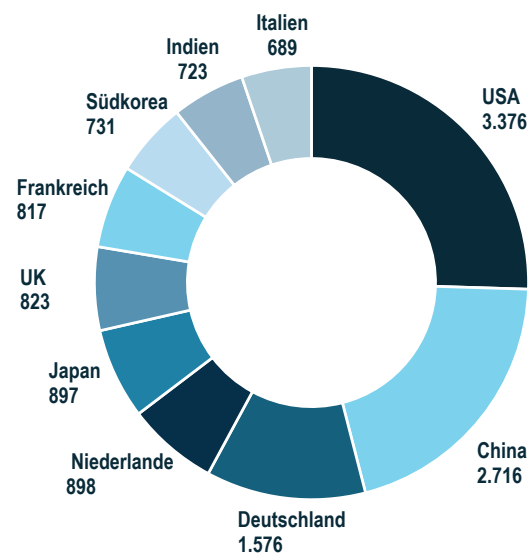
10 größten Exportländer 2022

In Mrd. US-Dollar



10 größten Importländer 2022

In Mrd. US-Dollar





175
1848
2023

© Wolfgang Gröb

Welthandel trübt sich ein¹⁷

Der negative Ausblick von Mitte Juli 2023 bestätigt sich: Die Werte des Kiel Trade Indicators für den Welthandel und auch für den Handel großer Volkswirtschaften sind im Juli 2023 im Vergleich zum Juni durchweg negativ (preis- und saisonbereinigt). Bereits die Schiffsbewe-

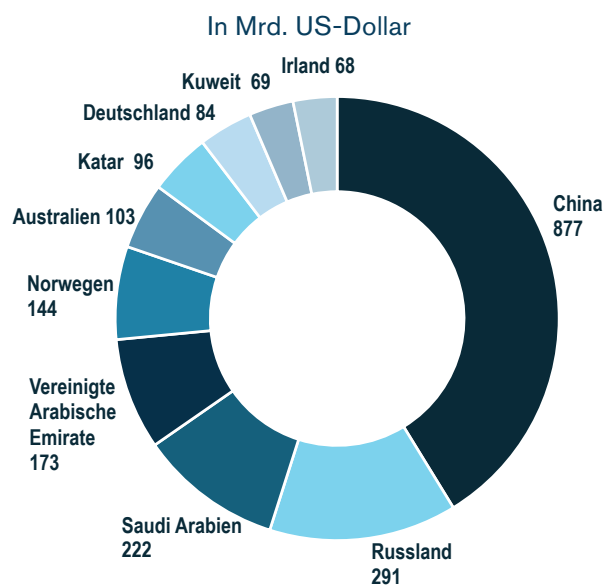
gungen der ersten Monathälfte verhießen nichts Gutes, mit Vorliegen der Daten für den kompletten Monat fällt die Vorhersage noch schlechter aus. Ursache dürften vor allem die weltweit eingetrübten Konjunkturaussichten sein. Die aktuellen, schlechten Nachrichten vom Seeverkehr – Niedrigwasser im Panamakanal und die

¹⁷ Quelle: IFW Institut für Weltwirtschaft

Autor: Dr. Vincent Stamer Handelspolitik vom 07.08.2023

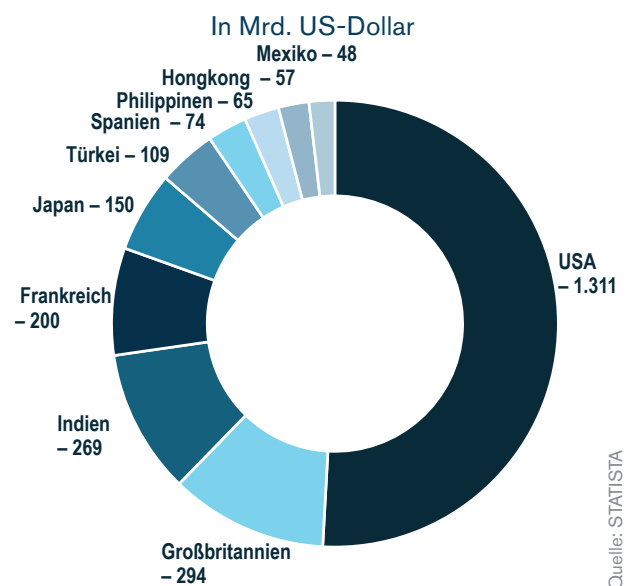
<https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/medieninformationen/2023/welthandel-truebt-sich-ein/>
entnommen 08.08.2023

10 größten Länder mit Handelsbilanzüberschuss 2022



Quelle: STATISTA

10 größten Länder mit Handelsbilanzdefizit 2022



Quelle: STATISTA

Havarie in der Nordsee – bleiben für das Gesamtbild folgenlos. Das jüngste Datenupdate des Kiel Trade Indicators weist für den Welthandel im Juli 2023 im Vergleich zum Vormonat Juni 2023 ein deutliches Minus von 1,6 % aus (preis- und saisonbereinigt).

Für Deutschland liegen die Werte des Kiel Trade Indicators sowohl für Exporte (–0,4 %) als auch Importe (–1,2 %) im roten Bereich. Gleiches gilt in noch etwas stärkerem Maße für die EU-Exporte (–1,6 %) und -Importe (–1,5 %).

„Die konjunkturelle Eintrübung hat Europa fest im Griff, in den wirtschaftlich stärksten Ländern Deutschland und Frankreich war die Stimmung in den Unternehmen in den letzten zehn Jahren nur im Pandemiejahr 2020 noch schlechter, das macht sich jetzt auch in den Handelszahlen bemerkbar“, sagt Vincent Stamer, Leiter Kiel Trade Indicator.

„Die Einschränkungen im Panamakanal durch das Niedrigwasser sind dagegen für Europa nahezu folgenlos, zu gering ist die Bedeutung der Handelsroute. Durch die Havarie in der Nordsee waren überhaupt keine Einschränkungen für den Seeverkehr zu beobachten.“

Bedeutung von China als Exportmarkt geht zurück

Den im Vergleich kräftigsten Rückgang verzeichnen die USA bei den Exporten (–3,7 %), auch die Importe (–0,8 %) sind negativ.

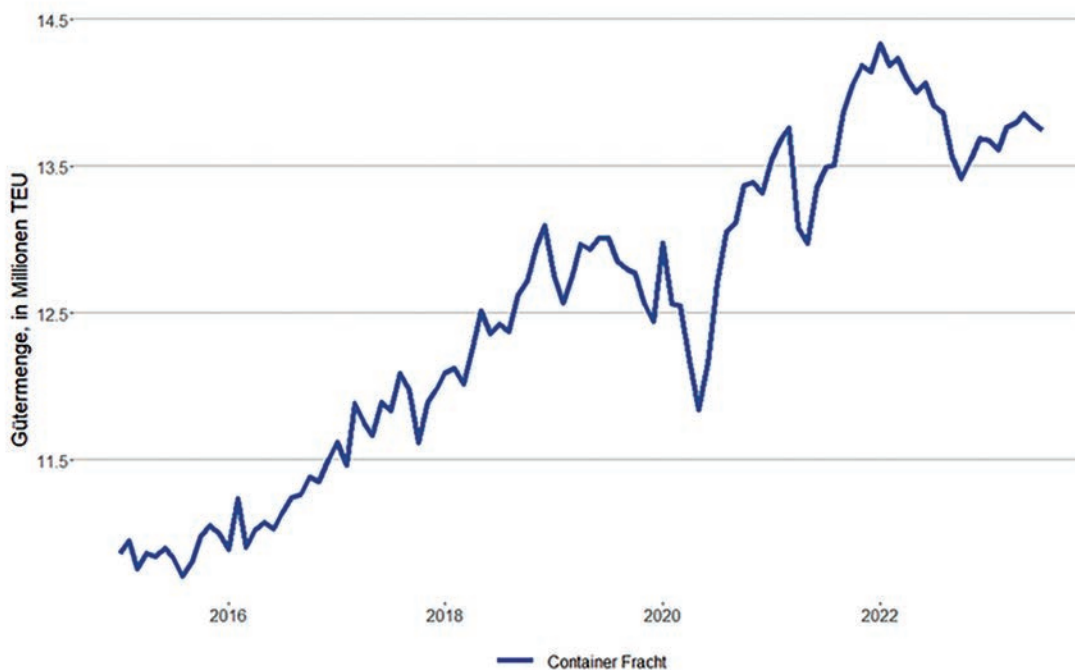
„Im Gegensatz zu Europa zeichnet sich für Nordamerika eine konjunkturelle Bodenbildung im Stimmungsbild der Unternehmen ab. Trotz ebenfalls schlechter Handelszahlen im Juli ist der Ausblick für die USA daher grundsätzlich besser“, so Stamer.

Bei Chinas Handel ist nach dem Aufwärtstrend der vergangenen Monate ein Rücksetzer zu beobachten, Exporte (–1,6 %) und Importe (–0,7 %) liegen im roten Bereich.

„China importiert inflationsbereinigt spürbar weniger Waren aus der Welt als in der Boomphase 2021“, so Stamer.

Chinas Anteil an deutschen Exporten ist im ersten Halbjahr von 7 % im Vorjahr auf 6,2 % in diesem Jahr gefallen. Die USA sind mit einem Anteil von fast 10 % das wichtigste einzelne Abnehmerland für deutsche Exporte.

Global gehandelte Gütermenge in Containern Stand: 03.08.2023



Quelle: Fleetmon, eigene Berechnungen.

Kiel Trade Indicator

Rückläufige Aktivität auf den Weltmeeren

Ins Bild der schwachen Handelszahlen im Juli passt die leicht rückläufige Aktivität auf den Weltmeeren. Die Menge an verschifften Standardcontainern sank auf rund 13,7 Millionen und damit um 1 % unter ihr Zwischenhoch im Mai und nunmehr 4 % unter ihr Allzeithoch im Frühjahr 2022.

Die Staus in der Containerschifffahrt gehen leicht zurück, und die Menge an verschifften Waren im Roten Meer, der wichtigsten Seehandelsroute zwischen Europa und Asien, sinkt um rund 50.000 Standardcontainer und liegt damit rund 13 % unter dem eigentlich zu erwartenden Wert.

Weitere Informationen zum Kiel Trade Indicator und einzelne Prognosen für 75 Länder und Regionen finden Sie auf www.ifw-kiel.de/tradeindicator.

Über den Kiel Trade Indicator

Der Kiel Trade Indicator schätzt die Handelsflüsse (Import und Exporte) von 75 Ländern und Regionen weltweit, sowie des Welthandels insgesamt. Im Einzelnen umfassen die Schätzungen über 50 Länder sowie Regionen wie die EU, Subsahara-Afrika, Nordafrika, den Mittleren Osten oder Schwellenländer Asiens.

Grundlage ist die Auswertung von Schiffsbewegungs-

daten in Echtzeit.

Ein am IfW Kiel programmierter Algorithmus wertet diese unter Zuhilfenahme von künstlicher Intelligenz aus und übersetzt die Schiffsbewegungen in preis- und saisonbereinigte Wachstumswerte gegenüber dem Vormonat.

Die Auswertung erfolgt zweimal im Monat. Um den 20. (ohne Pressemeldung) für den laufenden und den folgenden Monat und um den 5. (mit Pressemeldung) für den vergangenen und den laufenden Monat.

An- und ablegende Schiffe werden dabei für 500 Häfen weltweit erfasst. Zusätzlich werden Schiffsbewegungen in 100 Seeregionen analysiert und die effektive Auslastung der Containerschiffe anhand des Tiefgangs gemessen. Mittels Länder-Hafen-Korrelationen können Prognosen erstellt werden, auch für Länder ohne eigenen Tiefseehafen.

Der Kiel Trade Indicator ist im Vergleich zu den bisherigen Frühindikatoren für den Handel deutlich früher verfügbar, deutlich umfassender, stützt sich mit Hilfe von Big Data auf eine bislang einzigartig große Datenbasis und weist einen im Vergleich geringen statistischen Fehler aus. Der Algorithmus des Kiel Trade Indikators lernt mit zunehmender Datenverfügbarkeit dazu (machine learning), so dass sich die Prognosegüte im Lauf der Zeit weiter erhöht.



© Wolfgang Gröb

Ende der Rezession „nicht absehbar“ Industrieaufträge fallen erneut¹⁸

Die Auftragslage der deutschen Industrie war auch im April 2023 enttäuschend. Die deutsche Wirtschaft steckt in der Rezession fest – und Analysten sehen kein Ende in Sicht.

Die deutsche Industrie hangelt sich von Dämpfer zu Dämpfer und kann der Konjunktur derzeit keine Impulse verleihen. Nach einem massiven Auftragseinbruch im März sanken die Bestellungen der Betriebe überraschend auch im April, und zwar um 0,4 %, wie das Statistische Bundesamt am Dienstag mitteilte.

Auftragslage in der Industrie enttäuschend

Ökonomen hingegen hatten mit einem Anstieg um 3,0 % gerechnet, nachdem es im März mit 10,9 % das größte Auftragsminus seit den Anfangszeiten der Coronapandemie im April 2020 gegeben hatte. „Das ist ein schlechtes Signal“, kommentierte Commerzbank-Chefökonom Jörg Krämer. „Die technische Rezession im Winterhalbjahr war kein Ausrutscher.“



© Wolfgang Gröb

Auch die Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK) zeigte sich ernüchtert. „Die Auftragseingänge bleiben in einem tiefen Loch“, sagte DIHK-Außenwirtschaftsexpertin Carolin Herweg. Hohe Energiepreise, steigende Zinsen und der Fachkräftemangel bremsen die wirtschaftliche Dynamik und die Nachfrage nach Industriegütern. „Das konjunkturelle Umfeld wird damit zunehmend ungemütlicher.“ Auch Commerzbank-Volkswirt Krämer betonte, vieles spreche zusammen mit den weltweiten Zinserhöhungen für ein erneutes Schrumpfen der Wirtschaft in der zweiten Jahreshälfte.

Deutschland in der Rezession, Ende „nicht absehbar“

Die deutsche Wirtschaft schrumpfte Ende 2022 und Anfang 2023 und steckt nach landläufiger Definition damit in einer technischen Rezession. Nach enttäuschenden Daten zu Industrie-Aufträgen und Exporten sind viele Ökonomen skeptisch.

Nun zeichne sich ab, dass die Wirtschaft auch im laufenden zweiten Quartal 2023 schrumpfe, sagte Analyst Jörg Angele vom Vermögensverwalter Bantleon. „Deutschland steckt somit weiter in einer Rezession, deren Ende noch nicht absehbar ist.“

Deshalb dürfte die Wirtschaftsleistung auch im Gesamtjahr 2023 erkennbar sinken. „Die Hoffnungen auf einen bevorstehenden Aufschwung werden sich nicht erfüllen.“

Chefvolkswirt Alexander Krüger von der Hauck Aufhäuser Lampe Privatbank bezeichnete die Daten als Riesenenttäuschung. „Damit wird das Konjunkturgefühl immer mulmiger.“ In der Industrie laufe es weiter alles andere als rund.

„Der Abwärtstrend ist jedenfalls intakt, er hält seit mehr als einem Jahr an.“ Die Schwächephase in den USA werde dies eher noch bestärken. Noch seien Auftragspolster vorhanden. „Auch wegen der Klimapolitik hierzulande wird der Ritt für die Industrie ein harter bleiben.“

¹⁸ Quelle: Deutsche Wirtschaft Nachrichten 06.06.2023

<https://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/703544/ende-der-rezession-nicht-absehbar-industrieauftraege-fallen-erneut> entnommen 08.08.2023



175
1848
2023

© Wolfgang Gröb

Ist ein schwacher Welthandel Grund für den Abschwung?

Das Bundeswirtschaftsministerium reagierte verhalten. Allerdings hätte es im April ein Orderplus von 1,4 % gegeben, wenn man Großaufträge ausklammere, hieß es. „Die exportorientierte deutsche Wirtschaft leidet besonders unter der noch schwachen Weltwirtschaft und dem Rückgang der Bestellungen aus dem Euroraum“, erklärte das Ministerium.

Die Nachfrage im Inland halte sich dagegen vergleichsweise stabil. „Insgesamt deuten die schwachen Auftragseingänge aber noch nicht auf kurzfristige Wachstumsimpulse für die Industrieproduktion hin.“

Die Bestellungen aus dem Inland stiegen im April 2023 um 1,6 % zum Vormonat, während die Auslandsnachfrage um 1,8 % nachließ. Die Flaute trifft auch kleinere und mittlere Betriebe. Das KfW-Mittelstandsbarometer sank im Mai erstmals nach sechs Anstiegen in Folge. Demnach läuft es bei Industrie und Dienstleistern grundverschieden.

„Im Verarbeitenden Gewerbe rutschen sowohl die Lageurteile als auch die Erwartungen wieder stärker in den negativen Bereich“, erklärte die staatliche Förderbank KfW.

Die Dienstleister hingegen meldeten eine überdurchschnittlich gute und im Mai 2023 auch nochmal verbesserte Geschäftslage, bei pessimistischeren Erwartungen. „Für das Gesamtjahr 2023 erwarte ich nur ein geringfügiges Schrumpfen der Wirtschaftsleistung um 0,3 %“, sagte KfW-Chefökonomin Fritzi Köhler-Geib.

Die exportorientierte deutsche Wirtschaft kann derzeit auch kaum auf Rückenwind vom globalen Handel setzen, wie aus Daten vom Kieler Institut für Weltwirtschaft (IfW) hervorgeht. Demnach stagniert der Welthandel weitgehend. „Die große Erholung nach dem globalen Dämpfer im vergangenen Winterhalbjahr lässt also nach wie vor auf sich warten“, sagte IfW-Experte Vincent Stamer.

2.3 ENTWICKLUNG DER WELTHANDELSFLOTTE

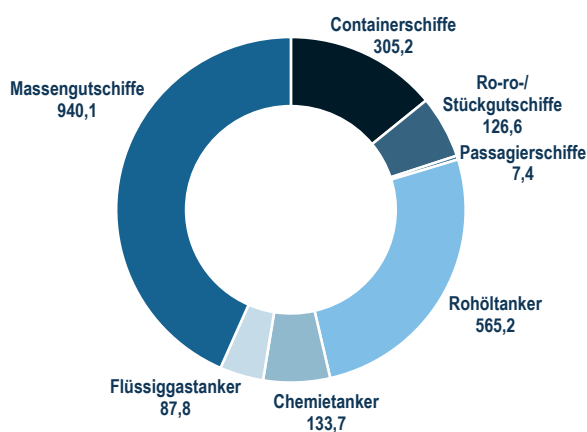
Welthandelsflotte 2022/2023¹⁹

Weltweiter Seehandel ging 2022 zurück

Das Wachstum des globalen Seehandels verlor in den letzten Monaten des Jahres 2022 weiter an Dynamik, was zu einem Rückgang der internationalen Frachtsendungen um 0,7 % im Jahresvergleich auf 11,88 Mrd. t führte, so Clarkson Research (CRSL) in seinem neuesten Seaborne Trade Monitor. Zu den Hauptfaktoren für dieses schwache Ergebnis zählen dem Bericht zufolge der Angriff Russlands auf die Ukraine und die Reaktionen darauf, ungünstige makroökonomische Indikatoren und insbesondere ein spürbarer Rückgang des Wirtschaftswachstums in China sowie der Druck auf die Verbraucher in den Ländern Westeuropas und des Nordostens Asien und Nordamerika. Lediglich im Laufe des laufenden Jahres wird mit einer leichten Erholung der Märkte und einem Wachstum des Seehandels um 1,5 % im Jahresverlauf gerechnet, der Druck auf die relativ schwache Weltwirtschaft wird jedoch anhalten.

Den größten Anteil am erwarteten Anstieg im laufenden Jahr wird erwartungsgemäß der Energiesektor haben, der ein Plus von rund 2,6 % verzeichnen wird. Experten erwarten zudem einen Anstieg des Seehandels mit Trockenmassengütern um 1,3 %. Nach einem Einbruch von 0,3 % im Jahr 2022 wird auch im Jahr 2023 mit einer negativen Entwicklung des Containerhandels gerechnet. Allerdings dürfte dieser mit –1,6 % deutlich geringer ausfallen als im vergangenen Jahr.

Tragfähigkeit der Welthandelsflotte nach Schiffstypen in Mio. DWT(01.01. 2023)



Quelle: ISL Bremen

Welthandelsflotte überschreitet 60.000-Märke

Zu Beginn des Jahres 2023 bestand die Welthandelsflotte aus 60.004 Schiffen mit einer Gesamtkapazität von 2,16 Mrd. DWT, nach einem Anstieg von 3,4 % gegenüber dem Vorjahr. Im Jahr 2022 wurden 1.463 Handelsschiffe mit insgesamt 79 Mio. DWT ausgeliefert, was einem Rückgang von 8,1 % gegenüber dem Vorjahr in DWT entspricht. Im gleichen Zeitraum wurden lediglich 305 Handelsschiffe mit einer Gesamtkapazität von 11 Millionen DWT zur Verschrottung verkauft, was einem Rückgang von 49,4 % gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Laut CRSL waren 4.792 Schiffe (8,0 %) der Handelsflotte mit einem SOx-Wäschersystem ausgestattet; dies entspricht rund 26 % der Flottenkapazität. Die Anzahl der bestellten Scrubber für Schiffe liegt bei rund 378 Schiffen, was 11 % nach Anzahl bzw. 19 % nach Tonnage entspricht. Die meisten aktuellen Scrubber-Systeme in der Flotte und im Auftragsbuch arbeiten als Open-Loop-Systeme.

Zu Beginn des Jahres 2023 waren 780 Handelsschiffe der Flotte (1,3 %) und 807 bestellte Einheiten (23,4 %) mit LNG-fähigen Motoren (Dual Fuel) ausgestattet.

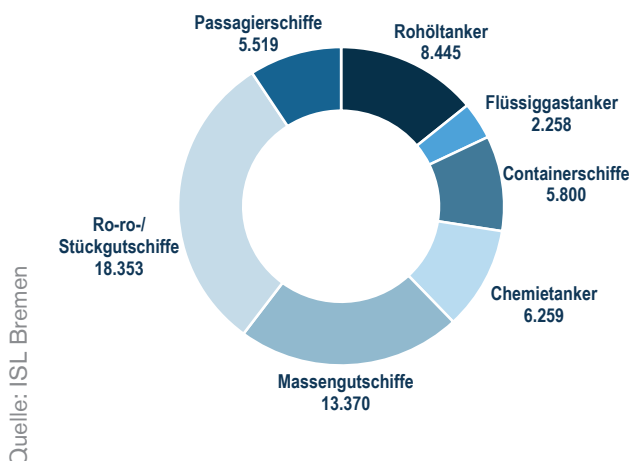
Klimafreundlichere nichtfossile Kraftstoffe wie Methanol, Ammoniak und grüner Wasserstoff aus erneuerbaren Energien befinden sich noch im Anfangsstadium. Von den Schiffen, die nichtfossile Brennstoffe nutzen, sind 58 mit Biokraftstoffen, 23 mit Methanol und 20 mit Ethan unterwegs. Im Auftragsbuch stehen rund 200 Schiffe für den Einsatz mit nichtfossilen Treibstoffen oder Antriebssträngen; einschließlich Methanol (56 Schiffe), Ethan (16), Biokraftstoffe (4), Wasserstoff (9) und Batterie-/Hybridantrieb (129).

Rekordbestellungen für alternative Kraftstoffe

Nach einem Rekordjahr 2021 sank das Auftragsvolumen für Neubauten im Jahresvergleich um 20,1 % (– 39,6 % DWT). Bisher wurden im Jahr 2022 1.305 Schiffe mit 41,1 Millionen CGT (82 Millionen DWT) bestellt. Die Bestellungen im Jahr 2022 wurden von LNG-Tankern (CGT-Anteil 36,5 %) und Containerschiffen (28,8 %) dominiert. Im Gegensatz dazu schrumpfte der Anteil der Massengutschiffe (15,4 %) und der Öltanker (8,2 %), da die Bestellungen für Öltanker und Massengutschiffe im Vergleich zum Vorjahr um 52 % bzw. 57 % zurückgingen.

¹⁹ Schiffahrts-Statistik und Marktbericht 2023, Band 67 Nr. 1-5, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) Bremen

Anzahl der Handelsschiffe nach Schiffstypen (01. 01. 2023)



Laut CRSL gibt es im Jahr 2022 einen Rekord bei der bestellten Tonnage für Handelsschiffe, die mit nicht-fossilen Brennstoffen betrieben werden können, davon 35 Einheiten für den Betrieb mit Methanol oder 14 Einheiten für den Betrieb mit Ethan. Weitere 379 Neubestellungen wurden mit LNG-fähigen Motoren (Dual Fuel) ausgestattet.

Laut CRSL stiegen die Schiffbauinvestitionen im Jahr 2022 trotz eines Rückgangs bei den Neubaufträgen um rund 6 % im Vergleich zum Vorjahr, wobei die Eigentümer weltweit (einschließlich Offshore) schätzungsweise 124 Milliarden US-Dollar in neue Schiffe investierten. Dies war auf höhere Schiffbaupreise, Rekordaufträge für LNG-Tanker und steigende Investitionen in alternative Kraftstoffe zurückzuführen.

Zu Beginn des Jahres 2023 umfasste der weltweite Auftragsbestand 3.451 Handelsschiffe mit einer Gesamtkapazität von 103 Millionen CGT (221 Millionen DWT). Der Großteil dieser Tonnage entfällt auf Containerschiffe (CGT-Anteil 32 %) und LNG-Tanker (25 %). Über alle Sektoren hinweg machte der weltweite Auftragsbestand 12,3 % der gesamten Handelsflotte in CGT aus, bei LNG-Tankern sind es 46,1 %, bei Containerschiffen 22,3 % und bei Autotransportern 20,1 %, bei Öltankern (4,1 %) und Massengutfrachter (7,0 %) lagen laut CRSL auf historischen Tiefstständen.

Bezogen auf die CGT erhielten chinesische (49,3 %) und südkoreanische Werften (37,8 %) im Jahr 2022 die meisten Aufträge, während europäische Schiffbauer nur 1,7 % (72 Handelsschiffe) ausmachten. Chinesische Werften bauen ihre Rolle in der globalen Schiffbauindustrie weiter aus. Der chinesische Auftragsbestand stieg im Jahresvergleich um 24,6 % auf 1.739 Handelsschiffe mit 45 Mio. CGT. Jedes zweite Handelsschiff

wird derzeit auf chinesischen Werften gebaut, was rund 44 % der weltweiten Auftragsbuchkapazität entspricht. Insgesamt stiegen die Schiffbaupreise im Jahr 2022 um etwa 5 %, nach 22 % im Vorjahr. Der Clarksons Newbuilding Price Index beendete das Jahr mit 162 Punkten, dem höchsten Wert seit 14 Jahren.

Ein markantes Beispiel für die Preisentwicklung seit Anfang letzten Jahres ist der Anstieg der Neubaupreise für Rohöltanker. Aufgrund der veränderten Fahrtgebiete mit längeren Distanzen steigen die Preise für Tankerneubauten und Gebrauchtschiffe nach einem starken Rückgang im Jahr 2021 seit Anfang 2022 wieder stark an. Der Neubaupreis für einen VLCC-Tanker hat sich seit Mitte 2021 fast verdoppelt, von 65 Millionen US-Dollar auf fast 120 Millionen US-Dollar.

Schwächster Auftragsbestand für Öltanker, Rekordaufträge für LNG-Tanker

Der Seetransport von Rohöl und seinen Produkten sowie Erdgas hat sich seit Beginn des Krieges in der Ukraine rasant verändert. Beispielsweise hat der Verlust Europas als Handelspartner Russlands dazu geführt, dass Indien und China ihre Importe von russischem Rohöl deutlich steigerten und signalisierte gleichzeitig, dass bei ähnlichen Preisen für russisches Öl weiterhin mit steigenden Einkaufsmengen zu rechnen ist. Darüber hinaus berichten Experten auch, dass russisches Öl zunehmend in globale Märkte im Nahen Osten, Lateinamerika oder Afrika verschifft wird. Auf der Transportseite führt dies zu einer deutlichen Verlängerung der Transportwege.

Im Öltankersektor haben die starken Erträge keinen Einfluss auf den Tanker-Auftragsbestand, der derzeit auf nur 4,2 % der gesamten Öltankerflotte (DWT) gesunken ist – der schwächste Auftragsbestand für Öltanker seit Jahrzehnten.

Der Markt für Öltanker erholte sich im Jahr 2022 deutlich, wobei die Umsätze nach einer Phase schwacher Raten in mehreren Segmenten deutlich anstiegen. Die durchschnittlichen gewichteten Tankereinnahmen lagen vor einem Jahr bei weniger als 10.000 US-Dollar pro Tag, erreichten aber bis Ende 2022 70.800 US-Dollar pro Tag.

Die steigende Nachfrage nach LNG in Asien und Europa (hier Ersatzbedarf für Pipelinegas) hat die Nachfrage nach LNG-Tankern sowie Fracht- und Charraten im Jahr 2022 in die Höhe getrieben. Laut CRSL wurden 178 LNG-Tanker mit einer Kapazität von 30 Millionen cbm im Gesamtjahr 2022 als Neubaufträge gemeldet – ein neuer Rekord. Der boomende LNG-Markt lässt sich auch an den Charraten für Schiffe ablesen.



Nach Erkenntnissen von CRSL lag die 1-Jahres-Charterrate für ein 160.000-cbm-Schiff im Oktober 2022 bei 210.000 US-Dollar pro Tag – mehr als doppelt so hoch wie im Januar 2022. Der Durchschnitt für 2022 lag im Jahresvergleich um 60 % höher.

Auf der Angebotsseite verzeichnete die kombinierte Rohöl- und Produktetankerflotte im Jahr 2022 mit 24 Mio. DWT (+13,9 %) einen Zuwachs an Lieferungen. Im gleichen Zeitraum sank das Abbruchvolumen auf 4,7 Mio. DWT (2021: 12,6 Mio. DWT). Dies führte zu einem Flottenwachstum von 3,5 % im Vergleich zum Vorjahr, nach lediglich 1,4 % im Vorjahr.

Der Gastankschiffsektor verzeichnete im Jahr 2022 mit 34 neuen LNG-Tankern (4,7 Mio. cbm) und 61 LPG-Einheiten (2,8 Mio. cbm) einen weiteren starken Flottenausbau. Das Flottenwachstum des LNG-Sektors betrug 4,3 % und die LPG-Tankerflotte wuchs im Jahresvergleich um 6,8 %.

Zu Beginn des Jahres 2023 umfasste die gesamte Tankerflotte 16.962 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von rund 786 Mio. DWT, was einer Steigerung von 3,6 % gegenüber dem Vorjahr in DWT entspricht. Das Tankersegment besteht aus 8.445 Rohöl- und Ölprodukttankern (565 Mio. DWT), 6.259 Öl-/Chemikaliertankern (134 Mio. DWT) und 2.258 Flüssiggastankern (149 Mio. cbm).

Der Bulker-Markt ist trotz der enttäuschenden Ergebnisse Ende 2022 vorsichtig optimistisch

Die Massengutschifffahrt verzeichnete im Hinblick auf die Transportmengen und damit auch auf die Frachtratenentwicklung eines der schlechtesten Januar-Ergebnisse der letzten zwei Jahrzehnte. Der Baltic Dry Index, einer der Frühindikatoren in der Massengutschifffahrt, erreichte zu Beginn dieses Jahres kurzzeitig einen Wert von unter 600 Punkten und verlor damit rund 90 % seines Wertes im Vergleich zu den Spitzenwerten aus dem Herbst 2021. Derart niedrige Werte wurden in der Geschichte erst zweimal erreicht, zu Beginn der weltweiten Covid19-bedingten Lockdowns Anfang 2020 und im ersten Halbjahr 2016. Hinzu kommt die übliche saisonale Schwäche der Versandmengen aufgrund von Produktionsausfällen in der Versorgung. Während des chinesischen Neujahrs in der Industrie waren auch die Auswirkungen der Pandemie auf die Nachfrage zu spüren. Darüber hinaus kam es aufgrund schwerer klimabedingter Produktionsunterbrechungen, insbesondere in Brasilien, zu einer starken Ausdünnung des Eisenangebots.

Laut Branchenangaben werden rund 40 % des BDI-Wertes durch Transporte mit Capesize-Schiffen generiert, die insbesondere auf den langen Routen von

Brasilien nach China eingesetzt werden. Da jedoch alle Wirtschaftszahlen in der Volksrepublik inzwischen wieder nach oben zeigen (z. B. auch der RWI/ISL-Containerumschlagsindex), blicken die Schiffsbetreiber einigermaßen optimistisch in die Zukunft.

Im Jahr 2022 wurden über 400 Massengutfrachter mit insgesamt 30 Mio. DWT abgeliefert, was einem Rückgang der DWT um 21 % gegenüber dem Vorjahr entspricht, nach einem Rückgang von 22 % im Jahr 2021. Im Jahr 2022 wurden nur 57 Massengutfrachter mit 4,7 Mio. DWT verschrottet, ähnlich zum Vorjahr (5,2 Mio. DWT), aber deutlich unter dem Durchschnitt 2016–2020 (14 Mio. DWT).

Das Flottenwachstum fiel im Jahr 2022 mit 2,9 % moderat aus. Zu Beginn des Jahres 2023 bestand die Flotte der Trockenmassengutfrachter aus 13.370 Schiffen mit einer Kapazität von rund 940 Millionen DWT.

Im Jahr 2022 wurden lediglich 273 Massengutfrachter mit 21 Mio. DWT bestellt, was einem Rückgang von 58 % gegenüber dem Vorjahr in DWT entspricht. Zu Beginn des Jahres 2023 lag der Auftragsbestand für Massengutfrachter bei 854 Schiffen mit einer Gesamttragfähigkeit von 68 Mio. DWT, was einem Rückgang von 8,5 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Auftragsbuchkapazität der Massengutfrachter im Verhältnis zur Flotte lag mit 7,2 % immer noch auf einem historisch niedrigen Niveau.

Containermarkt: Der Boom ist vorbei

Nach fast zwei Jahren Rekordwachstum in vielen Bereichen der Containerschifffahrt hat nun eine deutliche Konsolidierung eingesetzt. Die Containerschiffahrtsmärkte sind seit August 2022 stark rückläufig und befanden sich nun deutlich im Abwärtstrend. Der Harpex Containership Index beispielsweise war seit August kontinuierlich gesunken und lag im Dezember 2022 nur noch bei 1.229 Punkten, was einem Rückgang von 72 % gegenüber August entspricht. Auch die Frachtraten sind stark gesunken. Der SCFI-Spotbox-Frachtindex ist bis Januar 2023 auf 1.040 Punkte gesunken, verglichen mit 5.066 Punkten im Januar 2022.

Zu Beginn des Jahres 2023 umfasste die weltweite Containerflotte 5.800 Schiffe mit zusammen 25,7 Mio. TEU, ein Plus von 4,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Nach Angaben von CRSL wurden im Jahr 2022 ähnlich wie im Vorjahr 1,0 Mio. TEU an die Flotte ausgeliefert. Die Abwrackungen von Containerschiffen sanken 2021 und 2022 auf ein mehrjähriges Tief. Dass in den vergangenen beiden Jahren lediglich 24 kleinere Einheiten mit insgesamt 23.300 TEU (Ø 970 TEU) aus der Flotte ausgemustert wurden, spiegelt das starke Marktumfeld wider.



Der Boom im Containersegment mit stark steigenden Charter- und Frachterlösen und einer Verknappung auf der Angebotsseite spiegelte sich seit 2021 in der Orderaktivität wider. Nach einem Rekordjahr 2021 mit 585 Neubaubestellungen (4,3 Mio. TEU), wurden im Jahr 2022 weitere 341 Einheiten mit insgesamt 2,6 Mio. TEU bestellt (davon allein 0,9 Mio. TEU im zweiten Halbjahr). Ein Rückgang gegenüber dem Rekordwert aus dem Jahr 2021, aber immer noch die drittgrößte Jahressumme überhaupt.

Damit lag der Auftragsbestand für Containerschiffe Anfang Januar 2023 bei 7,3 Millionen TEU – so groß wie nie zuvor in der Geschichte. Innerhalb von nur zwei Jahren wuchs der Auftragsbestand um rund 5 Millionen TEU. Es überrascht nicht, dass das Verhältnis von Auftragsbestand zu Flotte derzeit bei über 28 % liegt. Zu Beginn des Jahres 2020 lag die Quote noch bei 10 %.

Laut CRSL werden in den Jahren 2023 und 2024 Rekordlieferungen im Containersegment erwartet – sofern es nicht zu Lieferverzögerungen kommt. Für das laufende Jahr sind 2,5 Millionen TEU zur Ablieferung vorgesehen. Für 2024 sind weitere 361 Schiffe mit insgesamt 2,8 Millionen TEU zur Ablieferung geplant. Aufgrund der hohen Auslieferungsmengen wird für 2023 ein Flottenwachstum von mehr als 9 % erwartet.

Der Anstieg der Zahl der stillgelegten Schiffe spiegelt die Situation der Containerschiffahrt zum Jahresende wider. Lag die Zahl der stillgelegten Einheiten Anfang Januar 2022 noch bei 53 Schiffen mit einer Gesamtkapazität von rund 130.000 TEU, waren es laut Alphaliner Mitte Januar 2023 wieder 95 Schiffe mit rund 580.000 TEU, was einer Vervierfachung der Kapazität entspricht.

Ein schwaches Jahr für die Abbruchhöfe

Die Recyclingverkäufe gingen im Jahr 2022 deutlich um 49 % gegenüber den 21,8 Mio. DWT, die im Jahr 2021 verschrottet wurden, bzw. deutlich unter den 23,8 Mio. DWT, die im Jahr 2020 recycelt wurden, zurück. Laut CRSL wurden im Jahr 2022 insgesamt 305 Handelsschiffe mit 11,0 Mio. DWT verschrottet. Die meisten Verschrottungen betrafen wie im Vorjahr das Tankersegment mit 148 Einheiten mit zusammen 5,8 Mio. DWT. Dies entspricht der Hälfte der im Jahr 2022 verschrotteten Tonnage.

Auch die Abwrackungen von Massengutfrachtern waren auf niedrigem Niveau: Im Jahr 2022 wurden 57 Schiffe zum Recycling verkauft. Es überrascht nicht, dass angesichts der boomenden Chartermärkte im Jahr 2022 nur acht kleinere Containerschiffe mit zusammen 11.300 TEU ihren Weg zu Abbruchwerften gefunden haben (davon Nr Schiff im ersten Halbjahr 2022), der schwächste Wert seit 2005.

Zwischen Januar 2022 und Januar 2023 sank der durchschnittliche Schrottpreis für Schiffe auf dem indischen Subkontinent um rund 16 % von 620 US-Dollar/Ltd auf 518 US-Dollar/Ltd. Die Schrottpreise auf dem indischen Subkontinent für „alte Panamax“ 4–5.000 TEU-Containerschiffe erreichten im Januar 2023 535 US-Dollar/Ltd, nach 645 US-Dollar/Ltd im Januar 2022. Die gleichen Rückgänge wurden bei Tankern verzeichnet. Abwrackwerften in Indien und Bangladesch zahlten im Januar 2023 durchschnittlich 540 US-Dollar/Ltd für Aframax/Suezmax-Tanker, verglichen mit 617 US-Dollar/Ltd zu Beginn des Jahres 2022.

Tankschiffmarkt

Weltweite Öl- und Gasnachfrage wird 2023 höher ausfallen

Den Erwartungen des letzten Jahres zufolge hätte 2022 nach dem Abklingen der Coronapandemie das Jahr der wirtschaftlichen Erholung und der Beruhigung der Rohstoffmärkte werden können. Der Angriff Russlands auf die Ukraine und die damit verbundenen Handelsbeschränkungen, insbesondere im Massengutsektor, aber insbesondere auch im Rohöl- und Flüssigerdgas-transport, haben den positiven Erwartungen ein Ende gesetzt.

Allerdings hat das Jahr 2022 vorerst eine gewisse Entspannung auf den Märkten für flüssige Massengüter gebracht. Laut CRSL stiegen die Seetransporte von Rohöl und Erdölprodukten im vergangenen Jahr um 4,3 % auf 3,28 Milliarden Tonnen, nachdem sie von 2020 bis 2021 nur um 2,7 % gestiegen waren. Laut CRSL-Experten ist der relativ starke aktuelle Anstieg sowie die erwartete weitere Erholung von Der Rückgang um 3,1 % im Jahr 2023 ist vor allem auf die Wiederbelebung der Nachfrage im Fernen Osten und in ganz Europa zurückzuführen. Darüber hinaus ist die Verschiebung von Transportwegen aufgrund des Embargos von russischem Öl und Gas von Nordeuropa als Empfänger vor allem nach Südostasien und China werden auch die Transportentfernungen verlängern, was sich wiederum auf die zu erwartenden Transportkosten auswirken wird.

Erdgas spielt weiterhin eine bedeutende und wachsende Rolle im globalen Energiemix. Im Jahr 2021 machte Erdgas 24 % der weltweiten Energieproduktion aus (Öl 32 %, Kohle 27 %, erneuerbare Energien 13 %), gegenüber 22 % im Jahr 2010. Folglich wird, ähnlich wie im Vorjahr, ein stabiles Wachstum im Transportsektor von Flüssigerdgas auf dem Seeweg erwartet, trotz des rasanten Anstiegs der Rohstoffpreise. Hier waren beispielsweise die Charraten zu Beginn des Jahres 2023 mehr als doppelt so hoch wie noch ein Jahr zuvor.



Öltanker, starke Erbebnisses, schwächtes Auftragsbuch

Was das Angebot betrifft, verzeichnete die kombinierte Rohöl- und Produktetankerflotte im Jahr 2021 einen Anstieg der Lieferungen mit 24,3 Mio. dwt (204 Einheiten), was einem Anstieg von 13,9 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Rohöl- und Produktetankerflotte belief sich zu Beginn des Jahres 2023 auf 8.445 Schiffe mit insgesamt 565 Millionen dwt, was einem Anstieg von 3,5 % in dwt im Vergleich zu Anfang 2022 entspricht.

Die Spezialöl-/Chemieflotte verzeichnete ein effektives Kapazitätswachstum von 2,1 % gegenüber dem Vorjahr, nach 4,9 Mio. dwt Neuzugängen (– 2,7 %). Die Flotte bestand aus 6.122 Öl-/Chemikaliientankern (130 Mio. dwt).

Im Jahr 2022 erreichte das gesamte Verschrottungsvolumen lediglich 5,6 Millionen dwt, was einem Rückgang von 63 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Aufgrund der guten Marktbedingungen wurden im Laufe des Jahres nur 75 Rohöl- und Produktetanker mit 4,7 Mio. dwt an Schrottplätze verkauft, verglichen mit 12,5 Mio. dwt (179 Einheiten) im Jahr 2021. Darüber hinaus gab es 0,9 Mio. dwt verschrottetes Öl/ Tonnage von Chemikaliientankern im Jahr 2022.

Zu Beginn des Jahres 2022 umfasste die gesamte Öltankerflotte 14.704 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von rund 699 Mio. dwt, ein Plus von 3,4 % im Vergleich zum Vorjahr.

Im Rahmen des grünen Wandels wurden 893 Rohöl- und Ölprodukttanker mit einem Scrubber-System ausgestattet, während 22 Einheiten einer Scrubber-Nachrüstung unterzogen wurden. Darüber hinaus wurden 377 Ölchemikaliientanker mit Scrubbern ausgestattet, und die Installation weiterer 25 Einheiten ist bereits geplant. Alle mit Scrubber ausgestatteten Öltanker haben eine Kapazität von mindestens 10.000 dwt.

Die Zahl der LNG-betriebenen Rohöl-, Produkt- und Öl-/Chemikaliientanker ist moderat, nur 88 der insgesamt mehr als 14.400 im Einsatz befindlichen Öltanker führen zu Beginn des Jahres 2023 mit LNG als Treibstoffoption, weitere 82 Einheiten sind inzwischen hinzugekommen.

Die Bestellungen für Öltanker waren sehr begrenzt. Im Jahr 2022 wurden insgesamt 159 Öltanker mit einem Gesamtgewicht von 8,3 Mio. dwt bestellt, was einem Rückgang von 64 % in dwt im Vergleich zum Vorjahr entspricht (2021: 22,7 Mio. dwt). Zu Beginn des Jahres 2023 lag der kombinierte Auftragsbestand für Öltanker (Rohöl, Produkte und Öl/Chemikalien) bei 440

Einheiten mit einer Gesamtkapazität von 29,0 Mio. dwt. Bezogen auf die Tonnage ging der Auftragsbestand für Öltanker im Jahr 2022 um 41,6 % zurück. Das Verhältnis von Flotte zu Auftragsbestand liegt nun auf einem Rekordtief von 4,2 %, dem schwächsten Auftragsbestand für Öltanker seit Jahrzehnten.

Rohölpreisentwicklung im Schatten des Krieges in der Ukraine

Russland ist nach den USA und Saudi-Arabien der drittgrößte Produzent von Rohöl und flüssigen Brennstoffen weltweit sowie ein bedeutender Exporteur von Rohöl. Somit haben der militärische Angriff Russlands auf die Ukraine und die geopolitischen Reaktionen darauf fast zwangsläufig zu höheren und volatileren Rohölpreisen beigetragen. Darüber hinaus haben die steigende Nachfrage im Zuge der abklingenden Covid-19-Pandemie und die nur langsam steigenden Fördermengen in den OPEC-Ländern zu einer weiteren Aufwärtsbewegung der weltweiten Rohölpreise geführt. Experten erwarten daher langfristig einen Preis von deutlich über 100 US-Dollar pro Barrel, da auch die anderen Exportländer ihre Produktion nicht an die steigende Nachfrage anpassen können.

Dieselben Effekte sind auch auf dem Flüssigerdgasmarkt zu beobachten, wobei sich hier jedoch auch in Zukunft eine stark steigende Nachfrage aus den Ländern Mitteleuropas im Zuge des Boykotts russischer Erdgaslieferungen per Pipeline auswirken wird, denn ist nicht einfach, den großen Anteil des russischen Öls und Gases zu ersetzen, auch nicht in den nächsten zwei bis drei Jahren.

Auch die Bunkerpreise spiegeln die aktuelle Entwicklung sehr gut wider. Zu Beginn des letzten Jahres lagen laut Dynaliners Weekly die Preise pro Tonne MDO in europäischen Häfen noch bei 480 US-Dollar und in den beobachteten US-Häfen bei 492 US-Dollar. Ein Jahr später, im März 2022, liegen die Preise für die gleiche Kraftstoffsorte in Rotterdam bei 930 US-Dollar und in US-Häfen bei 1100 US-Dollar.

Der Gebrauchtmarkt für Tanker stabilisiert sich auf hohem Niveau

Neben den stark gestiegenen Rohstoffpreisen und Transportkosten haben auch aktuelle geopolitische Entwicklungen einen großen Einfluss auf die Preisentwicklung im Neubaubereich und im Gebrauchtschiffmarkt. Hier sind die Preisentwicklungen besonders beeindruckend und haben dazu geführt, dass derzeit (Januar 2023) beispielsweise ein fünf Jahre alter Aframax-Tanker mit einem Preis von 65 Millionen US-Dollar zum gleichen Preis gehandelt wird wie ein Neubauftrag in der gleichen Größenklasse. Die Entwicklung der Preise für Gebrauchtschiffe sowohl im Öl- als auch im



LNG-Bereich ging in den letzten beiden Jahren steil nach oben. Allerdings scheint sich der Gebrauchtmarkt derzeit zu beruhigen. Da die Transportkapazitäten der Tankerflotte derzeit stark nachgefragt sind, sind auch die Verschrottungszahlen nach einem Höchststand Mitte letzten Jahres wieder rückläufig und die Schrottpreise steigen wieder.

Laut CRSL sind die Neubaupreise für einen 174.000 Kubikmeter großen LNG-Tanker von 214 Millionen US-Dollar Anfang 2022 auf 248 Millionen US-Dollar im Januar 2023 gestiegen. Auch die Gebrauchtpreise im LNG-Sektor sind im vergangenen Jahr stark gestiegen. Beispielsweise mussten für einen fünf Jahre alten 160.000 Kubikmeter-Tanker Anfang 2022 nur 145 Millionen US-Dollar investiert werden, im Januar 2023 waren es 200 Millionen US-Dollar, was einer Preissteigerung von 26,6 % entspricht. Allerdings scheint sich der Markt auch in diesem Bereich langsam zu beruhigen (wenn auch auf hohem Niveau), da sich die Preise nun schon seit fünf Monaten auf diesem Niveau bewegen. Die Investitionen in den Bau neuer LNG-Tanker beliefen sich im Jahr 2022 auf 39,1 Milliarden US-Dollar, mehr als in jedem anderen Schifffahrtssektor.

Rekordaufträge im LNG-Bereich

Der Gastankersektor verzeichnete im Jahr 2022 einen weiteren starken Flottenausbau. Die weltweite Gastankerflotte belief sich zu Beginn des Jahres 2023 auf 2.258 Tanker mit einer Gesamtkapazität von 149 Kubikmetern. Die Flotte bestand aus 1.545 LPG-Tankern mit einer Gesamtkapazität von 42 Kubikmetern und 713 LNG-Einheiten mit rund 107 Kubikmetern.

Im Jahr 2022 wurden 34 Tanker mit insgesamt 4,7 Kubikmetern in die LNG-Flotte aufgenommen, was einem Kapazitätsrückgang von 54 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Anfang Januar 2023 bestand die LNG-Flotte aus 713 Tankern mit einer Gesamtkapazität von 107 Kubikmetern, eine Kapazitätsverdoppelung innerhalb von zehn Jahren. Das Flottenwachstum der LNG-Branche betrug 2022 4,3 %, nach 9,7 % im Jahr 2021.

Griechenland und Japan dominieren hinsichtlich der Kapazität die LNG-Flotte. Im Januar 2023 entfielen rund 21 % der weltweiten Flottenkapazität auf griechische Eigner, gefolgt von japanischen Eignern mit 18 %. Die steigende Nachfrage nach LNG in Asien und Europa (hier Ersatzbedarf für Pipelinegas) hat die Nachfrage nach LNG-Tankern in die Höhe getrieben. Laut Clarkson Research wurden im Gesamtjahr 2022 178 LNG-Tanker mit einer Kapazität von 30 mcbm als Neubaufträge gemeldet (+138 % im Jahresvergleich) – ein neuer Jahresrekord. Bei den Neuaufträgen im Jahr 2022 dominierten südkoreanische Schiffbauer mit 118 Bestellungen von insgesamt 20,7 Mio. Kubikmetern.

Immerhin gingen 30 % der Rekordaufträge im Jahr 2022 an chinesische Werften, da die südkoreanischen Schiffbauer voll ausgelastet sind.

Zu Beginn des Jahres 2023 belief sich der Auftragsbestand der LNG-Carrier auf 320 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von 53,2 Mio. Kubikmetern, was einem Anstieg von 87 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Drei Viertel der bestellten Kapazität entfallen auf südkoreanische Werften. Die drei größten Werften Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding und Samsung Heavy Industries sind seit Jahren ausgebucht.

Südkoreanische, griechische und japanische Reeder waren bei Neubaufträgen am aktivsten. Ihr Anteil am aktuellen Auftragsbestand beträgt 16,8 %, 12,3 % bzw. 12,1 %. Bezogen auf die Kapazität lag das Verhältnis von Auftragsbestand zu Flotte bei knapp 50 %, gegenüber 27 % zu Beginn des Jahres 2022.

LPG-Tanker

LPG-Tanker fahren derzeit unter guten Marktbedingungen. Der LPG-Handel auf dem Seeweg stieg im Jahr 2022 um 5,3 %, nachdem er im Jahr 2021 um 7,3 % gewachsen war. Insgesamt stiegen die durchschnittlichen Einnahmen der LPG-Transporteure in Clarkson im Jahr 2022 im Vergleich zu 2021 um 32 % auf 22,685 US-Dollar/Tag.

Das Volumen der LPG-Tankerlieferungen stieg im Jahr 2022 kapazitätsmäßig um 17,1 % gegenüber dem Vorjahr, nach 13,3 % im Vorjahr. Berichten zufolge wurden 61 LPG-Tanker mit 2,8 mcbm an die Flotte ausgeliefert. Der Gesamtabriss der gesamten LPG-Flotte belief sich im Jahr 2022 auf 54.000 Kubikmeter (14 Einheiten), was einem Kapazitätsrückgang von 53 % entspricht. Die Kapazität der LPG-Tankerflotte wuchs im Vergleich zwischen Januar 2023 und Januar 2022 um 6,8 %.

Nach einem Rekordvolumen an Vertragsabschlüssen im Jahr 2021 (100 Einheiten, 6,6 Mio. Kubikmeter) gingen die Neubestellungen um 57 % auf 40 LPG-Tanker mit zusammen 2,6 Mio. Kubikmetern zurück. Zu Beginn des Jahres 2023 lag der Auftragsbestand der LPG-Tanker bei 150 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von 8,8 mcbm, was einem Rückgang von 1,5 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Im Jahr 2023 sollen 96 LPG-Tanker mit einer Gesamtkapazität von 5,4 mcbm ausgeliefert werden, eine Verdoppelung im Vergleich zum Vorjahr. Bezogen auf die Kapazität beträgt das Verhältnis von Auftragsbestand zu Flotte 21,1 %.

Containerschiffmarkt

Ende der Globalisierung?

Nach der Covid-19-Pandemie und der russischen Inva-





sion in der Ukraine begannen Industrien in Nordamerika und Europa, globale Lieferketten zu überdenken. Beide Ereignisse zeigten, dass eine starke Abhängigkeit von einem einzigen Lieferanten schwerwiegende Folgen haben kann, wenn die Lieferketten unterbrochen werden. Die US-Regierung und die Europäische Kommission haben zusammen mit den Regierungen der Mitgliedsstaaten, Programme eingeführt, um die lokale Produktion kritischer Güter wie medizinische Produkte und Mikrochips zu steigern. In diesem Umfeld verlangsamte sich das Wachstum des Welthandels nach der Erholung von der Covid-19-Pandemie erheblich. Die OECD-Prognose geht beispielsweise davon aus, dass der Seehandel im Jahr 2023 nur um 2,9 % wachsen wird.

Es überrascht nicht, dass Häfen in Nordeuropa (einschließlich der russischen Ostseehäfen) im Jahr 2022 den stärksten Rückgang verzeichneten, da der Verkehr zwischen Russland und EU-Häfen zusammenbrach. Weitere Regionen mit Verkehrsverlusten waren Afrika, die nordamerikanische Pazifikküste, der Indische Subkontinent und Südeuropa. Die nordamerikanischen Atlantikküstenhäfen stachen als einzige Hafengruppe mit einem klaren Wachstumstrend hervor. Im Jahr 2023 deuten die Daten des Monthly Container Port Monitor des ISL für Januar bis April 2023 auf einen anhaltend starken Abwärtstrend in Nordamerika und Europa hin.

Die Flotte

Seit Jahresbeginn macht sich die weltweit schwache Konjunkturentwicklung auf den verschiedenen Ebenen der Containerschifffahrt immer deutlicher bemerkbar. Die große Anzahl an Neubauten, die in naher Zukunft ausgeliefert werden, wird den Preisdruck erhöhen, sowohl bei den Raten als auch bei Gebraucht- und Neubaufträgen.

Zu Beginn dieses Jahres waren 5.800 Containerschiffe mit einer Tragfähigkeit von 305,2 Mio. dwt oder 25,75 Mio. TEU im Einsatz. Bezogen auf die TEU-Kapazität entspricht dies einer Steigerung von 4,3 %. Die TEU-Kapazität der ausgelieferten Neubauten sank im Jahr 2022 im Vergleich zu 2021 um 6,7 %.

Im Jahr 2022 wurden 191 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von knapp über 1 Mi. TEU an Eigner ausgeliefert. Davon waren knapp 50 % Einheiten mit mehr als 14.000 TEU Kapazität. Bei genauerer Betrachtung der ausgelieferten Einheiten fällt auf, dass zwar das TEU-Volumen im Vergleich zum Vorjahr zurückging, die Zahl der ausgelieferten Schiffe jedoch um 17,2 % zunahm, was darauf hindeutet, dass überwiegend Einheiten im Feeder-Segment die Werften verließen.

Im Vergleich zum letztjährigen Marktbericht ist die Gesamtzahl der stillgelegten Schiffe von insgesamt 60

Einheiten mit insgesamt 207.000 TEU auf 70 Schiffe mit 293.000 TEU gestiegen. Allerdings gab es zwischen diesen beiden Punkten einen Höchststand von bis zu 162 Schiffen mit einer Gesamtkapazität von 850.000 TEU, und selbst dieser Höchststand lag 70 % unter dem Höchststand im Mai 2020, als 550 Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von 2,3 Millionen TEU als arbeitslos gemeldet wurden.

Zunahme von Scrubbern und LNG

Erstmals melden die im Containerschiffbau tätigen Werften einen Anteil von über 40 % der bestellten Containerschiffe mit „alternativem“ Antrieb. Der Anstieg ist das Ergebnis einer Flut von Bestellungen für Methanol-Dual-Fuel-Schiffe, die laut Alphaliner im Begriff sind, LNG in Bezug auf die bestellte Kapazität erstmals zu überholen. Boxschiffe mit LNG-Dual-Fuel-Antrieb machen mit 198 Einheiten und einer Gesamttragkapazität von 2,31 Millionen TEU fast 30 % des Auftragsbestands aus. Laut Alphaliner Weekly ist dies der bisher höchste LNG-Anteil und liegt deutlich über dem 25-Prozent-Anteil im Auftragsbuch vor zwölf Monaten.

Das Ende der „Goldenen Jahre“ der Linienschifffahrt?

Im Sommer 2021 führte ein plötzlicher Nachfrageanstieg, gepaart mit Problemen in der Lieferkette zu sprunghaft ansteigenden Fracht- und Charraten in der Linienschifffahrt. Die Frachtraten waren so hoch, dass sogar einige Panamax-Schiffe für Liniendienste zwischen China und Europa eingesetzt wurden. Da die Nachfrage in Nordamerika und Europa seit Mitte 2022 zurückgeht, ist es keine Überraschung, dass die Zinsen in letzter Zeit gesunken sind. Allerdings sind sie im Frühjahr 2023 immer noch doppelt so hoch wie im Jahr 2019.

Auf jeden Fall erzielten die Linienreedereien in dieser Zeit enorme Gewinne und eine erhöhte Investitionstätigkeit. Nach Jahren zurückhaltender Auftragstätigkeit haben die Linienreedereien allein im Jahr 2021 unglaubliche 4,3 Mio. TEU an zusätzlicher TEU-Kapazität unter Vertrag genommen und weitere 2,5 Mio. im Jahr 2022. Infolgedessen waren mehr Schiffe der Klasse mit mehr als 22.000 TEU bestellt als in der aktiven Flotte. Aber auch Linienreedereien investierten in Terminals und Hinterlandlogistik. Durch die letztgenannten Investitionen werden Linienbetreiber weniger anfällig für schwankende Frachtraten, da die Terminalabfertigungsgebühren und Preise für den Hinterlandtransport selbst bei starken Abschwüngen weniger volatil sind.

Die Phase hoher Gewinne hat sicherlich die finanzielle Stabilität der Branche erhöht. Frühere Abschwüinge hatten viele Linienbetreiber aus dem Markt gedrängt, was zu Übernahmen und Fusionen führte, die zu einer

erhöhten Marktkonzentration führten. Neun in drei Allianzen organisierte Linienreedereien kontrollieren mehr als 80 % der Linienschiffahrtskapazitäten.

Letztes Update: April 2023

Laut CRSL hat sich die Auftragsaktivität weiter verlangsamt. In den ersten drei Monaten des Jahres 2023 wurden lediglich 37 Containerschiffe mit einer Kapazität von 392.000 TEU bestellt. Dennoch wuchs der Auftragsbestand weiter und überschritt 7,5 Millionen TEU. Das sind mehr als 700.000 TEU oder 10,2 % mehr als der bisherige Höchstwert von 6,835 Millionen TEU im Juli 2008.

Das Verhältnis von Auftragsbestand zu Flotte liegt nach den neuesten Daten von CRSL (April 2023) bei 28,9 % in TEU – immer noch unter den 59 % von 2008, aber der heutige Wert bezieht sich auf eine Containerflotte, die sich seitdem mehr als verdoppelt hat. Mehr als 70 % der Aufträge sollen in den nächsten zwei Jahren in Dienst gestellt werden.

Rund drei Viertel des aktuellen Auftragsbuchs (insgesamt fast 6 Mio. TEU) wurden von den Top-10-Betreibern bestellt, wobei 1,6 Mio. TEU oder 21,3 % des Auftragsbuchs allein vom Marktführer MSC stammten. Der Preis für ein neues Containerschiff der Größenklasse 13–14.000 TEU lag im April 2023 noch bei 150 Millionen US-Dollar und damit nur knapp unter dem Höchststand Mitte letzten Jahres.

Charter- und Frachtraten

Containerfrachtraten geben das Gleichgewicht zwischen Nachfrage und Angebot an Transportkapazitäten an. Kurzfristig sind sie ein guter Indikator für die aktuelle Entwicklung des Welthandels und der Weltwirtschaft. Genauer gesagt werden Container hauptsächlich für den Transport von Fertigprodukten der Konsumgüterindustrie eingesetzt, während Rohstoffe überwiegend mit Tankern und Massengutfrachtern transportiert werden. Dementsprechend hat die Verbraucherstimmung einen eher direkten Einfluss auf die Containerraten, während die Raten in den anderen Segmenten ein Indikator für die Industrieaktivität sind.

Containerraten sinken auf normales Niveau

Vor dem Hintergrund eines starken Rückgangs der Nachfrage und der Auslieferung neuer Containerschiffe sind die durchschnittlichen Zeitcharterraten seit Mitte letzten Jahres deutlich gesunken (im Mai 2022 lag die Rate für ein 9.000-TEU-Schiff beispielsweise bei 170.000 US-Dollar/Tag, laut CRSL in einem 6 bis 12-monatigen Charter). Gleichzeitig sind sie zu im Frühjahr 2023 mit 58.750 US-Dollar/Tag immer noch bis zu dreimal höher als zum Zeitpunkt der historischen Tiefststände im Jahr 2016/2017, als für ein Schiff der-

selben Größenklasse und Charterdauer rund 19.000 US-Dollar aufgerufen wurden.

Allerdings gibt es erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Handelsrouten, so liegt die Frachtrate für einen 20-Fuß-Container auf der China/Europa-Route im Mai 2023 immer noch fast 20 % unter dem Januar-Wert, während sie auf der Transpazifik-Route bereits wieder um 10 % darüber liegt.

Das Verhältnis von Auftragsbestand zu Flotte liegt derzeit bei 29 %, und es wird erwartet, dass die Flotte in den Jahren 2023 und 2024 um weitere etwa 10 % pro Jahr wächst (ohne erwartete Verschrottung). Überschüssige Schiffskapazitäten dürften daher Druck auf die Schifffahrt ausüben. So dürften überschüssige Schiffskapazitäten die Erträge der Reedereien noch längere Zeit unter Druck setzen, und der starke Zustrom an Neubauten könnte zu verstärkten Stilllegungen und vorzeitigen Verschrottungen führen, da beispielsweise rund 22 % der Flotte im 6.000 bis 8.000-TEU-Segment älter als 20 Jahre ist.

Abwärtstrend in vielen Containerhäfen

Nach der Erholung des Welthandels im Jahr 2021 war das Jahr 2022 von einer Abschwächung der Nachfrage nach Containerverkehren geprägt. Ein Abschwung der US-Wirtschaft und Russlands Krieg gegen die Ukraine wirkten sich direkt auf die Häfen in Nordamerika und Europa aus, aber die schleppende Verbrauchernachfrage dort hatte auch Auswirkungen auf die Containerhäfen in Asien.

Die großen chinesischen Häfen haben im Jahr 2022 ein Rekordvolumen von 216 Mio. TEU umgeschlagen, ein Plus von 2,9 % gegenüber 2021. Ihr Anteil am gesamten weltweiten Containerhafenverkehr stieg auf fast 30 % – mehr als in der EU und den USA zusammen.

Seit 2018 stagniert der Containerverkehr in der EU mehr oder weniger. Auf den durch die Covid-19-Pandemie verursachten Einbruch im Jahr 2020 folgte im Jahr 2021 ein Aufholeffekt, im Jahr 2022 schwächte sich das Verkehrsaufkommen jedoch wieder ab. Diese jüngste Entwicklung spiegelt jedoch nicht die Verbrauchernachfrage in der EU wider. Da der Containerverkehr von und nach Russland im Frühjahr 2022 nach dem Einmarsch in die Ukraine einbrach, verloren die Containerdrehkreuze in Nordeuropa erhebliche Mengen an Umschlagvolumen. Nach Schätzungen des ISL könnten die Nord- und Ostsee-Hubhäfen in der EU kriegsbedingt im Vergleich zu 2021 rund zwei Millionen TEU an Umschlagsvolumen eingebüßt haben.

Die drittgrößte Volkswirtschaft in Bezug auf den Containerhafenverkehr sind die USA mit fast 60 Millionen





umgeschlagenen TEU im Jahr 2022. Trotz der Stagnation im Jahr 2022 sind die USA unter den Hauptakteuren die Wirtschaft mit dem stärksten durchschnittlichen Wachstum des Containerverkehrs seit 2017. Dies deutet auf eine starke Verbrauchernachfrage hin, da der Containerverkehr in den USA hauptsächlich importgetrieben ist, insbesondere an der Westküste der USA.

Die Vormachtstellung Chinas im weltweiten Containerverkehr spiegelt sich auch in der Liste der führenden Containerhäfen wider. Zu den Top 10 zählen sieben chinesische Häfen und der mit Abstand größte Containerhafen der Welt ist Shanghai. Rotterdam ist der einzige EU-Hafen unter den Top 10 und der größte US-Containerhafen – der Hafen von Los Angeles – belegte 2022 den 17. Platz.

Die Hälfte der Top-20-Containerhäfen war mit einem Rückgang des Containerverkehrsaufkommens konfrontiert, darunter die meisten europäischen und nordamerikanischen Häfen. Der Hafen von Los Angeles – der größte Containerhafen der USA – musste einen Rückgang von 7,2 % hinnehmen. Rotterdam und Antwerpen-Brügge – die beiden größten Häfen Europas – verloren 5,7 % bzw. 5,2 %. Der Hafen Antwerpen-Brügge entstand im Frühjahr 2022 durch einen Zusammenschluss der belgischen Häfen Antwerpen und Zeebrügge. Der Hafen von St. Petersburg, der im Jahr 2021 mit 2,0 Mio. TEU weltweit noch auf Platz 74 lag, fiel aus den Top 100 heraus. Sein Containerverkehr brach nach ISL-Schätzungen um mehr als 50 % auf rund 880.000 TEU ein.

In den chinesischen Häfen war die Entwicklung gemischt, mit starkem Verkehrswachstum in einigen Häfen und erheblichen Verkehrsverlusten in anderen. Im Hafen von Shanghai – dem größten Containerhafen der Welt – wuchs der Verkehr lediglich um 0,6 %. Zu den Häfen mit einem positiven Wachstum im Jahresvergleich im Jahr 2022 zählen auch Dubai Ports, Saigon, Long Beach, New York und Laem Chabang.

Langfristig gesehen gibt es einige Veränderungen im Ranking der Containerhäfen. Abgesehen davon, dass Rotterdam Dubai Ports (Jebel Ali) überholt hat und Rang 10 erreicht, sind die Top-10-Häfen immer noch dieselben wie im Jahr 2017. Die auffälligste Veränderung ist der Rückgang von Hongkong, das in diesem Zeitraum vier Plätze verlor.

Deutlich umkämpfter waren die Ränge 11 bis 20. Drei Häfen haben es erst kürzlich in die Top 20 geschafft: Saigon (durchschnittliches Wachstum von 12,2 % zwischen 2017 und 2022), Long Beach (7,2 %) und New York/New Jersey (5,7 %).

Neueste Daten aus dem Monthly Container Port Monitor von ISL deuten darauf hin, dass sich der Abschwung bis ins Jahr 2023 fortsetzte und beschleunigte. Der Containerverkehr der großen Containerhäfen der Welt ging in den ersten vier Monaten des Jahres 2023 im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Jahres 2022 um 3,4 % zurück. Die Häfen an der Westküste der USA sind ebenfalls betroffen. Am stärksten betroffen waren Los Angeles und Long Beach mit Verlusten von 29 % bzw. 28 %. Auch in Nordeuropa ist der Verkehr in allen Häfen rückläufig. Die höchsten Verluste verzeichnet der Hafen St. Petersburg mit einem Verlust von rund 48 %. Die Verkehrsverluste in den anderen großen Häfen liegen zwischen 4 % (Antwerpen-Brügge) und 19 % (Le Havre).

Der Ausblick ist derzeit unklar. Der Rückgang des Verkehrs zwischen den USA und China könnte mit neuen handelspolitischen Spannungen zusammenhängen, ist aber auch ein erstes Anzeichen für die US-Strategie, der nationalen Produktion Vorrang einzuräumen. Daher ist kurzfristig möglicherweise nicht mit einer Belebung des Verkehrs auf der Handelsroute zwischen den USA und China zu rechnen. Selbst wenn der Krieg in Europa bald beendet werden kann, wird der Handel mit Russland höchstwahrscheinlich nicht das gleiche Volumen wie in der Vergangenheit erreichen. Alle Augen werden daher auf den innerasiatischen Handel gerichtet sein, um das Wachstum des Sektors voranzutreiben.

Massengutfrachtermarkt

Obwohl immer noch große Unsicherheit besteht, werden die Auswirkungen der unmittelbaren Rohstoffpreiserhöhungen und der Versorgungsprobleme aufgrund der russischen Invasion in der Ukraine wahrscheinlich das ganze Jahr 2023 hindurch spürbar sein.

Die aktuelle politische Situation hat zu einem enormen – teilweise spekulativen – Anstieg wichtiger Rohstoffpreise geführt, der wiederum Auswirkungen auf die gesamte Weltwirtschaft hat. Erhöhte Transportkosten aufgrund historisch hoher Bunkerpreise verstärken den Inflationsdruck nur.

Russland und die Ukraine hatten im Jahr 2023 zusammen einen globalen Exportmarktanteil von mehr als 10 % bei Kohle und fast 20 % bei Weizen. Von besonderer globaler Bedeutung ist der russische und ukrainische Export von Weizen und Mais, der hauptsächlich vom Schwarzen Meer an Kunden in Afrika verschifft wird.

Die Flotte

Nach drei guten Jahren mit Wachstumsraten zwischen 3,6 % und 3,8 % hat sich das Flottenwachstum zum

Jahreswechsel 2022/23 auf ein Niveau von 2,9 % verlangsamt, was in etwa dem Niveau der Jahre 2017-2019 entspricht. Experten gehen außerdem davon aus, dass sich das Flottenwachstum trotz anhaltend niedriger Abwrackraten weiter verlangsamen wird, da auch die Nachfrage nach Neubauten zurückgeht. Zu Beginn dieses Jahres umfasste der Massengutfrachterbestand von CRSL 13.370 Einheiten mit einer kombinierten Transportkapazität von 940,1 Millionen dwt.

Laut CRSL waren 1.540 Schiffe der weltweiten Massengutfrachterflotte mit einem SOx-Wäschersystem ausgestattet. Aufgrund der hohen Kosten beschränkte sich die Nachrüstung von Scrubbern bisher überwiegend auf große Einheiten (durchschnittlich 149.000 dwt).

Im Jahr 2022 wurden 408 Massengutfrachter mit einer Gesamttragfähigkeit von 29,8 Mio. dwt an die Flotte ausgeliefert, was einem Rückgang von 20,6 % gegenüber dem Vorjahr in dwt entspricht. Im Vergleich zum Jahr 2021 sank die Verschrottungsmenge um 9,2 % und erreichte nur noch 4,7 Mio. dwt (57 Einheiten). Das Durchschnittsalter der Abwrackungen sank von 31,1 Jahren im Jahr 2021 auf 28,7 Jahre im Jahr 2022.

Weltseehandel von Trockenmassengütern 2022 und Ausblick 2023

Die Entwicklung des Seehandels mit Trockenmassengütern spiegelt die Entwicklung der Weltwirtschaft gut wider. Während Experten von einem Rückgang der Transportmengen von Erzen, Kohle und Getreide um insgesamt 2,2 % auf 5.344 Mrd. t im Jahr 2022 ausgehen, wird durch die Erholung der Volkswirtschaften der Volksrepublik China und anderer wichtiger Märkte ein leichter Anstieg erwartet Versandmengen wieder 2023.

Eisenerzlieferungen werden im Jahr 2023 maßgeblich von der wirtschaftlichen Erholung in China und Indien profitieren. So meldet das Iron and Steel Institute einen Anstieg der Rohstahlproduktion in der Volksrepublik China um 7,3 % auf über 261 Mio. Tonnen im ersten Quartal 2023, was einem Weltmarktanteil von 57 % entspricht. Damit fängt das Land einen Produktionsrückgang in europäischen Ländern und Nordamerika auf. Indien rückte in diesem Quartal erstmals auf den zweiten Platz der größten Stahlproduzenten vor der EU und Japan vor. Auch hier ist ein spürbarer Anstieg von 5,2 % gegenüber dem ersten Quartal des Vorjahres zu verzeichnen.

Kohle, der zweitwichtigste Rohstoff gemessen am Transportvolumen, dürfte im Jahr 2023 in Asien auf eine starke Nachfrage stoßen, was dazu beitragen wird, den im Jahr 2022 gemeldeten Mengenanstieg aufrechtzuerhalten. Ab 2024 erwartet die IEA jedoch mittelfris-

tig eine Abschwächung der Importnachfrage, vor allem aufgrund der verstärkten Umstellung auf erneuerbare Energiequellen. Die IEA schätzt, dass die Kohleimporte in den drei Jahren bis 2025 im Vergleich zu 2022 um 6,0 % zurückgehen werden. Es wird erwartet, dass die Getreidemengen in den Jahren 2023 und 2024 leicht zunehmen. Die Weizen- und Maisversorgung steht seit Beginn des Krieges in der Ukraine unter Druck, was die Exporteure zum Aufbau von Lagerbeständen zwingt, während die Dürre die Ernten in wichtigen Exportländern wie den USA und Argentinien beeinträchtigt hat.

Die Auftragsbücher

Nach einem deutlichen Anstieg der Neubaufträge von 326 Schiffen/23,3 Mio. dwt im Jahr 2020 auf 655 Einheiten mit einem Gesamtvolumen von mehr als 50 Mio. dwt im Jahr 2021, wurden im Jahr 2022 nur noch 273 neue Schiffe bestellt, was einer Transportkapazität von 20,9 Mio. entspricht dwt und ein Rückgang der Neubaufträge um knapp 58 %.

Rund 93 % der Schiffbauaktivitäten im Massengutsegment fanden in China (506 Schiffe mit 42,3 Mio. dwt) und Japan (283 Schiffe mit 20,6 Mio. dwt) statt.

Zu Beginn des Jahres 2023 lag der Auftragsbestand für Massengutfrachter bei 854 Schiffen mit einer Gesamttonnage von knapp 67,5 Mio. Tonnen, ein Anstieg von 19,8 % gegenüber den Zahlen des Vorjahres, als 714 Schiffe mit einer Gesamttonnage von knapp 60 Millionen Tonnen bestellt waren.

Laut CRSL erreichte der Auftragsbestand für Massengutfrachter im Verhältnis zur Massengutfrachterflotte 7,2 % und lag damit in etwa auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr. Die durchschnittliche Größe der bestellten Schiffe beträgt knapp 80.000 dwt und ist damit 9 % größer als die Schiffe der aktiven Flotte.

Mehr als die Hälfte der Einheiten des aktuellen Auftragsbuchs sollen im Jahr 2023 ausgeliefert werden (457 Schiffe, 35,8 Mio. dwt). Sollte die Verschrottung in diesem Jahr erwartungsgemäß in etwa auf dem Niveau des Vorjahres liegen, würde dies zu einem Flottenwachstum von etwa 3,3 % führen.

Es wird erwartet, dass 5 % der bestellten Massengut-tonnage (44 Schiffe) mit Scrubbern ausgestattet werden und weitere 55 bestellte Einheiten „LNG-fähig“ sind. Da die Rohstoffpreise für den Schiffbau weiterhin hoch sind, sind auch die Neubaupreise für Massengut-schiffe sehr hoch und liegen in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Daher erfordert ein Neubauftrag für ein gekentertes Schiff eine Investition von rund 60,5 Millionen US-Dollar.



Entwicklung der Welthandelsflotte (Top 20) nach Schiffsflaggen

Flagge	Tragfähigkeit in Mio. DWT		Änderung zum Vorjahr	Anteil an Welt gesamt	Anzahl der Schiffe		DWT- Ranking 2022 (2021)
	2021	2022			2021	2022	
Liberia	326,8	370,4	13,3 %	17,1 %	4.128	4.619	1 (2)
Panama	342,6	358,4	4,6 %	16,5 %	6.657	6.881	2 (1)
Marshallinseln	281,5	291,5	3,5 %	13,5 %	3.768	3.892	3 (3)
Hongkong (SAR)	207,6	199,6	- 3,8 %	9,2 %	2.501	2.382	4 (4)
Singapur	127,2	130,4	2,5 %	6,0 %	2.281	2.296	5 (5)
VR China	109,0	116,6	7,0 %	5,4 %	5.203	5.780	6 (7)
Malta	113,6	107,6	- 5,3 %	5,0 %	1.900	1.822	7 (6)
Griechenland	62,1	59,2	- 4,7 %	2,7 %	855	831	8 (8)
Bahamas	59,8	58,6	- 2,1 %	2,7 %	1.078	1.054	9 (9)
Japan	38,9	40,7	4,6 %	1,9 %	2.809	2.796	10 (10)
Zypern	32,7	30,5	- 6,9 %	1,4 %	847	822	11 (11)
Großbritannien	30,2	29,3	- 3,2 %	1,4 %	546	510	12 (12)
Portugal	25,8	26,8	4,0 %	1,2 %	702	757	13 (14)
Indonesien	25,0	25,7	3,0 %	1,2 %	3.603	3.738	14 (15)
Dänemark	26,1	25,4	- 3,2 %	1,2 %	556	542	15 (13)
Norwegen	20,7	20,6	- 0,4 %	1,0 %	946	967	16 (16)
Iran	19,9	20,2	1,7 %	0,9 %	476	482	17 (17)
Südkorea	15,0	17,5	16,3 %	0,8 %	1.070	1.083	18 (19)
Indien	15,9	17,1	7,5 %	0,8 %	905	944	19 (18)
Saudi Arabien	13,7	13,2	- 3,6 %	0,6 %	124	130	20 (20)
Deutschland	6,9	7,1	2,4 %	0,3 %	219	214	27 (28)
Gesamte Welt	2.096,2	2.166,5,1	3,4 %		58.228	60.004	

Entwicklung der Welthandelsflotte nach Schiffstypen

Schiffstypen	01.01.2021		01.01.2022		01.01.2023	
	Anzahl	in Mio. DWT	Anzahl	In Mio. DWT	Anzahl	In Mio. DWT
Rohöltanker	8.184	538,8	8.258	546,3	8.445	565,2
Chemikalientanker	6.061	127,0	6.122	129,7	6.259	133,7
Flüssigkeitgastanker	2.097	77,5	2.180	83,7	2.258	87,8
Massengutschiffe	12.543	881,7	12.941	913,8	13.370	940,1
Containerschiffe	5.418	281,4	5.574	293,0	5.800	305,2
Ro-ro-/Stückgutschiffe	17.393	119,7	17.784	122,0	18.353	126,6
Passagierschiffe	5.203	7,5	5.369	7,6	5.519	7,9
Gesamt	56.899	2.033,6	58.228	2.096,2	60.004	2.166,5

Top 20 der Welthandelsflotte nach Herkunft und Eigner 2022

(Schiffe >1.000 DWT)

Herkunft	Tragfähigkeit in Mio. DWT			Anteil fremder Flaggenstöcke	Anzahl der Schiffe		
	Nationale	Fremde	Gesamt		Nationale	Fremde	Gesamt
Griechenland	56,2	368,7	424,9	86,8 %	602	4.584	5.186
VR China	115,8	252,0	367,8	68,5 %	4.931	3.349	8.280
Japan	37,7	214,0	251,7	85,0 %	896	3.356	4.255
Rep. Korea	15,5	83,7	99,2	84,3 %	742	923	1.665
Deutschland	6,6	70,1	76,7	91,3 %	148	2.092	2.240
Norwegen	16,8	59,6	76,4	78,0 %	665	1.032	1.697
Singapur	25,8	42,9	68,7	62,4 %	702	856	1.558
Taiwan	6,4	53,2	59,6	89,2 %	135	884	1.019
Hongkong (SAR)	23,6	34,1	57,7	59,1 %	471	780	1.251
USA	5,7	51,4	57,1	90,0 %	206	965	1.171
Italien	6,8	46,0	52,8	87,0 %	375	807	1.182
Großbritannien	6,5	36,6	43,1	85,0 %	162	674	836
Dänemark	21,1	21,3	42,4	50,2 %	363	435	798
Türkei	5,5	32,6	38,1	85,7 %	345	1.352	1.697
VAE	0,4	33,6	34,0	98,9 %	48	801	849
Kanada	1,7	28,1	29,8	94,2 %	144	352	496
Indien	15,4	14,1	29,5	47,7 %	682	210	892
Indonesien	22,8	3,2	26,0	12,4 %	2.141	107	2.248
Belgien	8,0	14,3	22,3	64,0 %	67	112	179
Russland	8,4	12,0	20,4	58,7 %	1.280	281	1.561



Quelle: ISL Bremen

Top 5 Flaggenstaaten nach Herkunft der Eigner und Schiffstypen 2022

Schiffstypen	Flagge des Eigners				
	Griechenland	VR China	Japan	Rep. Korea	Deutschland
Tanker	1.828	1.931	1.101	624	277
Massengutfrachter	2.500	3.424	1.738	384	298
Containerschiffe	438	808	351	220	824
Stückgutfrachter	278	1.887	919	403	769
Passagierschiffe	142	230	146	34	72
Gesamt	5.186	8.280	4.255	1.665	2.240

Quelle: ISL Bremen

Top 20 der größten Containerhäfen der Welt 2022

Rang / Vorjahr		Hafen	2021 TEU	2022 TEU	Änderung zum Vorjahr
1	1	Shanghai	47.033.000	47.303.000	0,6 %
2	2	Singapur	37.468.000	37.290.000	– 0,5 %
3	3	Ningbo-Zhoushan	31.077.000	33.350.000	7,3 %
4	4	Shenzhen	28.770.000	30.040.000	4,4 %
5	6	Qingdao	23.700.000	25.670.000	8,3 %
6	5	Guangzhou	24.180.000	24.590.000	1,7 %
7	7	Busan	22.706.000	22.078.000	– 2,8 %
8	8	Tianjin	20.244.000	19.830.000	– 1,8 %
9	9	Hongkong	17.798.000	16.685.000	– 6,3 %
10	10	Rotterdam	15.300.000	14.456.000	– 5,5 %
11	12	Dubai	13.778.000	14.013.000	1,7 %
12	11	Antwerpen	14.226.000	13.484.000	– 5,2 %
13	13	Port Kelang	13.724.000	13.224.000	– 3,6 %
14	14	Xiamen	12.028.000	12.430.000	3,3 %
15	17	Saigon Port	10.385.000	10.925.000	5,2 %
16	15	Tanjung Pelepas	11.200.000	10.513.000	– 6,1 %
17	16	Los Angeles	10.678.000	9.911.000	– 7,2 %
18	20	New York	8.986.000	9.494.000	5,7 %
19	18	Kaohsiung	9.864.000	9.492.000	– 3,8 %
20	19	Long Beach	9.384.000	9.134.000	– 2,7 %
22	21	Hamburg	8.708.000	8.262.000	– 5,1 %

Quelle: ISL Bremen

Top 10 der Containerreedereien 2022

	Gesamt		Eigene Schiffe		Gecharterte Schiffe		
	Anzahl	1.000 TEU	Anzahl	1.000 Teu	Anzahl	1.000 TEU	% gechartert
MSC (Mediterranean Shg Co.)	780	5.286	476	2.486	304	2.800	53,0
Maersk	686	4.148	336	2.486	350	1.661	40,1
CMA CGM Group	628	3.509	243	1.711	385	1.798	51,3
COSCO Group	469	2.950	181	1.668	288	1.282	43,5
Hapag-Lloyd	257	1.875	122	1.168	135	707	37,7
ONE (Ocean Network Express)	218	1.683	92	783	126	900	53,4
Evergreen Line	214	1.675	127	953	87	721	43,1
HMM Co Ltd	71	790	37	551	34	239	30,3
Yang Ming Marine Transport Corp.	93	705	53	245	40	461	65,3
Zim	130	580	9	32,9	121	548	94,3

Quelle: Alphaliner

Entwicklung in der Containerschifffahrt weltweit ab 300 BRZ

	2018		2019		2020		2021		2022	
	Anzahl Schiffe	in Mio. DWT	Anzahl Schiffe	in Mio. DWT	Anzahl Schiffe	in Mio. DWT	Anzahl Schiffe	in Mio. DWT	Anzahl Schiffe	in Mio. DWT
Neubestellungen	212	13,7	94	6,9	114	10,2	548	45,0	341	24,6
Abwrackungen	63	1,5	89	2,4	79	2,5	16	0,2	8	0,2
Ablieferungen	168	13,9	156	11,2	140	9,3	161	11,6	191	14,2
Bestand in den Auftragsbüchern	428	30,5	364	26,0	305	25,1	722	60,3	722	62,6
Gesamt	5.255	265,1	5.360	274,7	5.418	281,4	5.574	293,0	5.800	305,2



Quelle: ISL Bremen

Auftragsbestände nach Schiffstyp und größten Werften 2022

Werften	Tanker		Massengutschiffe		Containerschiffe		Stückgutfrachter		Passagierschiffe	
	Anzahl Schiffe	1000 CGT	Anzahl Schiffe	1000 CGT	Anzahl Schiffe	1000 CGT	Anzahl Schiffe	1000 CGT	Anzahl Schiffe	1000 CGT
Hyundai (KOR)	220	11.325	6	134	156	5.795	12	370	3	109
Samsung (KOR)	93	7.316	–	–	51	2.680	–	–	–	–
Daewoo (KOR)	80	5.863	–	–	33	2.174	–	–	–	–
Yangzijiang Gr. (CHN)	7	263	36	648	42	2.231	–	–	–	–
COSCO Gr. (CHN)	6	199	71	1.387	46	3.079	19	381	–	–
Fincantieri (ITA)	–	–	–	–	–	–	–	–	27	2.629
Hudong Zhonghua (CHN)	45	3.767	–	–	19	1.327	2	20	–	–
Imabari (JAP)	1	43	34	710	31	1.566	–	–	–	–
Jiangnan Gr. (CHN)	32	1.294	–	–	19	1.161	5	150	–	–
New Times (CHN)	30	770	24	778	31	1.395	–	–	–	–
Meyer Werft (GER)	–	–	–	–	–	–	–	–	11	1.476
China Merchants (CHN)	44	823	4	67	10	340	37	1.400	7	215
Shanghai WaiGOAqiao (CHN)	3	78	10	323	34	1.262	3	90	2	273
Guangzhou ShipY. (CHN)	28	642	–	–	8	476	32	656	10	368
Chantiers Atlantique (FRA)	–	–	–	–	–	–	–	–	9	1.256
Andere	324	5.982	669	11.857	431	9.884	461	4.830	132	1.602
Gesamt	913	38.387	854	15.903	912	33.372	571	7.896	201	7.928

Quelle: ISL Bremen

2.4 WELTSCHIFFBAU

Jahresbericht zum Weltschiffbau²⁰

Im dritten Jahr der Coronapandemie war der Weltschiffbau geprägt von einer Fortsetzung des starken Anstiegs der Neubaubestellungen. Zivile Seeschiffe im Wert von 120 Mrd. \$ wurden in 2022 weltweit auf den Werften in Auftrag gegeben. Dies entspricht dem höchsten Wert seit neun Jahren. Doch diese auf den ersten Blick positive Entwicklung muss differenziert betrachtet werden. Es gibt Gewinner und Verlierer.

Denn rund 92 Prozent aller Bestellungen gingen 2022 allein an China und Korea, die beiden Nationen, die ihre maritimen Industrien seit Jahren mit massiven Subventionen unterstützen. Selbst Japan, das immer noch eine hohe Inlandsnachfrage aufrechterhält, trägt inzwischen nur noch zehn Prozent bei. Und während das weltweite Bestellvolumen 2022 mehr als doppelt so hoch ausfiel wie 2020, erreichten die Neubaufträge der europäischen Werften noch nicht einmal das Niveau des sehr schwachen Jahres 2020.

Fähren und Passagierschiffe, die seit dem Abwanden des Standardschiffbaus nach der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 das Kernsegment des europäischen zivilen Seeschiffbaus bilden und das Auftragsbuch zuletzt mit fast 90 Prozent dominierten, wurden weltweit mit nur knapp 2 Prozent der Neubauinvestitionen kaum nachgefragt.

Bestellt wurden überwiegend frachttragende Standardschiffe. In 2022 entfielen über 40 Prozent der Investitionen in Schiffsneubauten auf Containerschiffe und über 30 Prozent auf Gastanker. Diese beiden Marktsegmente erleben das historisch höchste Bestellvolumen. Doch trotz Rekordnachfrage und erheblichem Inflationsdruck hielt sich der Preisanstieg in Grenzen. In vielen Marktsegmenten wurden weiterhin Preise von bis zu 30 % unter dem Niveau von 2007 angeboten. Aufgrund der unter kommerziellen Gesichtspunkten nicht nachvollziehbaren Preispolitik insbesondere in China sind hohe Verluste asiatischer Werften keine Überraschung. Allein die drei koreanischen Werften meldeten z. B. 3,3 Mrd. \$ Verlust in 2021.

Die pandemische Lage setzte weiterhin vielen deutschen Unternehmen zu. Kostenintensive Infektionsschutzmaßnahmen und international gestörte Lieferketten führten zu Produktionsverzögerungen. Hinzu kamen die ge-

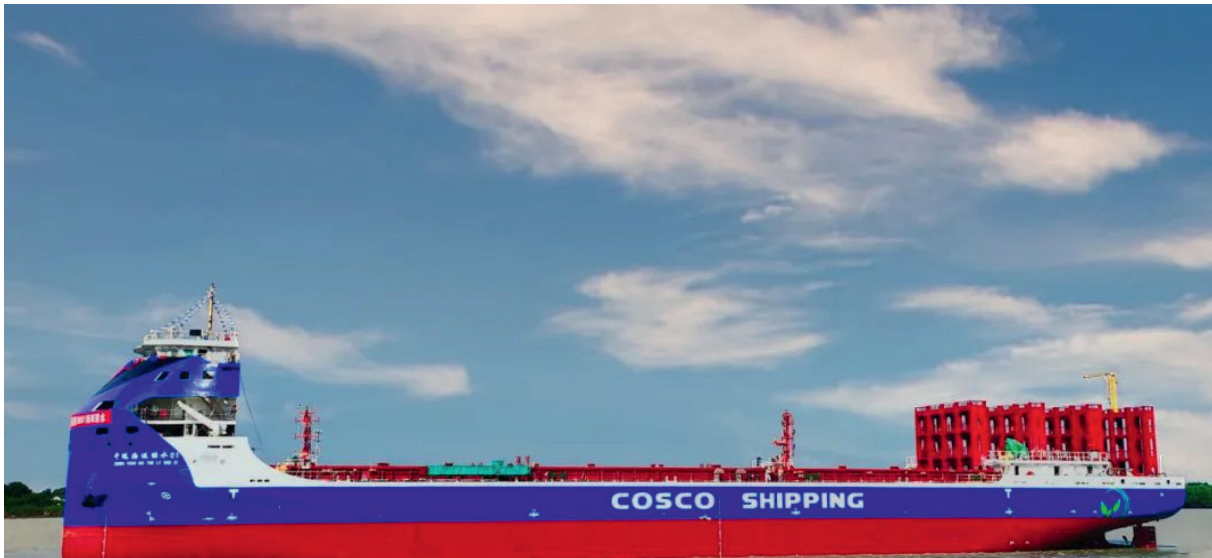
Über **90 %**
aller Bestellungen gingen an China und Korea. Die beiden Nationen, die ihre maritimen Industrien seit Jahren mit massiven Subventionen unterstützen.

stiegenen Rohstoffpreise. Und auch die Kreuzfahrtbranche, wichtigster Kunde europäischer Werften, hat gelitten. Ein steiler Einbruch bis zum absoluten Stillstand im März 2020, danach eine mehr als zweijährige Flaute: Die Aussichten für die weltweite Kreuzfahrt, die noch 2019 mehr als 27,8 Mio. Urlauber auf die Schiffe lockte, schienen angesichts des unübersehbaren Coronarisikos auf lange Zeit düster.

Doch die großen Ängste in der Branche scheinen verflogen. Nach dem weltweiten Wegfall der Coronamaßnahmen nähert sich das Geschäft mit den Luxusreisen überraschend schnell wieder den Zahlen aus der Vor-Corona-Zeit. Die veränderte Lage schürt Hoffnungen bei den Kreuzfahrtwerften, die nach der tiefen Absatzkrise dringend auf Neugeschäft warten. Im Orderbuch schlägt sich der Optimismus allerdings noch nicht nieder. Vielen Reedereien fehlt angesichts der aufgehäuften Schulden aktuell das notwendige Geld für Neubauten, denn die Pandemie lastet noch auf den Bilanzen: Allein die drei größten Kreuzfahrtreedereien, die einen Weltmarktanteil von 80 Prozent halten, erreichten eine Verschuldung von insgesamt 72 Mrd. \$. Auch wenn Bestellungen neuer Schiffe unter diesen Umständen in den kommenden Jahren weiterhin moderat ausfallen dürften, gingen von diesen Reedereien immerhin keine Stornierungen aus. Anders ist die Situation bei dem Unterhaltungskonzern Genting Hong Kong, dessen enorme Einnahmeausfälle schließlich im Januar 2022 zur Insolvenz der 2016 erworbenen MV Werften sowie der Lloyd Werft Bremerhaven führten.

Mit viel Mühe ist es den deutschen Schiffbauern jedoch gelungen, trotz der schwierigen Umstände die Ablieferungen im Vergleich zu den Vorjahren auf ähnlichem Niveau zu halten. So konnten in 2022 sieben Schiffe im Wert von insgesamt 2.485 Mio. € fertiggestellt werden. Übertreffen Ablieferungen und Stornierungen die Auftragsgänge schrumpft das Auftragsbuch: Mit 46 Schiffen im Wert von insgesamt 10.909 Mio. € fiel der Auftragsbestand des deutschen zivilen Seeschiffbaus zum Ende 2022 auf den niedrigsten Wert seit sieben

²⁰ Hrsg.: Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. <https://vsm.de/de/service/publikation-und-medien/jahresberichte>. Entnommen 26.08.2022



175
1848
2023

© COSCO

Der chinesische Konzern Cosco hat seinen ersten vollelektrischen Frachter in Betrieb genommen. Das Containerschiff mit der Nummer N997 ist ab sofort auf dem Jangtse-Fluss unterwegs, wie der Hersteller kürzlich ankündigte.

Der Frachter ist knapp 120 Meter lang und 24 Meter breit. Er bringt 10.000 Tonnen auf die Wage, weist aber nur einen Tiefgang von etwa 5,5 Metern auf. Dies soll gewährleisten, dass er auch seichte Stellen des Jangtse befahren kann. Beladen werden kann das Containerschiff mit 700 TEU, sprich 700 20-Fuß-Standardcontainern.

Jahren. Neben Kreuzfahrtschiffen enthält das Auftragsbuch überwiegend Megayachten, Arbeits- und Behördenschiffe sowie andere komplexe Spezialschiffe wie Forschungsschiffe. Ergänzt werden die Bestellungen durch RoRo-Schiffe und kleinere Einheiten verschiedener Segmente für den Küstenverkehr.

Die Pandemie hat verdeutlicht, wie viel Substanz im deutschen und europäischen Schiffbau in den vergangenen Jahren verloren ging und weist auf die Risiken einer Strategie hin, die allein auf High-End-Nischen setzt. Auch wenn diese Nischen in Zukunft weiterhin eine wichtige Rolle im deutschen Schiffbau spielen werden, ist der Aufbau eines zusätzlichen Standbeines in Volumenmärkten essenziell. Das Potenzial ist groß, denn die Dynamik der Energiewende schafft vielfältige maritime Nachfrage. Für die Produktion und den Import nachhaltiger Energie spielt die maritime Industrie eine Schlüsselrolle. Schon beim Thema LNG als Brückentechnologie ist die maritime Wirtschaft umfänglich gefordert. Aber auch für eine künftige klimaneutrale Kraftstoffversorgung sind maritime Logistiklösungen alternativlos. Das Erreichen der Klimaziele wird absehbar nur gelingen, wenn zusätzlich CO²-Abscheidung und -Speicherung (carbon dioxide capture and storage, CCS) in großem Stil erfolgt. Auch hierbei entstehen neue maritime Märkte.

Und auch die Dekarbonisierung der Schifffahrt wird sich nicht ewig aufschieben lassen. Fast die gesamte weltweite Handelsflotte, rund 100.000 Seeschiffe, fährt heute noch mit konventionellen fossilen Kraftstoffen, darunter Schweröl, dem billigsten und gleichzeitig

schmutzigsten Kraftstoff. Allerdings sind die regulatorischen Fortschritte auf internationaler Ebene bisher wenig überzeugend. Vor dem Hintergrund der ambitionierten Klimaziele der EU ist es daher dringend notwendig, den Intra-EU-Seeverkehr durch Flottenumbau und -erneuerung konsequenter und zügiger klimaneutral zu gestalten. Intelligente Lösungen werden dabei besonders wichtig sein, um den Anstieg der Betriebskosten durch maximale Effizienz zu begrenzen. Gleichzeitig müssen ebenso elementare Beiträge für den Ausbau der erneuerbaren Energien Offshore geleistet werden. Auch diese Ziele sind ohne eine heimische Industrie nicht zu schaffen!

Dabei ist eine starke maritime Industrie nicht nur in Bezug auf die Klimaziele von strategischer Bedeutung. Sicherheit und die Versorgung mit Nahrung, Rohstoffen und sauberer Energie sind maritime Themen, deren Bedeutung durch den Krieg in der Ukraine und die Erkenntnis über die Abhängigkeit von russischem Öl und Gas sowie die sich verändernde geopolitische Lage in Südostasien nun sichtbarer geworden ist denn je. Es werden u. a. Einheiten benötigt, die unsere Resilienz stärken, wie der Vorschlag des Seeheimer Kreises zum Aufbau einer hoheitlichen Flotte für die notwendigen Energieimporte deutlich macht. "Beeindruckende Konzepte für eine mobile, d.h. schwimmende Kriseninfrastruktur wie Notunterkünfte, Krankenhäuser, Kraftwerke, Wasseraufbereitungsanlagen etc. liegen ebenfalls bereit und können sofort umgesetzt werden. Die Kompetenz der europäischen Schiffbauindustrie wird also dringend gebraucht!



Quelle: VSM

Weltweite Auftragseingänge nach Schiffstyp

Schiffstyp	2021					2022				
	Anzahl	Mio. GT	Anteil in %	Mio. CGT	Anteil in %	Anzahl	Mio. GT	Anteil in %	Mio. CGT	Anteil in %
Rohöltanker	89	8,8	10,2	2,9	6,6	36	2,4	3,8	1,0	2,6
Gastanker	177	11,6	13,4	8,5	19,2	166	15,6	24,8	11,8	31,6
Chemikalien- und Produktentanker	176	3,0	3,4	2,0	4,4	106	1,5	2,4	1,1	3,0
Massengutschiffe	356	18,3	21,2	7,4	16,7	281	11,3	17,9	5,1	13,7
Containerschiffe	504	39,0	45,2	18,7	42,1	313	23,6	37,4	11,5	30,8
Stückgutschiffe	158	3,0	3,5	2,0	4,5	268	6,4	10,2	4,1	10,9
Fähren und Passagier- schiffe	50	0,6	0,7	0,6	1,4	68	0,5	0,8	0,7	1,8
Offshore-Fahrzeuge	43	1,1	1,3	0,7	1,6	94	1,1	1,8	1,0	2,6
Sonstige	421	0,8	1,0	1,5	3,5	374	0,6	1,0	1,2	3,1
Gesamt	1.974	86,2	100,0	44,4	100,0	1.706	63,1	100,0	37,4	100,0

Quelle: VSM

Auftragsbestände Ende 2022 nach Bauland und Schiffstyp in 1.000 CGT

	VR China	Südkorea	Japan	Italien	Russland	Frankreich	Deutschland	Andere	Gesamt
Rohöltanker	1.014	2.121	292		186			384	3.996
Produktentanker	257		41		24			196	518
Chemikaliertanker	1.227	463	433	8	52		12	634	2.829
CO2 Tanker	25								25
LNG Tanker	3.355	16.904			1.274				21.533
LPG Tanker	1.146	1.929	471					21	3.567
Massengutschiffe	9.611	73	5.189					1.197	16.070
Containerschiffe	19.186	11.900	2.697					231	34.015
Ro-ro-Frachter	2.760	451	453				49	111	3.824
Andere Frachter	1.920		558		100	3	51	1.099	3.731
Fähren und Passagierschiffe	1.085	133	123	2.907	53	1.440	807	1.014	6.544
Offshore-Fahrzeuge	2.250	1.002			51			1.612	4.915
Sonstige	753	93	170	7	961	108	104	2.860	5.055
Gesamt	44.589	35.069	10.426	2.922	2.702	1.554	1.034	10.134	108.430



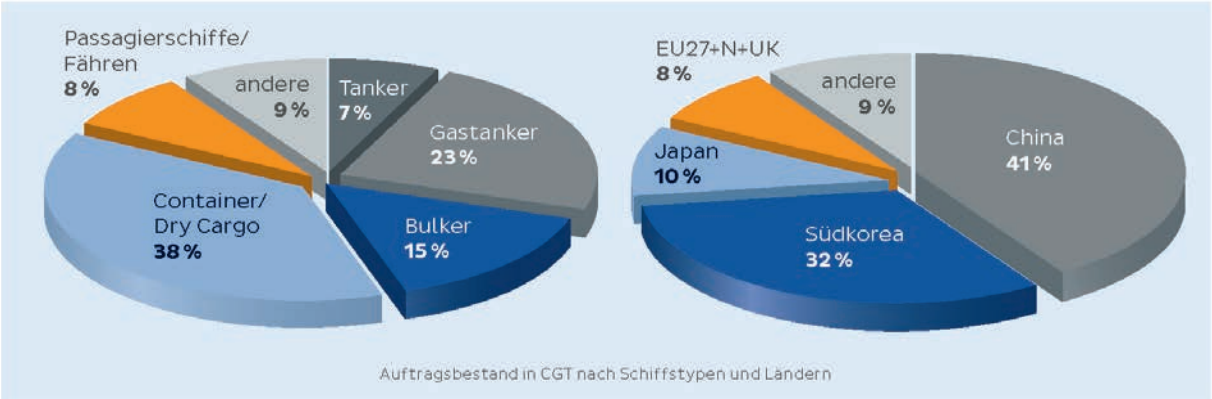
Weltweite Ablieferungen nach Schiffstyp										
Schiffstyp	Anzahl	2021				2022				
		Mio. GT	Anteil in %	Mio. CGT	Anteil in %	Anzahl	Mio. GT	Anteil in %	Mio. CGT	Anteil in %
Rohöltanker	113	10,9	18,0	3,7	11,0	126	12,8	23,4	4,2	14,0
Gastanker	111	7,7	12,6	5,7	17,1	90	4,8	8,8	3,6	11,8
Chemikalien- und Produktentanker	285	3,7	6,1	2,7	8,0	274	3,3	6,1	2,5	8,2
Massengutschiffe	438	20,9	34,4	8,5	25,3	390	16,4	30,1	7,1	23,5
Containerschiffe	161	10,9	17,9	5,2	15,6	181	10,0	18,4	5,2	17,1
Stückgutschiffe	230	2,3	3,8	1,9	5,7	242	2,7	4,9	2,1	7,0
Fähren und Passagierschiffe	140	2,1	3,5	2,5	7,3	110	2,5	4,6	2,6	8,7
Offshore-Fahrzeuge	137	1,2	2,0	1,0	3,1	136	1,3	2,3	1,8	5,8
Sonstige	837	1,0	1,7	2,3	6,9	684	0,8	1,4	1,1	3,8
Gesamt	2.452	60,7	100,0	33,5	100,0	2.233	54,6	100,0	30,2	100,0

Quelle: VSM

Weltweite Auftragsbestände nach Schiffstyp										
Schiffstyp	Anzahl	2021				2022				
		Mio. GT	Anteil in %	Mio. CGT	Anteil in %	Anzahl	Mio. GT	Anteil in %	Mio. CGT	Anteil in %
Rohöltanker	224	21,6	12,5	7,3	7,5	113	11,2	6,1	4,0	3,7
Gastanker	338	23,5	13,6	17,6	18,0	408	33,4	18,0	25,1	23,2
Chemikalien- und Produktentanker	425	6,3	3,6	4,4	4,5	347	4,7	2,5	3,3	3,1
Massengutschiffe	793	36,9	21,4	15,4	15,8	854	37,0	20,0	16,1	14,8
Containerschiffe	737	58,8	34,1	27,7	28,3	891	72,0	38,7	34,0	31,4
Stückgutschiffe	480	7,0	4,1	5,0	5,2	605	11,3	6,1	7,6	7,0
Fähren und Passagier-schiffe	285	10,0	5,8	10,4	10,6	277	7,9	4,5	8,4	7,7
Offshore-Fahrzeuge	451	5,6	3,2	5,0	5,1	436	5,5	3,0	4,9	4,5
Sonstige	1.323	2,6	1,5	5,0	5,1	1.302	2,7	1,7	5,1	4,7
Gesamt	5.056	172,4	100,0	97,8	100,0	5.233	185,7	100,0	108,4	100,0

Quelle: VSM

AUFTRAGSBESTÄNDE IM WELTSCHIFFBAU
ORDER BOOK WORLDWIDE



2.5 VERKEHR DURCH KANÄLE

Nord-Ostsee-Kanal

Jahresbilanz Nord-Ostsee-Kanal 2022²¹

Verkehrszahlen Nord-Ostsee-Kanal

Das Verkehrsgeschehen am Nord-Ostsee-Kanal wurde im Jahr 2022 durch sehr unterschiedliche Ereignisse und Einflüsse geprägt.

Der Krieg in der Ukraine, schwankende Bunkerpreise und eine Vollsperrung des Kanals wegen eines Pipelinelecks im Bereich Brunsbüttel haben den Verkehr beeinflusst. Im Durchgangsverkehr kam es zu rückläufigen Verkehrsergebnissen. Steigende Verkehrszahlen gab es dagegen im Teilstreckenverkehr. Das Gesamtverkehrsgeschehen auf dem NOK blieb etwa auf dem Niveau des Jahres 2021.

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „Der Nord-Ostsee-Kanal ist nach wie vor einer der bedeutendsten internationalen Seeverkehrswege. Trotz der äußeren Einflüsse blicken wir auf eine gute Verkehrsauslastung des Kanals. Dazu beigetragen haben die im Jahresverlauf stark gestiegenen Bunkerkosten, die eine Fahrt um Skagen weiter verteuerten. Wir gewährleisteten auch zukünftig die sichere Verbindung zwischen den Meeren.“ Gesamtverkehr: Im Jahr 2022 wurden insgesamt 82.254.167 t Ladung durch den NOK transportiert (2021: 85.222.513). Das bedeutet ein leichtes Minus von 3,5 %.

26.882 Schiffe haben den Kanal im vergangenen Jahr befahren (2021: 27.293).

Trotz des geringen Rückgangs bei der Anzahl der Schiffe lag die Bruttoreaumzahl BRZ (Ladevolumen) im Jahr 2022 mit 133.068.966 etwas höher als im Vorjahr (2021: 132.412.226). Der Trend zu größeren Schiffseinheiten hielt damit im Jahr 2022 an.

Dementsprechend stieg das sog. Mittelschiff (rechnerische Durchschnittsgröße) 2022 mit einer Bruttoreaumzahl von 4.950 gegenüber den Vorjahren erneut leicht an (2021: 4.852 BRZ, 2020: 4.576 BRZ, 2019: 4.432 BRZ).

Zu den am stärksten frequentierten Verkehrsrelationen im NOK zählten 2022 die Schiffsbewegungen zwi-

schen Schweden und den Niederlanden (1,353) und u. a. die zwischen Hamburg und Dänemark (775).

Im Teilstreckenverkehr (Verkehr zu und von den am NOK gelegenen Häfen) sind die Zahlen 2022 gestiegen.

Die Ladungsmengen lagen bei 6.000.117 t (2021: 5.680.996), die Anzahl der Schiffe betrug 6.338 (2021: 5.933). Die BRZ lag 2022 bei 10.942.927 (2021: 10.043.592).

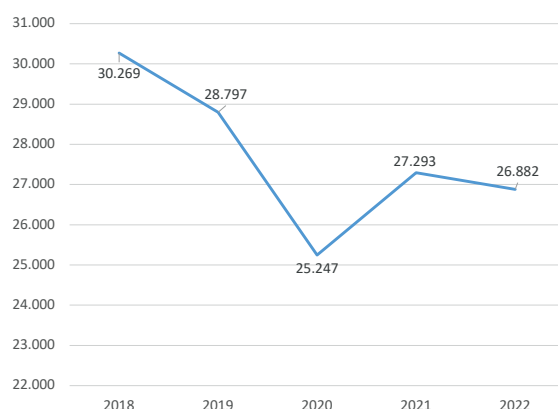
Die Verkehre zu den Häfen in Russland haben aufgrund der durch die EU verhängten Sanktionen gegen Russland und seine Handelsflotte zu einem massiven Rückgang auf diesen Relationen geführt. Fuhren 2021 noch über 2.771 Schiffe mit Ziel bzw. Herkunft russische Häfen durch den NOK, so waren es 2022 nur noch 1.420 Einheiten. Die dabei transportierte Ladungsmenge ging von 14,2 Mio. t auf 5,7 Mio. t zurück (minus 60 %). Bei den verbliebenen Ladungsarten handelte es sich um solche Güter, die von den EU-Sanktionen noch ausgenommen waren (z. B. bestimmte Agrarerzeugnisse und Energieträger).

Jörg Heinrich, Leiter des Bereichs Seeschifffahrt in der GDWS: „Die zum 1. Januar 2022 wieder erhobenen Befahrungsabgaben haben das Verkehrsgeschehen nicht signifikant beeinflusst. Aufgrund der hohen Treibstoffpreise und der guten Frachtlage konnte der Nord-Ostsee-Kanal, im Vergleich zum Seeweg um Skagen, die Wettbewerbsvorteile gut behaupten.“

Schiffstypen

Vorrangig genutzt wurde der Nord-Ostsee-Kanal 2022 von Trockenfrachtern/Mehrzweckschiffen 12.101 (Vorjahr: 12.948), von 6.708 Tankern (Vorjahr: 6.048), von 3.691 Containerschiffen (Vorjahr: 4.163) und von 2.933 Spezialfahrzeugen (Bagger, Versorger, Schlepper) (Vorjahr: 2.820).

Im Jahr 2022 ist die Anzahl der Sportbootschleusungen im Vergleich zu den Vorjahren erneut angestiegen. Sie lag bei 11.788. (2021 waren es 11.048, 2020: 8.925.)



Quelle: BSH

²¹ WSV des Bundes Pressemitteilung Jahresbilanz Nord-Ostsee-Kanal 2022 vom 27.01.2023



Gesamter Ladungsverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal nach Ladungsarten						
Ladung	Ladung in t		Änderung Vorjahr	Anzahl der Schiffe		Änderung Vorjahr
	2021	2022		2021	2022	
Erdöl und Derivate	6.565.270	7.075.298	7,8 %	1.806	2.022	11,9 %
Kohle	1.399.016	2.007.253	43,5 %	268	276	2,9 %
Erze	1.472.921	927.465	– 37,0 %	254	161	– 36,1 %
Holz	5.740.144	5.198.285	– 9,4 %	1.685	1.476	– 12,4 %
Getreide	3.084.877	2.945.986	– 4,5 %	886	814	– 8,1 %
Düngemittel	6.491.213	4.866.178	– 25,0 %	1.596	1.300	– 18,5 %
Futtermittel	2.535.020	2.258.113	– 10,9 %	879	775	– 11,8 %
Eisen und Stahl	4.654.254	4.730.918	1,65 %	1.203	1.275	6,0 %
Chemische Produkte (flüssig, fest)	7.096.853	9.153.218	28,9 %	1.479	1.736	17,4 %
Stückgut	18.148.533	17.175.078	– 5,4 %	3.073	3.087	0,5 %
Container	18.058.280	14.830.555	– 17,9 %	2.631	2.255	– 14,3 %
Andere	9.972.278	11.068.836	11,0 %	8.482	8.536	0,6 %
Gesamt	85.218.663	82.237.183	– 3,5 %	24.242	23.713	– 2,2 %

Quelle: BSH

Aufgrund eines Pipelinelecks im Bereich Brunsbüttel musste der Nord-Ostsee-Kanal vom 20. Dezember 2022 bis einschließlich 2. Januar 2023 für die Schifffahrt voll gesperrt werden.

Die Kollision des finnischen Schwerlastschiffes „Meri“ mit den Hochbrücken in Kiel-Holtenau in der Nacht zum 30. November 2022 führte zu temporären Einschränkungen für die Schifffahrt. Der Nord-Ostsee-Kanal wurde an diesem Tag von 04.40 Uhr bis 20.45 Uhr für die Schifffahrt gesperrt.

Gesamtverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal nach Schiffstypen						
Schiffstyp	Ladung in t		Änderung Vorjahr	Anzahl der Schiffe		Änderung Vorjahr
	2021	2022		2021	2022	
Trocken- und Mehrzweckfrachter	33.766.626	33.533.077	– 0,7 %	11.858	11.704	– 1,3 %
Ro-ro-Schiffe	3.456.939	2.638.722	– 23,7 %	758	778	2,6 %
Containerschiffe	30.410.227	26.147.608	– 14,1 %	4.159	3.691	– 11,2 %
Öltanker	1.792.202	3.635.423	102,8 %	325	2.918	797,8 %
Gastanker	438.212	648.604	48,1 %	142	261	83,8 %
Chemikalien-tanker	11.970.844	12.947.651	8,1 %	2.255	3.334	47,8 %
Andere	3.387.463	2.726.082	– 19,5 %	5.969	4.196	– 29,7 %
Gesamt	85.222.513	82.254.167	– 3,5 %	27.293	26.882	– 1,5 %

Quelle: BSH

Panamakanal

Die Panamakanalbehörde gibt einen Überblick auf das Jahr 2022²²

Schlüsselergebnisse des Jahres

Panamakanal-Tonnen (PC/UMS):	518,8 Millionen
Durchfahrten:	14.239
Gesamteinnahmen:	4,32 Mrd PAB ²³
Personalbestand:	8.727
Abgaben an die Staatskasse:	2,49 Milliarden PAB
Gesamtbeitrag zur Volkswirtschaft:	3,48 Milliarden PAB

Am Ende des Geschäftsjahres verzeichnete der Panamakanal eine geschleuste Tonnage von 518,8 Millionen PC/UMS, was im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von 0,4 % entspricht.

Bei einer Zunahme von 2,0 % wurden insgesamt 3,028 Milliarden Panamaische Balboa (PAB) an Gebühren eingenommen. Der Anstieg der Tonnage wurde mit einem Zuwachs von 6,6 % auf 196,4 Millionen PC/UMS-Tonnen vor allem vom Containersegment getragen, gefolgt von Tankern, die mit einem Plus von 11,6 % 72,6 Millionen PC/UMS-Tonnen transportierten, und Passagierschiffen, die im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021 mit 6,1 Millionen PC/UMS-Tonnen einen deutlichen Anstieg um 612,9 % verzeichneten.

Bei fast 72,1 % der im Kanal transportierten Fracht waren die USA der Abgangs- oder Zielort, hauptsächlich die Ostküste und die US-Häfen im Golf von Mexiko. Containerfracht, Getreide und Energierohstoffe sind die Produkte, die auf der Route durch den Panamakanal am häufigsten transportiert wurden.

Die Neopanamax-Schleusen verzeichneten 53 % der beförderten PC/UMS-Tonnen, die hauptsächlich von Containerschiffen, LPG- und LNG-Tankern transportiert wurden. Insgesamt gab es 14.239 Durchfahrten, was einem Anstieg von 6,7 % im Vergleich zum vorigen Geschäftsjahr entspricht.

Die Anzahl der Durchfahrten von Tankern, Containerschiffen, Stückgutschiffen und Passagierschiffen war höher. Letztere verzeichneten aufgrund der Wiederbelebung des Marktes nach der Covid-19-Pandemie ein Plus von 658,8 % mit insgesamt 129 Durchfahrten.

Im Gegensatz dazu gab es aufgrund von Änderungen der Handelsmuster bedingt durch die russische Inva-

sion in die Ukraine weniger Verkehr von LNG-Tankern und infolge teilweise geringerer Getreideeinkäufe Chinas aus den USA weniger Durchfahrten von Massengutfrachtern.

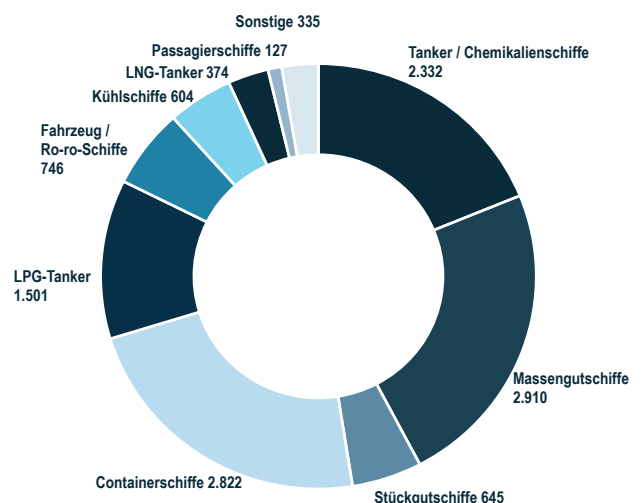
Von insgesamt 518,8 Millionen PC/UMS-Tonnen wurden 51 % auf Neopanamax-Schiffen, 42 % auf sogenannten Super-Schiffen, 5 % auf herkömmlichen Schiffen und 2 % auf Panamax-Plus-Schiffen befördert. Im Juli brach das Containerschiff CMA CGM „Zephyr“ mit 16.285 TEU den Rekord als das Schiff mit der höchsten Ladekapazität, das jemals die Neopanamax-Schleusen durchfuhr.

Im September wurde der Panamakanal bei einer Umfrage der Zeitschrift Summa auf Platz eins der Unternehmen mit dem besten Ruf gewählt.

Die in den letzten Jahren erzielten Rekordzahlen und die erfahrene Anerkennung sowie die ständige Instandhaltung der Strukturen und die Schonung von Wasserressourcen untermauern die Effizienz der Wasserstraße.

Die Ertragslage des Panamakanals im Geschäftsjahr 2022 zeigte, trotz der wirtschaftlichen Auswirkungen des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine und Chinas „Null-Covid-Politik“, ein starkes Umsatzwachstum, eine Steigerung der Rentabilität, Effizienz und Produktivität sowie einen Rückgang bei der Fremdfinanzierung. Wachstum und solide finanzielle Ergeb-

Durchfahrten nach Schiffstypen



²² Jahresbericht der Panamakanal-Behörde für das Jahr 2022 („Annual Report 2022 – Panama Canal“) amtlich übersetzt durch Bundessprachenamt.

²³ Währung Panamaische Balboa (PAB) ist ca: 1 US Dollar.

Rangfolge der ersten 10 Länder nach Abgangs- und Bestimmungsland des Frachtguts (in brit. 1.000 Tonnen), Geschäftsjahr 2022

	Land	Abgangsland	Bestimmungsland	Binnenhandel Küste zu Küste	Gesamt
1	USA	146.762	69.187	2.048	215.949
2	China	24.503	37.449	-	61.953
3	Japan	6.114	32.424	-	38.539
4	Chile	12.762	17.436	-	30.198
5	Republik of Korea	11.978	16.817	-	28.769
6	Mexiko	8.234	15.643	210	23.878
7	Peru	7.186	11.989	-	19.176
8	Kolumbien	9.865	7.698	1.053	17.564
9	Ecuador	6.341	8.058	-	14.400
10	Panama	1.084	10.949	28	12.034



Quelle: Panama Canal Authority

nisse basieren auf einem konservativen institutionellen Rahmen, einer transparenten, autonomen und umsichtigen Führung, die auf ein nachhaltiges Wachstum mit langfristiger Perspektive abzielt.

Der Kanal beendete das Geschäftsjahr 2022 mit Einnahmen von 4,323 Milliarden PAB. Das sind 364 Millionen bzw. 9,2 % mehr als im Geschäftsjahr 2021. Seit dem Geschäftsjahr 2020 steigen die Einnahmen des Panamakanals und die beförderten Tonnagen mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 12,0 bzw. 4,5 %.

Das Einnahmenwachstum im Geschäftsjahr 2022 war hauptsächlich auf Anpassungen der auch als „andere maritime Dienstleistungen“ bezeichneten Gebühren zurückzuführen, die im Zusammenhang mit Durchfahrten erhoben werden, größtenteils für Reservierungen und für im Rahmen von Auktionen ersteigerte Transit-Slots. Außerdem wurden 2,1 Millionen PC/UMS-Tonnen mehr befördert als im Geschäftsjahr 2021.

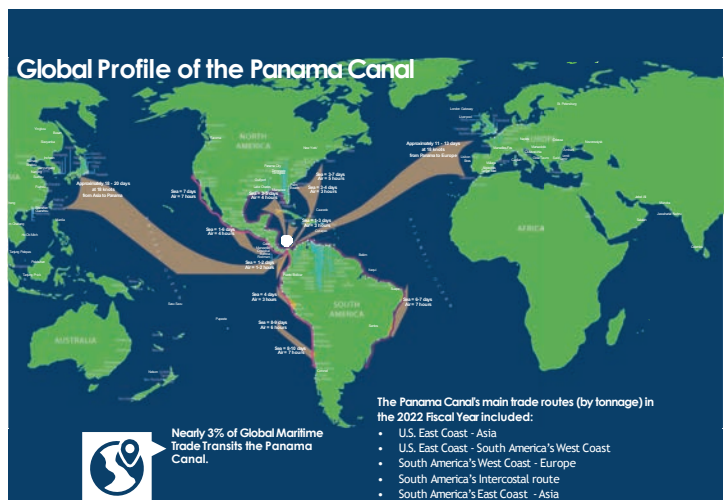
Die Kanalbehörde meldete am Ende des Geschäftsjahres 2022 Betriebsausgaben in Höhe von 1,297 Milliarden PAB, was 30,0 % der Gesamteinnahmen entspricht. Einhergehend mit dem Anstieg an transportierten Tonnen erhöhten sich außerdem die Gebühren pro Nettotonne um 1,3 %. Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021 stiegen die Betriebskosten um 7,0 %.

Die indirekten Abgaben an die Staatskasse durch Abgaben an andere öffentliche Rechtsträger beliefen sich am Ende des Geschäftsjahres 2022 auf 238 Millionen PAB, ein Anstieg von 10 Millionen PAB gegenüber dem Geschäftsjahr 2021. Zu diesen Abgaben gehör-

ten 123 Millionen PAB für die Sozialversicherung, 102 Millionen PAB an Einkommenssteuer und 13 Millionen PAB an Abgaben für das Bildungssystem in Panama.

Im Geschäftsjahr 2022 leistete der Panamakanal durch Nettogehälter von 498 Millionen PAB sowie durch Ausgaben in Höhe von 251 Millionen PAB für Einkäufe von Waren und Dienstleistungen bei lokalen Firmen und Zahlungen an örtliche Zulieferer im Rahmen seiner jährlichen Investitionen in Ausrüstung und Infrastruktur indirekt einen Beitrag von insgesamt 749 Millionen PAB zur nationalen Volkswirtschaft.

Am Ende des Geschäftsjahres 2022 hat der Kanal, trotz der wirtschaftlichen Auswirkungen des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine sowie Chinas „Null-Covid-Politik“, mit direkten und indirekten wirtschaftlichen Beiträgen in einer Rekordhöhe von 3,481 Milliarden PAB zur nationalen Wirtschaft beigetragen.



Quelle: Panama Canal Authority

Suezkanal

Ausbau des Suezkanals soll im Juli 2023 abgeschlossen sein²⁴

DUBAI, 16. Januar (Reuters):

Ein Projekt zum Ausbau von Teilen des Suezkanals wird voraussichtlich nach zwei Jahren Arbeit im Juli 2023 abgeschlossen sein, so der Vorsitzende der Suez Canal Authority (SCA) am Sonntag.

Nachdem im letzten Jahr das Containerschiff „Ever Given“ in der Wasserstraße auf Grund gelaufen war und sie für sechs Tage blockiert hatte, kündigte die SCA beschleunigte Pläne zur Verlängerung einer zweiten Kanallinie und zur Verbreiterung eines bereits existierenden Kanalabschnitts an.

„Das Projekt wird innerhalb von 24 Monaten abgeschlossen sein. Wir haben es im Juli 2021 begonnen und werden es, so Gott will, im Juli 2023 fertigstellen“, sagte der Vorsitzende Osama Rabie am Rande einer Veranstaltung in Dubai.

Schiffe durchfahren den Kanal in Konvois, und der Ausbau der zweiten Kanallinie würde es sechs weiteren Schiffen ermöglichen, diesen zu passieren, erläuterte Rabie, ohne weitere Details zu nennen.

Laut zuvor veröffentlichten Plänen sollen die südlichsten 30 km des Kanals dort, wo die Ever Given auf Grund lief, um 40 m nach Osten verbreitert und von 66 auf 72 Fuß (ca. 22 m) vertieft werden.

„Dies wird die Schifffahrt in diesem schwierigen Teil des Kanals um 28 % verbessern“, sagte Rabie.

Laut seiner Aussage wird das gesamte Projekt von der Suez Canal Authority und den zu ihr gehörenden Unternehmen abgewickelt.

Auf die Frage, ob trotz der US-Sanktionen auf iranische Ölverkäufe Treibstoff bzw. Öl aus dem Iran über den Suezkanal transportiert werden, antwortete er: „Es existiert keine Diskriminierung hinsichtlich bestimmter Länderflaggen auf Schiffen und auch iranisches Öl wird über den Kanal transportiert.“

Die libanesische Hisbollah-Miliz importierte im vergangenen Jahr iranischen Treibstoff, um nach eigenen Angaben damit auf den Treibstoffmangel im eigenen Land zu reagieren. Die Lieferungen wurden über Syrien geleitet, um durch die Sanktionen bedingte Komplikationen zu vermeiden.

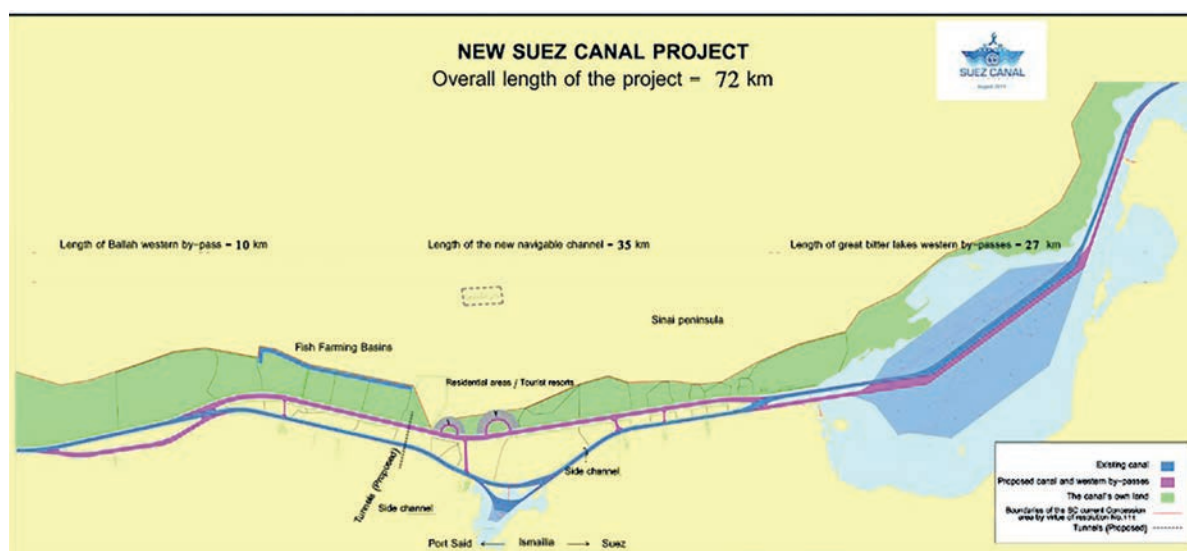
Fakten und Zahlen:²⁵

Das Projekt:

Bau einer neuen Kanallinie von Kilometer 60 bis Kilometer 95, zusätzlich zur Vertiefung und Verbreiterung des Bypasses durch die Bitterseen und des Ballah-Bypasses, mit einer Länge von insgesamt 37 km (die Gesamtlänge des Projekts beträgt 72 km).

Grundgedanke des Projekts:

Schaffung einer neuen Kanallinie parallel zur bereits existierenden mit dem Ziel, den wirtschaftlichen Nutzen des aktuell bestehenden Kanals und seiner Bypass-Strecken zu maximieren und so lange Abschnitte der Wasserstraße wie möglich um eine zweite Fahrrinne zu ergänzen, um so den Verkehr in beide Fahrtrichtungen zu erleichtern und Wartezeiten für den Kanal passierende Schiffe zu minimieren. Dies wird die Durchfahrtszeit von einem Ende des Kanals zum anderen verkürzen und die Zahl der Schiffe, welche die Wasserstraße gleichzeitig befahren können, erhöhen, womit einem erwar-



24 Quelle: SUEZ CANAL AUTHORITY Veröffentlicht auf: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/NewSuezCanal.aspx> amtlich übersetzt durch Bundessprachenamt. entnommen: 08.05.2023

25 Quelle: Reuters 16. Januar 2022 Veröffentlicht auf: <https://www.reuters.com/business/suez-canal-expansion-due-finish-july-2023-sca-chairman-2022-01-16/>, amtlich übersetzt durch Bundessprachenamt. Entnommen: 08.05.2023

Zahlen zum Ausbau

Gemäß aktuellem Arbeitsfortschritt tatsächliche Menge ausgebaggerten Materials	259 Mio. Kubikmeter
Dauer der Arbeiten	12 Monat,
Im Rahmen dieses Projekts eingesetzter Schwimmbagger	„Al-Marifaa“ (am 5. November 2014)
Menge an Trockenaushub	250 Mio. Kubikmeter
Größte an einem Tag durch einen einzelnen Bagger ausgebaggerte Menge (durch Schwimmbagger „Ibn Batouta“ am 6. April 2015)	230.000 Kubikmeter
Größte an einem Tag ausgebaggerte Menge (am 31. Mai 2015)	1,73 Mio. Kubikmeter
Anzahl der im Rahmen des Projekts eingesetzten Schwimmbagger	45 Schwimmbagger
Anzahl der Sedimentationsbecken	20 Becken

teten Wachstum des Welthandels Rechnung getragen wird. Das Projekt geht Hand in Hand mit dem Suez Canal Area Development Project. Beide Projekte werden die Bedeutung des Suezkanals weiter steigern und ihn zur bevorzugten Route für Schiffseigner auf der ganzen Welt machen. Alternativrouten werden keine Konkurrenz mehr darstellen. Das Projekt wird sich außerdem sehr positiv auf das ägyptische Volkseinkommen auswirken, da es Deviseneinnahmen in harter Währung erhöhen, dringend benötigte Arbeitsplätze schaffen und neue städtische Gemeinden entstehen lassen wird.

Projektziele:

- Erhöhung der Hartwährungseinnahmen zur Steigerung des ägyptischen Volkseinkommens
- Steigerung der Abschnitte des Suezkanals mit zwei Fahrrinnen auf 50 %
- Verkürzung der Durchfahrtzeit von 18 auf elf Stunden für in Richtung Süden fahrende Konvois
- Minimierung der Wartezeit für Schiffe von zwischen acht und elf auf höchstens drei Stunden, wodurch Reisekosten eingespart werden und der Suezkanal attraktiver für Schiffseigner werden wird
- Erhöhung der Attraktivität des Suezkanals für mehr Schiffe und Unterstreichen der Einstufung des Kanals als wichtige internationale Schifffahrtsstraße
- Erhöhung der Anzahl der Schiffe, die den Kanal pro Tag befahren können, um so dem erwarteten Wachstum des Welthandels gerecht zu werden
- Unterstützung des Suez Canal Area Development Projects, Förderung der ägyptischen Volkswirtschaft und Etablierung Ägyptens als internationales Logistikzentrum

Erträge und Ergebnisse des Projekts:

- Erhöhung der Zahl der den Kanal pro Tag im Durchschnitt durchfahrenden Schiffe von aktuell 49 auf 97 im Jahr 2023
- Direkter, ununterbrochener Transit von 45 Schiffen in beiden Richtungen und Erhöhung des zulässigen Tiefgangs auf 66 Fuß (ca. 20 Meter) im gesamten Suezkanal
- Erhöhung der durch den Suezkanal generierten Einnahmen von aktuell 5,3 Milliarden US-Dollar auf 13,226 Milliarden US-Dollar im Jahr 2023 (Steigerung von 259 %), die in harter Währung zum ägyptischen Volkseinkommen beitragen werden
- Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten für junge Menschen in der Umgebung des Kanals, auf dem Sinai und in den angrenzenden Gouvernements und Schaffung neuer städtischer Gemeinden
- Maximierung der Wettbewerbsfähigkeit des Suezkanals und Erhöhung seines Stellenwerts gegenüber anderen, alternativen Kanälen sowie bei Klassifikationsgesellschaften weltweit aufgrund einer hohen Sicherheit bei der Durchfahrt



Dauer des Projekts:

Das Projekt soll in 12 Monaten (einem Jahr) abgeschlossen sein.

Trockenaushubarbeiten:

Das Volumen der Trockenaushubarbeiten beträgt 258 Millionen Kubikmeter. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 4 Milliarden EGP.

Deckwerk:

Der Kanal soll auf 100 km Länge mit Deckwerk befestigt werden. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 500 Millionen EGP.

Baggerarbeiten:

Der Aushub der Schwimmbagger liegt bei circa 250 Millionen Kubikmeter Erdbreich. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 15 Milliarden EGP.

Sonstige damit zusammenhängende Arbeiten:

- Auf einer Länge von 37 km Vertiefung der bestehenden westlichen Bypass-Strecken auf 24 m (Tiefgang von 66 Fuß)
- Die westlichen Bypass-Strecken umfassen den 27 km langen Bypass durch die Bitterseen und den 10 km langen Ballah-Bypass
- Aushub einer 35 km langen parallel verlaufenden Wasserstraße mit einer Tiefe von 24 m und einer Breite von 317 m auf Wasserlinie, sodass der neue Kanal von Schiffen mit einem Tiefgang von bis zu 66 Fuß befahren werden kann

3.0 MARITIME ENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND

ZEITENWENDE AUCH FÜR DIE SCHIFFBAUINDUSTRIE EINLEITEN, CHANCEN DER ENERGIEWENDE NUTZEN!²⁶



Ausgangslage und Herausforderungen

Seit den 1980er-Jahren verliert der Schiffbau in Deutschland und in ganz Europa als Ergebnis massiver Wettbewerbsverzerrungen auf dem globalen Markt sukzessive Marktanteile. Staaten wie Japan und Korea und seit den 2000er-Jahren insbesondere China haben den strategischen Wert der Branche erkannt und fördern ihren Ausbau mit hohen Milliardenbeträgen. Ein konsequentes Einschreiten Europas gegen diese Marktverzerrungen bleibt bis heute aus.

So blieb der Industrie nur der Ausweg, sich auf technisch anspruchsvolle, aber betriebswirtschaftlich riskante Nischenmärkte zu fokussieren. Die Produktion frachttragender Handelsschiffe musste aufgrund des ruinösen Preiswettbewerbs auch in EU-Mitgliedsländern mit niedrigen Lohnkosten fast vollständig aufgegeben werden. Zahlreiche Werften und wichtige Zulieferunternehmen mussten ihren Betrieb einstellen. In Deutschland gelang es, nur durch den Bau von Kreuzfahrtschiffen, großen Yachten und Schiffen, für öffentliche Auftraggeber eine hohe technische Kompetenz und entsprechende Ausbildungsstrukturen zu erhalten.

Der pandemiebedingte Einbruch des Kreuzfahrtmarktes, dem mit rund 75 % dominanten zivilen Marktsegment im Schiffbau in Europa, legte allerdings die Grenzen dieser Ausrichtung offen. Seit Juni 2020 mussten allein in Deutschland acht Werftstandorte für Seeschiffe Insolvenz anmelden, mit entsprechenden negativen Folgen für die Beschäftigten. Weitere große Unternehmen mussten restrukturieren und die Mitarbeiterzahlen der schwachen Nachfrage anpassen.

Gleichzeitig unterstreichen akute geopolitische Entwicklungen die enorme strategische Bedeutung der maritimen Industrie. Ihr kommt sowohl bei den klimapolitischen als auch sicherheitspolitischen Veränderungen eine Schlüsselrolle zu. Die zentrale Rolle der maritimen Wirtschaft für die Versorgungssicherheit Deutschlands

mit Energie, Rohstoffen und Vorprodukten findet inzwischen auch in der öffentlichen Wahrnehmung deutlichen Niederschlag. Der kurz- wie auch langfristige Ersatz für landgebundene Energieimporte kann nur durch eine maritime Infrastruktur bewältigt werden. Der Ausbau der Offshore-Windenergie ist einer der zentralen Bausteine für die inländische Produktion nachhaltiger Energie. Darüber hinaus muss die gesamte Weltflotte auf Klimaneutralität und Energieeffizienz umgestellt werden – allein für den Bedarf im europäischen Binnenmarkt betrifft dies rund 25.000 See- und Binnenschiffe.

Zurzeit verlassen sich insbesondere deutsche Reeder auf Schiffslieferungen aus chinesischer Produktion. 99 % aller Bestellungen deutscher Reeder gingen 2021 an China oder Korea, das seinerseits besonders stark von Vorprodukten aus China abhängt. Finanziert werden diese Schiffe wiederum maßgeblich durch chinesische und koreanische Banken und Leasinggesellschaften, wodurch die Abhängigkeit weiter steigt.

Für den Erhalt der schiffbaulichen Kompetenzen und industriellen Kapazitäten muss die deutsche und europäische Wirtschafts- und Handelspolitik gegensteuern. Nur so kann es gelingen, die genannten Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen oder auszugleichen, die negativen (Langzeit-)Folgen der Covid-19-Pandemie auf die deutsche Schiffbauindustrie zu begrenzen und die anstehenden Herausforderungen zu meistern.

Noch verfügt Deutschland über leistungsstarke und erfolgreiche Unternehmen mit hervorragend ausgebildeten Facharbeitern und Ingenieuren, funktionierende Wertschöpfungsketten sowie über gute Ausbildungsstrukturen, Forschungseinrichtungen und eine hohe Innovationskraft. Die Schiffbauindustrie ist einer der wenigen in Deutschland noch vorhandenen vollständig turnkey-fähigen Industriesektoren.

In der maritimen Industrie kann gezeigt werden, dass die Verbindung von ambitionierten Klimaschutzmaßnahmen mit wirtschaftlichem Erfolg gelingen kann. In die-

²⁶ Gemeinsamer Appell der fünf norddeutschen Wirtschaftsministerien, dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik, der IG Metall Küste sowie der IHK Nord an die Bundesregierung vom 18. November 2022.

sem Rahmen können die Werften und Zulieferer künftig einen gewichtigen Beitrag für die deutsche „Energiewende“, für die Nutzung der Offshore-Windenergie, für die Logistik erneuerbarer Kraftstoffe sowie den Umbau der Handelsflotte hin zu Klimaneutralität und Effizienz leisten. Das aktuelle politische Ziel Deutschlands und der EU, die Abhängigkeit von russischen Energielieferungen, insbesondere Erdgas, auf Dauer zu beseitigen, ist ohne eine leistungsstarke maritime Wirtschaft nicht erreichbar.“

Allein mit dem Ausbau der Offshore-Windenergie liegt ein großer mittel- und langfristiger Markt mit einem enormen Wachstumspotential buchstäblich vor der deutschen Haustür: In Nord- und Ostsee sollen die Offshore-Windenergie-Kapazitäten von heute ca. 8 GW in den nächsten 25 Jahren etwa verzehnfacht werden. Neben Deutschland sind auch andere europäische Anrainerstaaten (wie Großbritannien, Niederlande und Dänemark) bereits Treiber dieses Zubaus oder werden in den kommenden Jahren hinzukommen (z. B. Frankreich, Belgien). So entsteht ein milliardenschwerer Markt für Spezialschiffe für Installation, Bau, Netzanschluss, Betrieb und Wartung von Offshore-Windparks sowie für Konverterplattformen und andere Komponenten und Services für Offshore-Windenergieanlagen. So wird beispielsweise im Bereich der Installationsschiffe weltweit ein zehnfacher Bedarf bis Ende 2040 gegenüber dem heutigen Markt prognostiziert. Gleichzeitig fehlen entsprechende Transportkapazitäten auf See. Hinsichtlich des Baus von Offshore-Konverterplattformen und -Spezialschiffen haben deutsche Werften bereits im vergangenen Jahrzehnt mit erfolgreichen Referenzprojekten wertvolle Kompetenzen aufbauen können.

Nur wenn es gelingt, dass ein substantieller Teil der mit dem Ausbau der Offshore-Windenergie verbundenen industriellen Wertschöpfung durch die deutsche Schiffbau- und Zulieferindustrie realisiert und dadurch gute Arbeit in Deutschland gesichert wird, kann auch eine größere Akzeptanz der deutschen Bevölkerung für ggf. höhere Energiekosten, die mit der Energiewende und der Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern verbunden sind, erreicht werden.

Die Nutzung der vielfältigen Potentiale in zivilen Märkten dient darüber hinaus einem wichtigen sicherheitspolitischen Zweck: Nur mit einer starken zivilen Schiffbauindustrie wird auch der Marineschiffbau eine hohe Effizienz und Innovationskraft dauerhaft aufrechterhalten können. Die seit Jahren steigende Abhängigkeit der maritimen Wirtschaft von Leistungen aus Drittstaaten im asiatischen Raum muss auch vor diesem Hintergrund dringend gestoppt und eine Trendumkehr eingeleitet werden.

Dies zeigt, die maritime Industrie ist von herausragender strategischer Bedeutung für Deutschland und die gesamte Europäische Union. Aufbauend auf die enormen Marktpotentiale im europäischen Binnenmarkt können Wachstum und technologische Weiterentwicklung der maritimen Industrie sichergestellt werden. Damit das gelingen kann, appellieren die Wirtschaftsministerien und Senate der fünf norddeutschen Küstenländer gemeinsam mit der IG Metall Küste sowie dem VSM und der IHK Nord an die Bundesregierung für eine neue, konsequente und zielgerichtete deutsche und europäische Schiffsbaupolitik, die bereit ist, auch neue Lösungswege zu beschreiten. Ein „Weiter so“ wird dafür nicht reichen.

Konzeptionelle Bausteine für einen neuen Politikansatz für die maritime Industrie liegen bereits vor. Es gilt nunmehr, diese auch umzusetzen.

Schaffung geeigneter Instrumente für die Bauzeitfinanzierung großer Offshore-Strukturen auf deutschen Werften

Mit den sehr hohen Investitionsvolumina großer Offshore-Strukturen (insbesondere Konverterplattformen der neuen Generation) geht auch für die Fertigungsdienstleister ein erheblicher Vorfinanzierungsbedarf einher. Dieser liegt insbesondere bei dem deutschen Schiffbauunternehmen als EPCI-Contractor (Engineering, Procurement, Construction and Installation) – dem Generalunternehmer für das Projekt, der entweder vorfinanzieren oder aber Anzahlungen über Bankavale absichern muss. Angesichts der grundsätzlichen Zurückhaltung deutscher Banken bei derartigen kurzlaufenden, hohen Betriebsmittelfinanzierungen sowie der mittelständisch geprägten deutschen Werftenlandschaft können entsprechende Großaufträge nur mit finanzieller Unterstützung der öffentlichen Hand realisiert werden. Dazu sollten folgende Maßnahmen seitens der Bundesregierung ins Auge gefasst werden:

- Auflage eines KfW-Kreditprogramms für die Bauzeitfinanzierung großer Offshore-Strukturen auf deutschen Werften, insbesondere für Barfinanzierungsbedarfe der Werften (bis zu 80 % der Baukosten), alternativ für Avale zur Absicherung von An- und Zwischenzahlungen der Projektbetreiber.
- Uneingeschränkte Anwendung des Großbürgschaftsprogramms des Bundes auf den Bau von Offshore-Plattformen, -Komponenten und -Spezialschiffen mit hälftiger Obligoteilung zwischen Bund und Bundesland: Mit der Öffnung des Großbürgschaftsprogramms für den Schiffbau hat der Bund einen Schritt in die richtige Richtung gemacht. Dieser ist aber mit seiner Limitierung auf



75 Mio. Euro Bundesobligo je Küstenbundesland angesichts der erheblich größeren Finanzvolumina im Offshore-Anlagenbau und -Spezialschiffbau völlig unzureichend.

- Auflage eines Offshore-Fonds für Projektfinanzierungen mit maßgeblicher Beteiligung der KfW-IPEX Bank des Bundes und ggf. der Finanzagentur des Bundes: Nach dem Vorbild des auslaufenden Wirtschaftsstabilisierungsfonds des Bundes könnte ein revolving Fonds für deutsche Offshore-Projekte gegründet werden, der stille Beteiligungen und nachrangige Darlehen, ggf. refinanziert durch die Europäische Investitionsbank (EIB), für bauaufwandsnahe Finanzierungen von Werftbetrieben in Deutschland bereitstellt.

Festschreibung von europäischen/nationalen Wertschöpfungsquoten in Bundesgesetzen und Förderprogrammen

Förderinstrumente für die Betreiber von Schiffen und Anlagen sollten, wo sinnvoll, klar vorgegebene Wertschöpfungsquoten als Förderbedingung definieren. Diese Vorgehensweise wurde seitens der Europäischen Kommission schon 1997 vorgeschlagen, jedoch bis heute nicht zur Umsetzung gebracht. Dies entspricht der üblichen Praxis in den meisten Schiffbauländern weltweit.

Anreize zum Umbau der Handelsflotten in Richtung klimaneutrale Schifffahrt

Die norddeutschen Länder, die IHK Nord, die IG Metall Küste und der VSM fordern in diesem Bereich den Bund auf, folgende Initiativen zu ergreifen:

- Auf deutscher und europäischer Ebene sollten Regularien und Förderprogramme geschaffen werden, die Anreize für die privatwirtschaftliche Umrüstung von Schiffen auf emissionsarme Antriebe oder ihren Ersatz durch den Neubau emissionsarmer Schiffe auf deutschen und europäischen Werften verstärken.
Eine Förderung sollte davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Projekte auf Werften innerhalb der EU realisiert werden. Sie könnte durch ein Bonus-System „Neu für Alt“ ergänzt werden, wenn ein vorhandenes Schiff nach Fertigstellung des Ersatzbaus in die Verschrottung geht. Die Verschrottung wiederum sollte auf einer Werft stattfinden, die sich auf der EU-Liste der Schiffsrecyclingwerften befindet.
Das System der auftragsbezogenen Beihilfen, das bis 2001 in Europa genutzt wurde, sollte zu diesem Zweck für einen begrenzten Zeitraum reaktiviert

werden, da es mit relativ geringen administrativen Anforderungen verbunden wäre.

- Im europäischen Wettbewerb entsteht für Deutschland der Zugzwang, ein pragmatisches Zulassungsverfahren von Schiffsrecycling-Werften zu entwickeln. Neben der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Branche würde sogleich dem im Koalitionsvertrag der Bundesregierung aufgenommenen Ziel, die gesamte maritime Wertschöpfungskette inklusive des explizit genannten Schiffsrecyclings als industriellen Kern in Deutschland zu stärken, entgegenkommen.
- Gerade beim Bau von Kreuzfahrtschiffen und Megayachten sind europäische Werften und Zulieferer Technologieführer und haben hohe Kompetenzen bei Konstruktion und Einsatz klima- und umweltschonender Technologien entwickelt.
Der drohende Ausschluss gerade dieser Schiffstypen von der EU-Taxonomie konterkariert diese Fortschritte, weil damit wichtige Finanzierungsmöglichkeiten, insbesondere im Rahmen staatlicher Förderprogramme, gekappt und deren Produktion aus Europa verdrängt werden würde. Kritisch wird auch der damit verbundene Tailpipe-Ansatz (null direkte CO₂-Emissionen am Schornstein) gesehen, da die Verwendung von synthetischen grünen Kraftstoffen, für deren Herstellung CO₂ im Vorfeld gebunden würde, ausgeschlossen wäre. Die Palette nutzbarer Treibstoffe würde sich dadurch auf Wasserstoff, Ammoniak und Batterieantriebe reduzieren.
- Bis zur Schaffung eines neuen europäischen Förderregimes zur Unterstützung der Schiffbauindustrie gilt es, die rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, um nationale maritime Förderprogramme bestmöglich zu gestalten und auszustatten. Das Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ wird stark nachgefragt. Neben einer signifikanten Aufstockung sollte das Programm zukünftig zu 100% vom Bund finanziert werden. Eine vollständige Übernahme der Finanzierung durch den Bund anstelle der bisherigen Kofinanzierung (2/3 Bund, 1/3 Land) kann erhebliche bürokratische Hindernisse abbauen und demgegenüber die Planungssicherheit für die Antragsteller und die öffentlichen Haushalte sowie die Geschwindigkeit der Antragsbewilligung deutlich erhöhen.
- Neben der Umrüstung und dem Ersatz kommerziell betriebener Schiffe sollte ein europäisches Flottenprogramm für entsprechende Umrüstungen hoheitlich betriebener Schiffe und den Neubau emissionsarmer Schiffe für zusätzliche hoheitliche Aufgaben ins Leben gerufen werden.
- Die Einnahmen aus der Einbeziehung der Schifffahrt in den Emissionshandel (ETS) sollten für



Investitionen in klimaneutrale Schifffahrt zur Verfügung stehen und an eine hohe Wertschöpfung in Europa gebunden werden.

Stärkung der öffentlichen Beschaffung

Über die öffentliche Beschaffung können Bund und Länder direkt Einfluss auf die Wirtschaftskraft der deutschen Schiffbauindustrie nehmen und zugleich die Erneuerung und Effizienzsteigerung der nationalen Flotten – auch im Sinne der Klimaschutzmaßnahmen – unterstützen. Im Einzelnen fordern die Unterzeichner:

- **Vorrang von nationalen Ausschreibungen**, soweit EU-rechtlich zulässig, mit dem Ziel, möglichst Wertschöpfung in Deutschland zu generieren. Wie in der Maritimen Agenda 2025 gefordert, sollte es endlich einen vorwettbewerblichen Dialog der Wirtschaft mit den schiffsbetreibenden Behörden und Ministerien geben, um sich über vergaberechtliche und technische Aspekte der öffentlichen Projekte auszutauschen.
- **Beschleunigung der Vergabeverfahren** durch schlanke und optimierte Verfahrensabläufe.
- **Optimierung der Vergabeverfahren** durch:
 - > innovative, klimafreundliche und realistische Anforderungen für Bundesbeschaffungsobjekte,
 - > neben dem Anschaffungspreis stärker zu gewichtende Entscheidungskriterien wie technisches Konzept, Wartungs- und sonstige Folgekosten, Referenzen sowie Wertschöpfungsanteile,
 - > soweit EU-rechtlich zulässig, Verpflichtung zur Einhaltung nationaler und europäischer Mindeststandards für Arbeitsschutz und Entlohnung der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen,
 - > Berücksichtigung von Treibhausgasemissionen bei der Auftragsvergabe (z. B. klimafreundliche Auftragsdurchführung, Einsparung von Transport- und Energiekosten),
 - > Vertragsgestaltung mit flexiblen Zahlungszielen, die zu stellenden Sicherheiten und finanziellen Risiken nicht ausschließlich beim Auftragnehmer belassen,
 - > vermehrte Nutzung funktionaler Ausschreibungen, um die Innovationskraft der Unternehmen zu nutzen und zu stärken.

Handelspolitische Defizite der europäischen Schiffbaupolitik beseitigen

Auch nach Jahrzehnten intensiver Bemühungen ist es weder in multilateralen noch bilateralen Verhandlungen gelungen, die massiven Wettbewerbsverzerrungen im Schiffbaumarkt auch nur geringfügig einzudämmen.

Neue Instrumente der EU, wie das aktuell im Entscheidungsprozess befindliche Instrument gegen Subventionen in Drittstaaten, erfassen auch weiterhin nicht den Schiffbau. Wettbewerbernationen zeigen keinerlei Bereitschaft, auf Forderungen der Europäischen Union nach einem fairen Schiffbaumarkt einzugehen, während eigene Kabotage- und Local-Content-Regelungen umfassend genutzt werden.

Daher wird die konsequente Neugestaltung eines gemeinsamen EU-Kabotageraums für innereuropäische Verkehre gefordert, der exklusiv für europäische Wertschöpfung zur Verfügung steht.

Da innerhalb des europäischen Binnenmarktes eine große Anzahl an Marktteilnehmern sowohl auf Nachfrage- als auch auf Angebotsseite vorliegt, bleibt ein intensiver Wettbewerb gewährleistet, der – anders als auf dem Weltmarkt – unter vergleichbaren, fairen Bedingungen ausgetragen wird.



Herausforderungen für den primären und sekundären maritimen Arbeitsmarkt – Von unseren Nachbarn lernen

von Kapt. Matthias Imrecke, DNV & Prof. Dr. Jens-Uwe Schröder-Hinrichs, WMU

Für eine vom Außenhandel abhängige Nation wie die Bundesrepublik bildet die Seeschifffahrt das Rückgrat unserer Wirtschaft. Beim Transport der Halbfertig- und Fertigerzeugnisse zum Käufer sowie auch beim Import von Rohstoffen und Gütern über See ist das Land auf das Schiff angewiesen. Überhaupt ist die Schifffahrt in einer globalisierten Welt der wichtigste Verkehrsträger, denn über 80 % aller Waren kommen über den Seeweg.

Neben den Reedereien, die laut BSH den Betrieb der Flotte von 1.428 Schiffen (Ende 2022) mit rund 86.000 Arbeitsplätzen²⁶ (NB. an Bord und Land) sicherstellen, können etwa 480.000 Menschen²⁷ unmittelbar und mittelbar der deutschen maritimen Wirtschaft bzw. der Wertschöpfungskette zugeordnet werden. Die Bruttowertschöpfung lag im Jahr 2018 bei 29,8 Mrd. Euro.²⁸ Damit kommt der maritimen Industrie volkswirtschaftlich, aber auch arbeitsmarkttechnisch eine große Bedeutung zu.

Allerdings ist in Deutschland in den letzten 15 Jahren ein steter Rückgang bei allen maritimen Berufen zu verzeichnen. So waren Ende 2022 nur noch 4.540 deutsche Seeleute im Einsatz und nur noch gut 377 seemännische Berufseinsteiger (praktisch und akademisch) bzw. 192 auszubildende Schifffahrtskaufleute zu verzeichnen. Zum Vergleich: Im Jahr 2008, gab es 856 seemännische und 438 kaufmännische Berufseinsteiger²⁹.

Auch dies ist ein globales Problem. So prognostizieren die Schifffahrtsorganisationen BIMCO und ICS, dass im Jahr 2026 etwa 89.500 Stellen für STCW zertifizierte Offiziere weltweit nicht besetzt werden können³⁰. Der fehlende deutsche Nachwuchs an Bord wurde bisher durch internationale Arbeitskräfte ersetzt. Auch das wird sich in Zukunft, aufgrund der Gesamtlage am internationalen Arbeitsmarkt, als immer schwieriger erweisen. Darüber hinaus steht die Möglichkeit, sich am internationalen Arbeitsmarkt zu bedienen, den Landbetrieben, der Verwaltung und den Behörden nur be-

grenzt zur Verfügung.

Der Rückgang der Berufseinsteigerzahlen in Deutschland muss auch an der starken Abnahme der deutschen Handelsflotte in den letzten etwas mehr als zehn Jahren, verursacht durch die anhaltende Schifffahrtskrise festgemacht werden. In diesem Zeitraum war ein gewaltiger Aderlass der Flotte von über 40 %³¹ zu verzeichnen, was zwangsläufig die verfügbaren Bordarbeits- und Ausbildungsplätze stark reduziert hat. Dies hatte einen Einfluss auf das Image der Schifffahrt und führte eine negative Wahrnehmung in der Bevölkerung und insbesondere bei Berufseinsteigern als Branche ohne Zukunft mit sich.

Eine fehlende Attraktivität und hier ganz speziell auch der fahrenden Berufsbilder, einhergehend mit dem demografischem Wandel und veränderten Ansprüchen an das Berufs- und soziale Leben, sowie eine anhaltende Konsolidierung unter den Reedereien und anderen maritimen Schwergewichten (z. B. Germanischer Lloyd – DNV), tragen ebenfalls nicht zur Verbesserung der Gesamtlage, zur Imageverbesserung und zum Erhalt und der Pflege des maritimen Know-hows in Deutschland bei.

Es sind aber gerade die nautischen und technischen Offiziere, die traditionell später vom Primärmarkt, also aus der aktiven Seefahrt, in den Sekundärmarkt wechseln und hier mit ihrer Expertise Landstellen in Reedereien, Agenturen, Häfen und Terminals, in der Verwaltung, bei den Lotsen, in Versicherungen oder Ausbildungsstätten besetzen und so den Erhalt der Maritimen Expertise in der maritimen Industrie sichern.

Entlang der Küste und auch in Berlin und Bonn wird unisono der Rückgang des Interesses an der Ergreifung eines maritimen Berufes und der Verfall des Maritimen Know-hows sowohl im Primär-, aber insbesondere auch im Sekundärmarkt beklagt.

Ursächlich dafür, so die ehemalige Präsidentin des BSH, Frau Kammann-Klippstein, sei in Deutschland eine gewisse „Seablindeheit“. Es sei deshalb „elementar wichtig, die Bedeutung der maritimen Branche in Deutschland sichtbar zu machen und auf die Gefahren, die ihr momentan drohen, in der Öffentlichkeit und der Politik hinzuweisen.“³²

Es eint alle Wehklagenden auch, dass das generelle Problem zwar angesprochen wird, wie z. B. auch in der

²⁷ ISL „Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“, Bremen, April 2021, Seite 84

²⁸ ebenda

²⁹ <https://www.reederverband.de/daten-und-fakten/infopool.html>

³⁰ Fatima Bahti, <https://www.offshore-energy.biz/industry-groups-warn-of-serious-shortage-of-seafarers-by-2026/> - Offshore Energy, 29. Juli 2021

³¹ <https://www.reederverband.de/daten-und-fakten/infopool.html>

³² K. Kammann-Klippstein „BSH: Sorge um „Ausverkauf“ und Kritik an deutschen Reedereien“, Hansa-Online, 26.03.2021 (<https://hansa-online.de/2021/03/featured/172743/bsh-sorge-um-ausverkauf-deutscher-maritimer-unternehmen/>)

Maritimen Agenda 2025 als Handlungsfeld ⁷³³, dass es aber bisher an Lösungsvorschlägen zur Attraktivitätssteigerung der maritimen Berufe, an einer gemeinsamen, zukunftsfähigen Strategie, am Fehlen eines über den Föderalismus hinausgehenden, kreativen Out-of-the-Box-Denkens bzw. dem Willen zur Veränderung der Ausbildungsgänge im Sinne der Bedürfnisse der ganzen maritimen Industrie und der jungen Menschen mangelt. Vereinzelt führte dies bereits zu krisenbedingt nachvollziehbaren Alleingängen, wie bei der Neugestaltung der Lotsenausbildung in Deutschland oder bei den Wasserschutzpolizeien der Länder, der Bundespolizei und dem Wasserzoll, die ihren seemännischen Nachwuchs in eigenen Ausbildungsstätten ausbilden.

Nicht unerwähnt bleiben soll hier aber auch, dass es seit einigen Jahren bereits zahlreiche Initiativen verschiedener Stakeholder der maritimen Wirtschaft gibt, um Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland zu sichern. Zu nennen ist hier das „Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“, die Fördermittel durch die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland sowie den Lohnsteuereinbehalt und die Zuschüsse zu den Lohnnebenkosten und Ausbildungsplatzkosten als staatliche Förderung.

Diese Maßnahmen sind richtig sowie wichtig und müssen auch in Zukunft jegliche Initiativen unterstützend begleiten oder evtl. sogar noch verstärkt werden.

Darüber hinaus lohnt sich bei der Suche nach neuen Lösungsansätzen aber auch immer ein Blick über den Zaun zu unseren direkten Nachbarn. Während die demografische Situation in diesen Ländern die gleiche ist, so scheint es bei der Nachwuchsgewinnung doch gute Ideen zu geben, von denen man lernen kann.

Was machen Länder wie Großbritannien, Dänemark oder die Niederlande also anders, um der gleichen Problemstellung entgegenzuwirken?

Bestandsanalyse – Großbritannien

Eine Karriere in der Schifffahrt wird in Großbritannien heute als deutlich attraktiver wahrgenommen, als das noch vor 20 Jahren der Fall war. Woran liegt das?

Diese Entwicklung hat im Wesentlichen zwei Ursachen. Zum einen ist es gelungen, ein klares politisches Bekenntnis zum Berufsstand der Seeleute zu erzeugen, das aus der Einsicht der Industrie resultiert, dass es ohne die kontinuierliche Ausbildung von Seeleuten nicht gelingen wird, das Vereinigte Königreich als Maritimes Zentrum von globaler Bedeutung zu erhalten. Zum anderen hat es mit starken Veränderungen im Hochschulsektor zu tun.

Das klare politische Bekenntnis zur Schifffahrt und den Seeleuten hat im Vereinigten Königreich sicherlich eine lange Tradition aus den verschiedensten nationalen Gründen. Dazu kommt allerdings die wirtschaftliche Bedeutung, die die Schifffahrt hier spielt.

Studien³⁴ zur globalen Wettbewerbsfähigkeit des lokalen maritimen Sektors, die auch die traditionellen Geschäftszweige Versicherung, Recht, Finanzen, Klassifikation, Shipbroking, Ship Management und maritime Beratungsdienste mit berücksichtigen, forderten die weitere Stärkung des maritimen Talentpools.

Auch wenn Seeleute nicht für alle diese Geschäftszweige von entscheidender Bedeutung sind, wird die Situation im Vereinigten Königreich so eingeschätzt, dass ohne Seeleute eine aktive Schifffahrt im eigenen Land langfristig nicht auf höchstem Niveau betrieben werden kann.

Daraus entwickelte sich ein klares politisches Bekenntnis zum Berufsstand des Seefahrers. Aktuell gibt es dazu auf nationaler Ebene die politische Agenda „Maritime 2050: navigating the future“.³⁵ Zu diesem Dokument gibt es eine sogenannte People Route Map, die sich intensiv mit der Frage beschäftigt, wie qualifizierter Nachwuchs für den maritimen Sektor gewonnen werden kann.

Federführend war dabei vor allem die Maritime Skills Alliance (MSA)³⁶, eine Organisation, die sich mit der Frage beschäftigt, welche Fertigkeiten und Kenntnisse im maritimen Sektor gebraucht werden. Außerdem war auch der Merchant Navy Training Board (MNTB)³⁷ mit eingebunden, eine Organisation, die den Schifffahrtssektor promoten soll und dabei ganz speziell auch Wege für die relevante Ausbildung sucht, die in der Industrie benötigt wird. Im MNTB sind alle Vertreter des Maritimen Sektors engagiert – angefangen von der UK Chamber of Shipping über die Schifffahrtsverwaltung, die Gewerkschaften bis hin zu den Vertretern der Bildungseinrichtungen. Gemeinsam gelang es, das Bewusstsein für eine solide Ausbildung in der Schifffahrt in der Öffentlichkeit zu stärken und die Bereitschaft für eine nachhaltige Unterstützung dieses Sektors zu erzeugen.

Darüber hinaus spielt der Hochschulsektor eine entscheidende Rolle.

Eine wichtige Voraussetzung für den gegenwärtigen Erfolg war die Integration der kleinen und ursprünglich selbstständigen Seefahrtschulen in leistungsfähige Universitäten. So wurde die Grundlage für eine optimale Weiterentwicklung der früheren Seefahrtschulen gelegt. Mit dem physischen Wachstum der Einrich-



33 Beckmeyer, „Maritime Agenda 2025 – Für die Zukunft des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland“, BMWI März 2017, Seite 20

34 Quelle: https://www.maritimelondon.com/wp-content/uploads/2019/09/PwC_Catching-the-Wave-Report%C2%AD_Ir.pdf

35 Webseite: <https://www.gov.uk/government/publications/maritime-2050-navigating-the-future>

36 Webseite: <https://www.maritimeskills.org/>

37 Webseite: <https://mntb.org.uk/>

tungen im Verbund mit hohen Investitionen, ging auch eine stetige Verbesserung der akademischen Qualität der Ausbildung einher, die sich in einer Ausweitung der akademischen Programme zeigte.

Ein ganz entscheidender Faktor für den gegenwärtigen Zulauf zur Schifffahrtsausbildung ist mit der Frage der Studiengebühren verknüpft. Hochschulstudien sind in Großbritannien nicht kostenfrei. Hier hat man es jedoch geschafft, ein Officer Cadet Program aufzusetzen, bei dem sich Berufseinsteiger bei Reedereien oder anderen Firmen, die diese Ausbildung unterstützen, bewerben können. Diese Firmen übernehmen dann die Studiengebühren und zahlen darüber hinaus einen gewissen Beitrag zum Lebensunterhalt des Bewerbers. Das Programm schließt auch die Praktika an Bord mit ein. Damit wurde diese Berufslaufbahn enorm aufgewertet.

Last but not least, hat das Land über die Red Ensign Group, einer Kooperation mit einer Reihe von Schiffsregistern u.a. in Britischen Überseeterritorien und Kronkolonien, einen attraktiven Arbeitsmarkt für britische Seeleute geschaffen, der aber auch den Unternehmen in der Schifffahrt attraktive Rahmenbedingungen bietet.

Bestandsanalyse - Dänemark

Dänemark gehört zu den aktiven Mitgliedsstaaten in der IMO und unterhält einen bedeutenden Schifffahrtssektor.

Auch wenn die A.P. Moller-Maersk Group das absolute Schwergewicht unter den dänischen Reedereien ist, ist sie nicht die einzige Reederei von Rang, die in Dänemark ansässig ist. Es ist die Größe des Schifffahrtssektors und die damit einhergehende Bedeutung, die dazu geführt hat, dass die Schifffahrt in hohem Ansehen in Dänemark steht. Es ist allerdings auch dem Engagement der dänischen Reeder geschuldet, dass der Ausbildungssektor als ausgesprochen attraktiv in der jüngeren Generation wahrgenommen wird.

Das klare politische Bekenntnis zur Schifffahrt und den Seeleuten hat auch in Dänemark eine lange Tradition aus den verschiedensten Gründen. Der Schifffahrtssektor wird in Dänemark seit vielen Jahren unter der Marke „Det Blå Danmark“ (Das blaue Dänemark) geführt und national beworben. Dieser Sektor umfasst neben der eigentlichen Schifffahrt auch den Schiffbau und die Meerestechnik. Dazu kommen noch Häfen und die Öl- und Gasindustrie.

Die dänische Regierung und deren Schifffahrtsverwaltung haben traditionell sehr viel unternommen, um eine Berufslaufbahn in der dänischen Schifffahrt zu unterstützen. Dieses klare Bekenntnis wurde zuletzt

erst wieder mit der Vision der Regierung für 2025 konkretisiert.³⁸ Eine der vier Säulen dieser Vision ist, dass Dänemark eine global führende Position beim maritimen Knowhow einnehmen soll. Dazu will die Regierung unterstützend tätig werden.

Die Schwerpunkte sind insbesondere für die Forschungs- und Bildungseinrichtungen wie folgt definiert:

- Eine engere Zusammenarbeit der dänischen Bildungs- und Forschungseinrichtungen im Rahmen der Maritime Research Alliance.³⁹
- Weitere Investitionen in maritime Forschung als Teil der Initiativen des dänischen Innovationsfonds.
- Als Schwerpunkt ist auch genannt, geeignete Maßnahmen zu finden, um die Anzahl der Studierenden an den dänischen Seefahrtsschulen zu erhöhen. Dazu soll mit den Reedern weiter an einer Übereinkunft für Praxissemester gearbeitet werden.
- Darüber hinaus werden weltweit Talente über die Webseite „WorldCareers.dk“ angeworben. Diese Webseite ist Teil der Bemühungen, den Sektor zu bewerben und wird von Reedereien und dem Reederverband finanziert.

Insbesondere die Bemühungen im Rahmen des Branding „Det Blå Danmark“ haben in den letzten Jahren einen großen Effekt gehabt. Die Zielgruppe vieler Kampagnen war die Altersgruppe 18 – 28 Jahre. Innerhalb dieser Zielgruppe hatten 2006 lediglich 4% eine Vorstellung von Berufsmöglichkeiten in der Schifffahrt. Im Jahre 2015 waren das dann immerhin schon 49 %. Darüber hinaus hatten 81% der Zielgruppe zumindest von einer möglichen Ausbildung im Schifffahrtssektor gehört.

Auch ist die Anzahl der Studierenden in den letzten Jahren stark angewachsen. Das ist ein Ergebnis der hier schon beschriebenen Öffentlichkeitsarbeit sowie der staatlichen und privaten Unterstützung, die sich auch in den 350 Praktikumsplätzen an Bord äußert, die durch dänische Reeder vorgehalten werden. Auch das scheint mit ein Faktor zu sein, der dafür sorgt, dass Berufseinsteiger diesen Sektor als attraktiv und sicher wahrnehmen.

Bestandsanalyse – Niederlande

Die reichhaltige Seefahrertradition des Landes und die historische und geografische Nähe der Bevölkerung zum Meer, zu Häfen und Schiffen wirkt auch als Verpflichtung für die Reedereien, Ausbildung zu pflegen, Maritimes Knowhow zu erhalten und dem demografischen Wandel entgegenzuwirken.

Gerade für Schüler und Berufseinsteiger gibt es daher

38 Quelle: https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/DetBlåDanmark_A4%20_Indhold_UKpdf.pdf

39 Webseite: <https://www.mra.dk/>

das Programm „Zeebenen gezocht“, übersetzt etwa „Seebeine gesucht“, dass u.a. vom Reederverband KVNVR, von den Lotsen (Loodswezen), dem NVKK, dem niederländischen Pendant zum Verband der Kapitäne und Schiffsoffiziere in Deutschland und der Gewerkschaft Nautilus betreut wird.

Das Programm zielt ab auf Jugendlichen in einem Alter von neun Jahren und darüber.

So gehen ehemalige Seeleute in die Klassen und berichten den Schülern der Altersgruppen von 9 bis 12 Jahren über die Seefahrt und maritime Berufe. Für ältere Jahrgänge gibt es Sommerpraktika auf niederländischen Schiffen.

Darüber hinaus spielt das 1955 gegründete Seekadetten Korps eine entscheidende Rolle in der Heranführung von Jugendlichen an die Schifffahrt im Alter von 9 bis 24 Jahren. Die Aktivitäten der 19 Korps konzentrieren sich darauf, den Kadetten an Bord der eigenen Schiffe Seemannschaft und die Seefahrt näher zu bringen.

Viele Kadetten entscheiden sich später für eine Ausbildung im maritimen Sektor.

Dem demografischen Wandel und den veränderten Bedarfen, sowohl der Jugend als auch der Industrie, widmet sich die „Stichting Nederland Maritiem Land“ (NML) oder auf Englisch „Maritime by Holland“, als Kernstück der Nachwuchsgewinnung und Arbeitnehmerbindung. Die Stiftung ist eine gemeinnützige Netzwerkorganisation mit Sitz in Rotterdam. Sie vereint alle zwölf maritimen Wirtschaftssektoren, wie Häfen, Offshore, Zulieferer, Schiffbau, Reedereien, Nassbaggerei, Maritime Dienstleister, Ausbildungsstätten, Binnenschifffahrt, die königliche Marine, Wassersport und Fischerei unter einem Dach. Aufgabe und Teil einer Maritimen Strategie ist ein Spagat mit dem Ziel die maritime Wirtschaft am Weltmarkt zu platzieren und sie gleichzeitig lokal durch Innovationsförderung und Personalentwicklung für die Zukunft zu präparieren.

So betreibt die Stiftung auch ein sogenanntes Human Capital Council (HCC) in dem sich Experten mit den Schwerpunkten:

- Arbeitsmarktkommunikationspolitik, also wie erreicht man junge Menschen, sodass sie sich für den maritimen Sektor entscheiden und die Fortführung der erfolgreichen branchenweiten Brandingstrategie „Maritime by...“
- Ausbildungspolitik, d.h. Lebenslanges Lernen im maritimen Bereich
- Arbeitsmarktpolitik, also arbeiten im maritimen Sektor mit seinen Herausforderungen und Veränderungen und
- Stärkung der Kooperation zwischen Bildung und Wirtschaft zur Schaffung von flexibleren und mo-

dularen Ausbildungsprogrammen, die die Veränderungen im Sektor antizipieren

Das HCC, zusammen mit der Politik, sorgt dann für eine gute maritime (Berufs-)Ausbildung.

Fassen wir also zusammen

Lernen und Arbeiten greifen zunehmend ineinander. Unternehmen passen Produkte und Dienstleistungen an sich ändernde Märkte an und Innovationen folgen in schneller Folge aufeinander. Infolgedessen stellen Unternehmen ständig neue Anforderungen an ihre Mitarbeiter und suchen nach mehr Flexibilität in ihrer Belegschaft.

Umgekehrt stellen auch Mitarbeiter neue Anforderungen an Unternehmen. Mitarbeiter entwickeln sich gerne kontinuierlich weiter und arbeiten im Laufe ihrer Karriere seltener für nur einen oder wenige Arbeitgeber. Darüber hinaus ist die nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit der Arbeitnehmer ein wichtiges Thema für Unternehmen und Arbeitnehmer. Kurzum, der Arbeitsmarkt verändert sich und dies stellt ständig neue Anforderungen an Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

Die drei vorgestellten Länder bedienen die Bedürfnisse der maritimen Industrie, um jungen Menschen über die eigentliche Seefahrt hinaus die Möglichkeit zu geben, in den Sekundärmarkt zu wechseln beziehungsweise grundsätzlich Mitarbeiter in der maritimen Wirtschaft zu halten.

Durch einen branchenweiten, offenen Dialog zwischen Verwaltung und Behörden, allen Wirtschaftssektoren und den Ausbildungsstätten können die Bedarfe der einzelnen Bereiche abgesteckt und die Ausbildungsverläufe immer wieder an die sich ändernde Arbeitswelt angepasst werden.

Es wird aber auch deutlich, dass gute Werbung und frühzeitiger Kontakt mit dem Berufsfeld Schifffahrt, notwendig ist, um sich von den anderen Berufen des Arbeitsmarktes abzuheben. Grundlage für all diese positiven Entwicklungen ist allerdings immer ein klares politisches Bekenntnis zur Schifffahrt und den dort Beschäftigten und der deutlich artikulierten Wille, zukünftige Generationen für die Schifffahrt zu gewinnen. Diesem Bekenntnis müssen dann allerdings auch Taten folgen.



male Weiterentwicklung der früheren Seefahrtsschulen gelegt. Mit dem physischen Wachstum der Einrichtungen im Verbund mit hohen Investitionen, ging auch eine stetige Verbesserung der akademischen Qualität der Ausbildung einher, die sich in einer Ausweitung der akademischen Programme zeigte.

Ein ganz entscheidender Faktor für den gegenwärtigen Zulauf zur Schifffahrtsausbildung ist mit der Frage der Studiengebühren verknüpft. Hochschulstudien sind in Großbritannien nicht kostenfrei. Hier hat man es jedoch geschafft, ein Officer Cadet Program aufzusetzen, bei dem sich Berufseinsteiger bei Reedereien oder anderen Firmen, die diese Ausbildung unterstützen, bewerben können. Diese Firmen übernehmen dann die Studiengebühren und zahlen darüber hinaus einen gewissen Beitrag zum Lebensunterhalt des Bewerbers. Das Programm schließt auch die Praktika an Bord mit ein. Damit wurde diese Berufslaufbahn enorm aufgewertet.

Last but not least hat das Land über die Red Ensign Group, einer Kooperation mit einer Reihe von Schiffregistern u. a. in Britischen Überseeterritorien und Kronkolonien, einen attraktiven Arbeitsmarkt für britische Seeleute geschaffen, der auch den Unternehmen in der Schifffahrt attraktive Rahmenbedingungen bietet.

Bestandsanalyse – Dänemark

Dänemark gehört zu den aktiven Mitgliedsstaaten in der IMO und unterhält einen bedeutenden Schifffahrtssektor.

Auch wenn die A.P. Moller-Maersk Group das absolute Schwergewicht unter den dänischen Reedereien ist, ist sie nicht die einzige Reederei von Rang, die in Dänemark ansässig ist. Es ist die Größe des Schifffahrtssektors und die damit einhergehende Bedeutung, die dazu geführt hat, dass die Schifffahrt in hohem Ansehen in Dänemark steht. Es ist allerdings auch dem Engagement der dänischen Reeder geschuldet, dass der Ausbildungssektor als ausgesprochen attraktiv in der jüngeren Generation wahrgenommen wird.

Das klare politische Bekenntnis zur Schifffahrt und den Seeleuten hat auch in Dänemark eine lange Tradition aus den verschiedensten Gründen. Der Schifffahrtssektor wird in Dänemark seit vielen Jahren unter der Marke „Det Blå Danmark“ (Das blaue Dänemark) geführt und national beworben. Dieser Sektor umfasst neben der eigentlichen Schifffahrt auch den Schiffbau und die Meerestechnik. Dazu kommen noch Häfen und die Öl- und Gasindustrie.

Die dänische Regierung und deren Schifffahrtsverwaltung haben traditionell sehr viel unternommen, um eine

Berufslaufbahn in der dänischen Schifffahrt zu unterstützen. Dieses klare Bekenntnis wurde zuletzt erst wieder mit der Vision der Regierung für 2025 konkretisiert.²⁶ Eine der vier Säulen dieser Vision ist, dass Dänemark eine global führende Position beim maritimen Know-how einnehmen soll. Dazu will die Regierung unterstützend tätig werden.

Die Schwerpunkte sind insbesondere für die Forschungs- und Bildungseinrichtungen wie folgt definiert:

- Eine engere Zusammenarbeit der dänischen Bildungs- und Forschungseinrichtungen im Rahmen der Maritime Research Alliance.²⁷
- Weitere Investitionen in maritime Forschung als Teil der Initiativen des dänischen Innovationsfonds.
- Als Schwerpunkt ist auch genannt, geeignete Maßnahmen zu finden, um die Anzahl der Studierenden an den dänischen Seefahrtsschulen zu erhöhen. Dazu soll mit den Reedern weiter an einer Übereinkunft für Praxissemester gearbeitet werden.
- Darüber hinaus werden weltweit Talente über die Webseite „WorldCareers.dk“ angeworben. Diese Webseite ist Teil der Bemühungen, den Sektor zu bewerben und wird von Reedereien und dem Reederverband finanziert.

Insbesondere die Bemühungen im Rahmen des Brandings „Det Blå Danmark“ haben in den letzten Jahren einen großen Effekt gehabt. Die Zielgruppe vieler Kampagnen war die Altersgruppe 18 – 28 Jahre. Innerhalb dieser Zielgruppe hatten 2006 lediglich 4 % eine Vorstellung von Berufsmöglichkeiten in der Schifffahrt. Im Jahr 2015 waren das dann immerhin schon 49 %. Darüber hinaus hatten 81% der Zielgruppe zumindest von einer möglichen Ausbildung im Schifffahrtssektor gehört.

Auch ist die Anzahl der Studierenden in den letzten Jahren stark angewachsen. Das ist ein Ergebnis der hier schon beschriebenen Öffentlichkeitsarbeit sowie der staatlichen und privaten Unterstützung, die sich auch in den 350 Praktikumsplätzen an Bord äußert, die durch dänische Reeder vorgehalten werden. Auch das scheint mit ein Faktor zu sein, der dafür sorgt, dass Berufseinsteiger diesen Sektor als attraktiv und sicher wahrnehmen.

Bestandsanalyse – Niederlande

Die reichhaltige Seefahrertradition des Landes und die historische und geografische Nähe der Bevölkerung zum Meer, zu Häfen und Schiffen wirkt auch als Verpflichtung für die Reedereien, Ausbildung zu pflegen, maritimes Know-how zu erhalten und dem demografischen Wandel entgegenzuwirken.

²⁶ Quelle: https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/DetBlåDanmark_A4%20_Indhold_UKpdf.pdf

²⁷ Webseite: <https://www.mra.dk/>

Gerade für Schüler und Berufseinsteiger gibt es daher das Programm „Zeebenen gezocht“, übersetzt etwa „Seebeine gesucht“, das u. a. vom Reederverband KVNVR, von den Lotsen (Loodswezen), dem NVKK, dem niederländischen Pendant zum Verband der Kapitäne und Schiffsoffiziere in Deutschland, und der Gewerkschaft Nautilus betreut wird.

Das Programm zielt ab auf Jugendliche in einem Alter von neun Jahren und darüber.

So gehen ehemalige Seeleute in die Klassen und berichten den Schülern der Altersgruppen von 9 bis 12 Jahren über die Seefahrt und maritime Berufe. Für ältere Jahrgänge gibt es Sommerpraktika auf niederländischen Schiffen.

Darüber hinaus spielt das 1955 gegründete Seekadetten Korps eine entscheidende Rolle in der Heranführung von Jugendlichen an die Schifffahrt im Alter von 9 bis 24 Jahren. Die Aktivitäten der 19 Korps konzentrieren sich darauf, den Kadetten an Bord der eigenen Schiffe die Seemannschaft und die Seefahrt näher zu bringen.

Viele Kadetten entscheiden sich später für eine Ausbildung im maritimen Sektor.

Dem demografischen Wandel und den veränderten Bedarfen, sowohl der Jugend als auch der Industrie, widmet sich die „Stichting Nederland Maritiem Land“ (NML) oder auf Englisch „Maritime by Holland“ als Kernstück der Nachwuchsgewinnung und Arbeitnehmerbindung. Die Stiftung ist eine gemeinnützige Netzwerkorganisation mit Sitz in Rotterdam. Sie vereint alle zwölf maritimen Wirtschaftssektoren wie Häfen, Offshore, Zulieferer, Schiffbau, Reedereien, Nassbaggerei, Maritime Dienstleister, Ausbildungsstätten, Binnenschifffahrt, die königliche Marine, Wassersport und Fischerei unter einem Dach. Aufgabe und Teil einer Maritimen Strategie ist ein Spagat mit dem Ziel, die maritime Wirtschaft am Weltmarkt zu platzieren und sie gleichzeitig lokal durch Innovationsförderung und Personalentwicklung für die Zukunft zu präparieren.

So betreibt die Stiftung auch ein sogenanntes Human Capital Council (HCC) in dem sich Experten mit den Schwerpunkten zu beschäftigen:

- Arbeitsmarktkommunikationspolitik, also wie erreicht man junge Menschen, sodass sie sich für den maritimen Sektor entscheiden und die Fortführung der erfolgreichen branchenweiten Brandingstrategie „Maritime by ...“
- Ausbildungspolitik, d. h. Lebenslanges Lernen im maritimen Bereich
- Arbeitsmarktpolitik, also arbeiten im maritimen Sektor mit seinen Herausforderungen und Veränderungen
- Stärkung der Kooperation zwischen Bildung und

Wirtschaft zur Schaffung von flexibleren und modularen Ausbildungsprogrammen, die die Veränderungen im Sektor antizipieren

Das HCC, zusammen mit der Politik, sorgt dann für eine gute maritime (Berufs-)Ausbildung.

Fassen wir also zusammen

Lernen und Arbeiten greifen zunehmend ineinander. Unternehmen passen Produkte und Dienstleistungen an sich ändernde Märkte an und Innovationen folgen in schneller Folge aufeinander. Infolgedessen stellen Unternehmen ständig neue Anforderungen an ihre Mitarbeiter und suchen nach mehr Flexibilität in ihrer Belegschaft.

Umgekehrt stellen auch Mitarbeiter neue Anforderungen an Unternehmen. Mitarbeiter entwickeln sich gerne kontinuierlich weiter und arbeiten im Laufe ihrer Karriere seltener für nur einen oder wenige Arbeitgeber. Darüber hinaus ist die nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit der Arbeitnehmer ein wichtiges Thema für Unternehmen und Arbeitnehmer. Kurzum, der Arbeitsmarkt verändert sich und dies stellt ständig neue Anforderungen an Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

Die drei vorgestellten Länder bedienen die Bedürfnisse der maritimen Industrie, um jungen Menschen über die eigentliche Seefahrt hinaus die Möglichkeit zu geben, in den Sekundärmarkt zu wechseln beziehungsweise grundsätzlich Mitarbeiter in der maritimen Wirtschaft zu halten.

Durch einen branchenweiten, offenen Dialog zwischen Verwaltung und Behörden, allen Wirtschaftssektoren und den Ausbildungsstätten können die Bedarfe der einzelnen Bereiche abgesteckt und die Ausbildungsläufe immer wieder an die sich ändernde Arbeitswelt angepasst werden.

Es wird auch deutlich, dass gute Werbung und frühzeitiger Kontakt mit dem Berufsfeld Schifffahrt, notwendig ist, um sich von den anderen Berufen des Arbeitsmarktes abzuheben. Grundlage für all diese positiven Entwicklungen ist allerdings immer ein klares politisches Bekenntnis zur Schifffahrt und den dort Beschäftigten und der deutlich artikulierte Wille, zukünftige Generationen für die Schifffahrt zu gewinnen. Diesem Bekenntnis müssen dann allerdings auch Taten folgen.



3.1 DEUTSCHER AUSSENHANDEL

Entwicklung des deutschen Außenhandels⁴²

Die deutsche Wirtschaft ist in hohem Maße exportorientiert. Rund jeder vierte Arbeitsplatz in Deutschland hängt vom Export ab. Gleichzeitig ist Deutschland als rohstoffarmes Land auch auf Importe angewiesen – vor allem im Energiebereich. Trotz dieser Import-Abhängigkeit liegen in Deutschland die Warenausfuhren seit Jahrzehnten über den Wareneinfuhren. In den Jahren 2014 bis 2019 wurden sogar Rekordüberschüsse bei der Handelsbilanz erzielt. Allerdings war der Exportüberschuss im Jahr 2022 der niedrigste seit 22 Jahren.

Fakten

Im Jahr 2022 exportierte Deutschland nach Angaben des Statistischen Bundesamtes Waren im Wert von 1.576 Milliarden Euro und importierte im Gegenzug Waren im Wert von 1.495 Milliarden Euro – nie zuvor war der Wert der Ex- und Importe höher. Insgesamt erhöhte sich der Warenexport beziehungsweise der Warenimport in den Jahren 1980 bis 2022 jährlich um 5,3 beziehungsweise 5,2 %.

Im Jahr 2021 wurden – bezogen auf den Wert aller Waren – 35,4 % der Inlandsnachfrage Deutschlands durch

Importe abgedeckt. Wie hoch die Bedeutung des Außenhandels für Deutschland ist, zeigt auch die Außenhandelsquote. Die Außenhandelsquote entspricht dem prozentualen Anteil des Warenexports und -imports eines Staates/einer Region am jeweiligen Bruttoinlandsprodukt (BIP). Nach Angaben der United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) stieg die Außenhandelsquote Deutschlands von 43,8 % im Jahr 1990 auf 70,5 % im Jahr 2008. Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise führte zu einem deutlichen Rückgang der Außenhandelsquote auf 60,2 % im Jahr 2009. Allerdings wurde mit 72,9 % bereits 2011 das Vorkrisenniveau übertroffen. Ebenso hat auch die Coronapandemie diese Entwicklung nur kurz unterbrochen: Dem Rückgang der Außenhandelsquote auf 66,4 % im Jahr 2020, folgte der Anstieg auf 72,2 % im Jahr 2021.

Im Jahr 2008 konnte Deutschland seinen Titel als „Exportweltmeister“ noch knapp gegen China verteidigen – sechsmal in Folge exportierte Deutschland mehr Waren als jedes andere Land. 2009 wurde Deutschland jedoch klar von China abgelöst. Nach Angaben der UNCTAD konnte China seinen Vorsprung gegenüber Deutschland immer weiter ausbauen, auf gut 1.700 Milliarden US-Dollar im Jahr 2021. Zudem lagen in den Jahren 2010 bis 2021 auch die USA vor Deutschland – 2021 lag die Differenz bei 122 Milliarden US-Dollar.

Eine ganz andere Rangfolge ergibt sich, wenn der Warenexport pro Kopf verglichen wird: Bei dieser Be-

Top 10 der Außenhandelspartner Deutschlands 2022

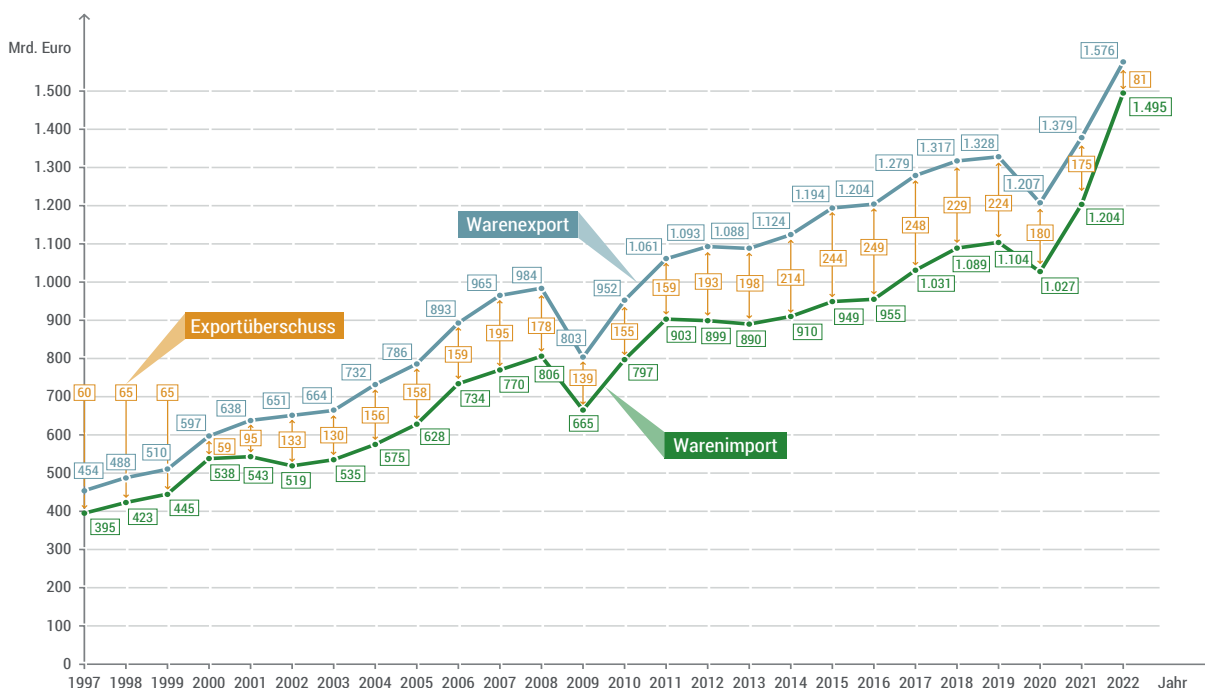
Rang	Ausfuhr		Einfuhr			Umsatz		
	Land	Mrd. EUR (Diff. Vorjahr)	Land	Mrd. EUR (Diff. Vorjahr)		Land	Mrd. EUR (Diff. Vorjahr)	
1	USA	156,2 (36,2)	VR China	192,0 (49,8)		VR China	298,9 (52,0)	
2	Frankreich	116,0 (13,8)	Niederlande	119,5 (14,0)		USA	248,5 (56,4)	
3	Niederlande	110,6 (10,2)	USA	92,3 (20,2)		Niederlande	230,1 (24,2)	
4	VR China	106,9 (2,2)	Polen	77,4 (8,6)		Frankreich	185,3 (21,1)	
5	Polen	90,6 (12,3)	Italien	72,3 (6,9)		Polen	168,0 (20,9)	
6	Österreich	88,7 (16,8)	Frankreich	69,3 (7,3)		Italien	159,8 (19,1)	
7	Italien	87,5 (12,2)	Belgien	62,5 (10,6)		Österreich	146,3 (26,8)	
8	Großbritannien	73,8 (8,5)	Norwegen	62,0 (42,6)		Schweiz	126,0 (16,5)	
9	Schweiz	70,6 (10,6)	Tschechien	58,6 (7,9)		Belgien	124,3 (22,7)	
10	Belgien	61,8 (11,4)	Österreich	57,6 (10,0)		Tschechien	113,1 (10,7)	

Quelle: DESTATIS Rangfolge Handelspartner

⁴² Quelle: Bundeszentrale für politische Bildung, <https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/globalisierung/52842/deutschland-entwicklung-des-aussenhandels/>

Deutschland: Entwicklung des Außenhandels

Export, Import und Exportüberschuss in absoluten Zahlen, 1997 bis 2022



Quelle: Statistisches Bundesamt: Außenhandel
Lizenz: CC BY-NC-ND 4.0
Bundeszentrale für politische Bildung 2023 | www.bpb.de

trachtungsweise lagen im Jahr 2021 die Handelsdrehscheiben Hongkong und Singapur an vorderster Stelle. Darauf folgten die Niederlande, Belgien, die Vereinigten Arabischen Emirate, die Schweiz und Irland. Deutschland kam nach dieser Rechnung noch in die Top 20 von 191 Staaten/Gebieten mit mehr als 100.000 Einwohnern (Rang 16) und lag damit weit vor den USA (Rang 49) und China (Rang 76). Entsprechend entfielen auf Deutschland von den weltweit getätigten Warenexporten des Jahres 2021 überdurchschnittliche 7,3 % – bei einem Anteil von 1,1 % an der Weltbevölkerung.

In allen Jahren seit 1952 wurden mehr Waren aus Deutschland ausgeführt als eingeführt. In den achtzehn Jahren 2004 bis 2021 lag der Handelsbilanzüberschuss dabei siebzehnmal bei mehr als 150 Milliarden Euro. Und auch 2009 war die Handelsbilanz trotz der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise positiv (139 Mrd. Euro). Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurde 2016 mit 248,9 Milliarden Euro der bisher höchste Handelsbilanzüberschuss erzielt. Auf die Jahre 2017 und 2015 entfielen der zweit- und dritthöchste Überschuss (2017: 248 Mrd. Euro / 2015: 244 Mrd. Euro).

Durch die Coronapandemie sank der Außenhandels-saldo von 2019 bis 2021 von 224 auf 175 Milliarden Euro (minus 21,7 %). Von 2021 auf 2022 reduzierte sich der Exportüberschuss sprunghaft von 175 auf

81 Milliarden Euro. Der Rückgang um 53,8 % war der Größte seit der Wiedervereinigung Deutschlands. Ein wichtiger Grund hierfür waren die stark gestiegenen Preise für die Einfuhr von Energie. Zudem verzeichnete Deutschland im Außenhandel mit China im Jahr 2022 das größte Handelsdefizit seit Beginn der Zeitreihe des Statistischen Bundesamtes im Jahr 1950.

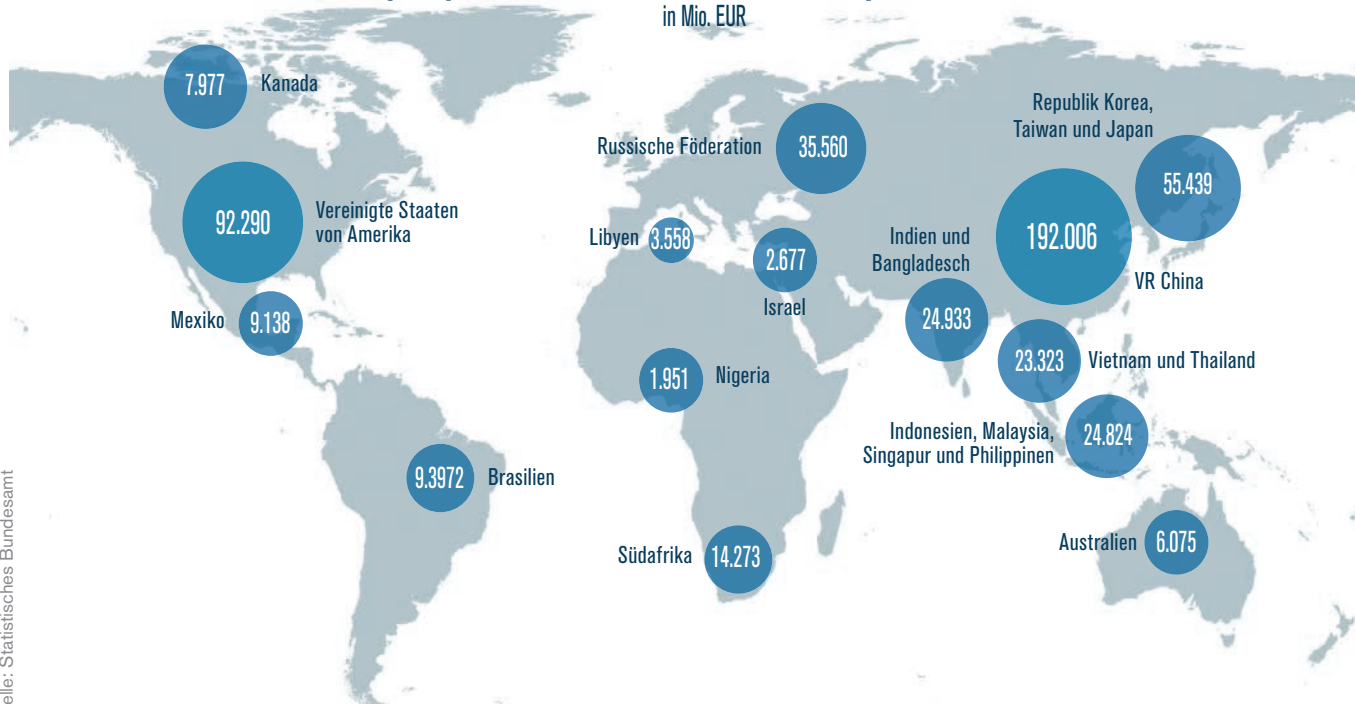
Die hohen Handelsbilanzüberschüsse tragen maßgeblich dazu bei, dass auch die Leistungsbilanz Deutschlands seit einschließlich 2002 durchgehend positiv ist. Die Leistungsbilanz fasst verschiedene Bilanzen zusammen – unter anderem die Handels- und die Dienstleistungsbilanz. Der Leistungsbilanzüberschuss Deutschlands stieg zwischen 2003 und 2007 von 31,3 auf 171,5 Milliarden Euro. Auch in den Krisen Jahren 2008 und 2009 konnten mit 145,0 beziehungsweise 142,7 Milliarden Euro hohe Überschüsse erzielt werden. In den Folgejahren stiegen die Leistungsbilanzüberschüsse erneut.

In allen Jahren von 2015 bis 2021 lagen die Leistungsbilanzüberschüsse bei mehr als 240 Milliarden Euro. Dabei wurde 2019 mit 283,8 Milliarden Euro der bisherige Höchstwert erreicht. Insbesondere aufgrund des oben beschriebenen Rückgangs des Handelsbilanzüberschusses im Jahr 2022 fiel auch der Leistungsbilanzüberschuss von 2021 auf 2022 von 278,7 auf 162,3 Milliarden Euro. Dabei betrug der Überschuss der Warenhandelsbilanz nach Angaben der Deutschen



Hauptimportnationen außerhalb von Europa im Jahr 2022

in Mio. EUR



Quelle: Statistisches Bundesamt

Bundesbank 111,9 Milliarden Euro. Die Bilanz der Primäreinkommen war im Jahr 2022 ebenfalls positiv (plus 150,0 Mrd. Euro). Nachdem die Dienstleistungsbilanz 2020/2021 leicht im Plus war, war sie 2022 erneut negativ (minus 30,8 Mrd. Euro). Die Bilanz der Sekundäreinkommen fiel, wie in den Jahren zuvor, auch 2022 negativ aus (minus 68,8 Mrd. Euro).

Datenquelle

Statistisches Bundesamt: Außenhandel; United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD): Online-Datenbank: UNCTADstat; Deutsche Bundesbank: Zahlungsbilanzstatistik, China ohne Hongkong und Macao.

Weitere Informationen zum Thema Handelsanteile Deutschland – EU – USA – China erhalten Sie hier: <http://www.bpb.de/135825>

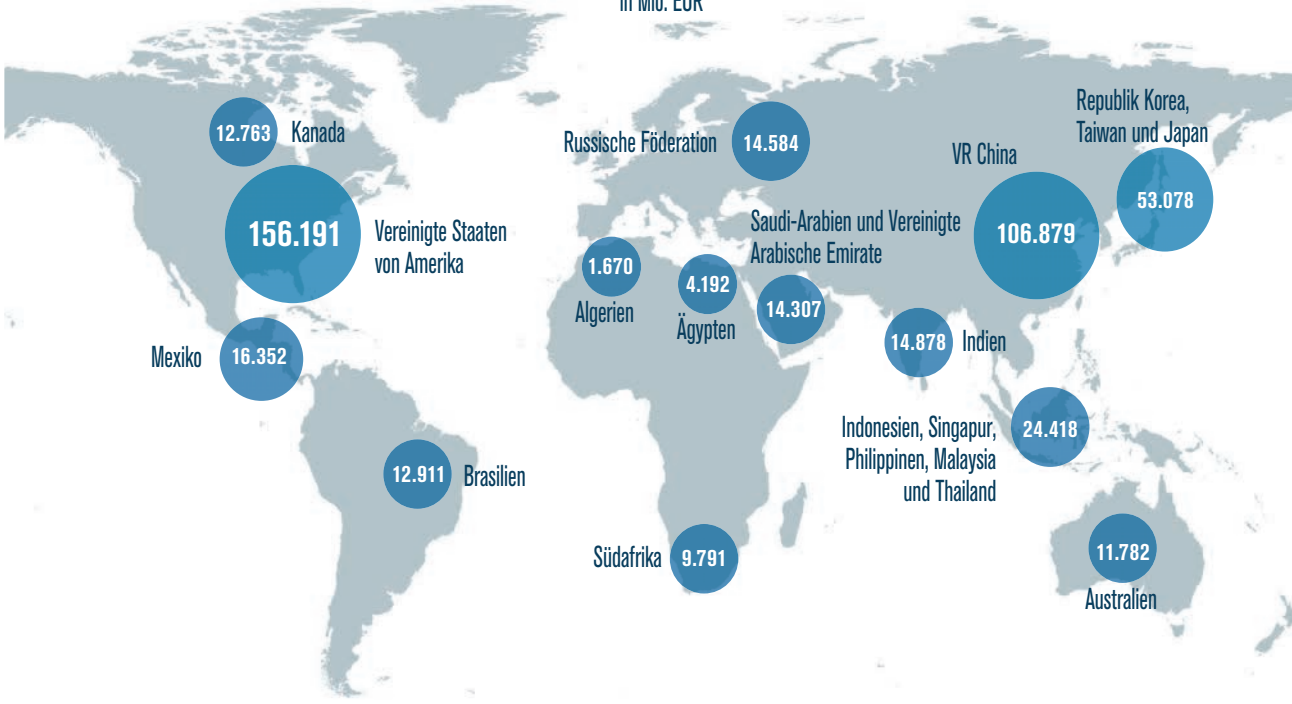
Dieser Text ist unter der Creative Commons Lizenz CC BY-NC-ND 4.0 veröffentlicht auf www.bpb.de

Top 10 der Importgüter Deutschlands 2022

Rang	Ware	Mrd. EUR	Veränderung zum Vorjahr
1	Datenverarbeitungsgeräte, elektronische und optische Erzeugnisse	149,7	31,2 %
2	Chemische Erzeugnisse	138,9	75,4 %
3	Kraftwagen und Kraftwagenteile	131,9	20,1 %
4	Maschinen	104,7	34,2 %
5	Elektrische Ausrüstungen	103,6	56,5 %
6	Metalle	95,9	83,0 %
7	Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	82,8	29,3 %
8	Nahrungsmittel und Futtermittel	63,9	28,8 %
9	Bekleidung	43,3	25,5 %
10	Metallerzeugnisse	41,3	21,5 %

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden 2023

Hauptexportnationen außerhalb von Europa im Jahr 2022
in Mio. EUR



den 2023

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden



Top 10 der Exportgüter Deutschlands 2022			
Rang	Ware	Mrd. EUR	Veränderung zum Vorjahr
1	Kraftwagen und Kraftwagenteile	245,62	17,2 %
2	Maschinen	210,22	8,1 %
3	Chemische Erzeugnisse	163,68	20,2 %
4	Datenverarbeitungsgeräte, elektronische und optische Erzeugnisse	133,32	11,3 %
5	Pharmazeutische und ähnliche Erzeugnisse	121,58	18,9 %
6	Elektrische Ausrüstungen	109,05	11,8 %
7	Metalle	81,64	21,4 %
8	Nahrungsmittel und Futtermittel	70,98	19,5 %
9	Gummi- und Kunststoffwaren	55,95	9,3 %
10	Metallerzeugnisse	51,19	23,8 %

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden 2023

3.2 SEEGÜTERUMSCHLAG

Seegüterumschlag 2022: Krisen- und sanktionsbedingter Rückgang um 3,2 %⁴³

Der Güterumschlag der deutschen Seehäfen ist 2022 mit insgesamt 279,1 Mio. t um 3,2, % gegenüber dem Vorjahr gesunken. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitgeteilt hat, ist der Güterempfang aus dem Ausland (– 1,5 %) deutlich weniger stark zurückgegangen als die ins Ausland versendete Gütermenge (– 7,0 %). Gegenüber dem Vorkrisenniveau des Jahres 2019 – mit einem Gesamtumschlag von 293,5 Mio. t in den deutschen Seehäfen – ist der Güterumschlag 2022 um minus 4,9 % rückläufig.

Größter Handelspartner der deutschen Seehäfen war 2022 mit einem Umschlagsvolumen von 24,4 Mio. t nunmehr Schweden, gefolgt von Norwegen (22,7 Mio. t), den USA (22,0 Mio. t) und der Volksrepublik China (20,9 Mio. t).

Die Russische Föderation, 2021 noch wichtigstes Partnerland, rangierte 2022 mit 13,4 Mio. t Güterumschlag nur noch auf Rang 7, wobei 93,4 % des Warenumschlags auf den Import entfielen. In Folge der wegen des Angriffskriegs in der Ukraine getroffenen Sanktionen war der Güterumschlag mit Russland im Laufe des Jahres 2022 stark rückläufig. Knapp drei Viertel des Umschlagsvolumens mit russischen Häfen entfielen auf das 1. Halbjahr 2022.

Der Containerumschlag der deutschen Seehäfen lag 2022 mit 13,9 Mio. TEU (20-Fuß-Standard-Container) mit einem Minus von 6,3 % unter dem Vorjahreswert (14,8 Mio. TEU), nachdem er 2021 im Vergleich zum Vorjahr noch um 5,8 % gestiegen war. Das Vorkrisenniveau des Jahres 2019 mit 15,0 Mio. TEU wurde damit bislang noch nicht wieder erreicht. Ursachen hierfür dürften coronabedingte Einschränkungen durch Lockdowns, Lieferkettenprobleme sowie Staus in der Containerschifffahrt gewesen sein. Über ein Fünftel (21,5 %) des deutschen Containerumschlags im Jahr 2022 entfiel auf China, gefolgt von den Vereinigten Staaten mit einem Anteil von gut einem Zehntel (10,2 %).

Die deutschen Seehäfen haben im Jahr 2022 insgesamt 36,1 Mio. t fossile Energieträger (Kohle, Rohöl und Erdgas) importiert, das waren 13,9 % mehr als im Jahr 2021. Knapp ein Drittel (31,5 %) des Empfangs entfielen auf Kohle und gut zwei Drittel (67,6 %) auf Rohöl. Wichtigstes Lieferland waren hier die Vereinigten Staaten, aus deren Häfen 7,5 Mio. t und damit gut ein Fünftel (21,0 %) der empfangenen Menge stammten. Auf den weiteren Plätzen: Norwegen mit 5,8 Mio. t und die Russische Föderation mit 5,7 Mio. t. Im Vorjahr 2021 war noch Russland mit 12,1 Mio. t und einem Anteil von 38,2 % wichtigster Handelspartner der deutschen Seehäfen für fossile Energieträger.

Güterumschlag deutscher Häfen nach Güterart in Mio. t

Güterart	2021	2022	Änderung ggü. Vorjahr	
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	18,616	16,994	– 1,622	– 7,7 %
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	32,487	36,782	4,295	13,2 %
Erze, Steine u. Erden u. ä.	32,908	31,095	– 1,813	– 4,2 %
Nahrungs- und Genussmittel	14,956	15,812	856	6,7 %
Kokerei- und Mineralerzeugnisse	18,134	15,121	– 3,013	– 13,4 %
Chemische Erzeugnisse etc.	23,110	21,410	– 1,700	– 6,6 %
Sonst. Mineralerzeugnisse	4,205	3,546	659	– 15,5 %
Metalle u. Metallerzeugnisse	10,400	9,183	– 1,217	– 8,9 %
Fahrzeuge	9,154	9,176	22	0,5 %
Holz-, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	19,240	17,957	– 1,283	– 6,0 %
Sammelgut	2,143	2,202	69	2,7 %
Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,546	3,442	– 104	– 2,9 %
Nicht identifizierte Güter	85,458	79,600	– 5,858	– 6,9 %
Gesamt	284,833	276,788	– 8,045	– 2,8 %

Quelle: DESTATIS, Fachserie 8, Reihe 1.1

⁴³ ZDS Pressemitteilung, 09.03.2023 (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe)

Küstenländer und Hafenwirtschaft fordern Zeitenwende in der Seehafenfinanzierung: Der Bund muss die Finanzierung der Seehäfen massiv ausweiten⁴⁴

Im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz fordern die Wirtschafts- und Verkehrsminister und -senatorinnen der Küstenländer sowie die Vertreter der deutschen Seehafenwirtschaft den Bund auf, die seit über 20 Jahren in der Summe unveränderten Mittel für die Finanzierung der Seehäfen relevant zu erhöhen.

Die Küstenländer und die Hafenwirtschaft nehmen in den Seehäfen Aufgaben im Interesse der gesamten deutschen Volkswirtschaft wahr und haben auch eine große europäische Bedeutung. 300 Mio. t Güter gehen jährlich über die Seehäfen der Küstenländer. Damit verbunden sind 1,3 Mio. Arbeitsplätze in Deutschland. Die Stärkung der deutschen Seehäfen sichert dabei nicht nur die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung in Deutschland sowie umliegender Einzugsregionen in Nord-, Mittel- und Osteuropa. Mit den Seehäfen, der Logistik im Hinterland und der hafenabhängigen Industrie werden auch Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland gehalten. Ohne massive Investition in die Infrastrukturen in den Seehäfen sowie im Hinterlandverkehr droht ein anhaltender Bedeutungsverlust deutscher Standorte trotz ihrer Distanzvorteile und ihrem hohen Anteil klimafreundlicher Bahntransporte im Zu- und Ablauf internationaler Warenverkehre.

Die aktuelle politische Lage zeigt, wie unverzichtbar die Seehäfen für die Versorgung von Industrie und Bevölkerung mit Energie, aber auch mit anderen lebenswichtigen Gütern sind. Gerade die Transformation der Wirtschaft im Rahmen der Energiewende gelingt nur mit funktionsfähigen Seehäfen. Die Seehäfen stehen auch selbst im Transformationsprozess, etwa über Anforderungen durch Automatisierung, die aktuellen Vorhaben zur Bereitstellung von Landstrom für die Schifffahrt und im Zuge der Energiewende insgesamt. Schließlich kommt den Seehäfen auch sicherheitspolitisch eine extrem hohe Bedeutung zu, nicht zuletzt für die reibungslose Zusammenarbeit mit Deutschlands Verbündeten. Die Küstenländer müssen die Kosten für die dafür erforderlichen Hafeninfrastrukturen bisher größtenteils selbst finanzieren.

Allein Inflation und die allgegenwärtigen Baukostensteigerungen für sich genommen würden mindestens eine Verzehnfachung der Mittel erfordern. Hinzu kommen die Kosten für notwendige Investitionen in Bau, Ersatz und

Modernisierung, die erforderlich sind, um die Versorgungssicherheit angesichts einer veränderten Weltlage sicherzustellen. Auch in die Anbindung der Seehäfen an Straße, Schiene und Bundeswasserstraße muss massiv investiert werden. Hier braucht Deutschland bei allen Verkehrsträgern moderne logistische Hochleistungskorridore. Die Entwicklung unserer Seehäfen muss dabei als gesamtdeutsche Gemeinschaftsaufgabe bewertet und endlich mit oberster Priorität behandelt werden.

Die Küstenländer und die Seehafenbetriebe erwarten vom Bund mit der Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen eine Zeitenwende. Der Bund muss deutlich machen, dass massiv in die deutschen Seehäfen investiert werden muss, die Grundlage für unser aller Wohlstand, klimapolitische Ziele und Sicherheit sind. Die Küstenländer erwarten daher auch, dass sich in der vom Bund noch für dieses Jahr angekündigten Nationalen Hafenstrategie nicht nur pauschale Erklärungen über die Bedeutung der Seehäfen finden, sondern auch konkrete Aussagen über einen Fahrplan zur angemessenen und dringend erforderlichen neuen Finanzausstattung „2.0“ zur kontinuierlichen Unterhaltung, zum Ausbau und zur Anpassung der Seehafeninfrastruktur.

Dazu erklärt die Präsidentin des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), Angela Titzrath:

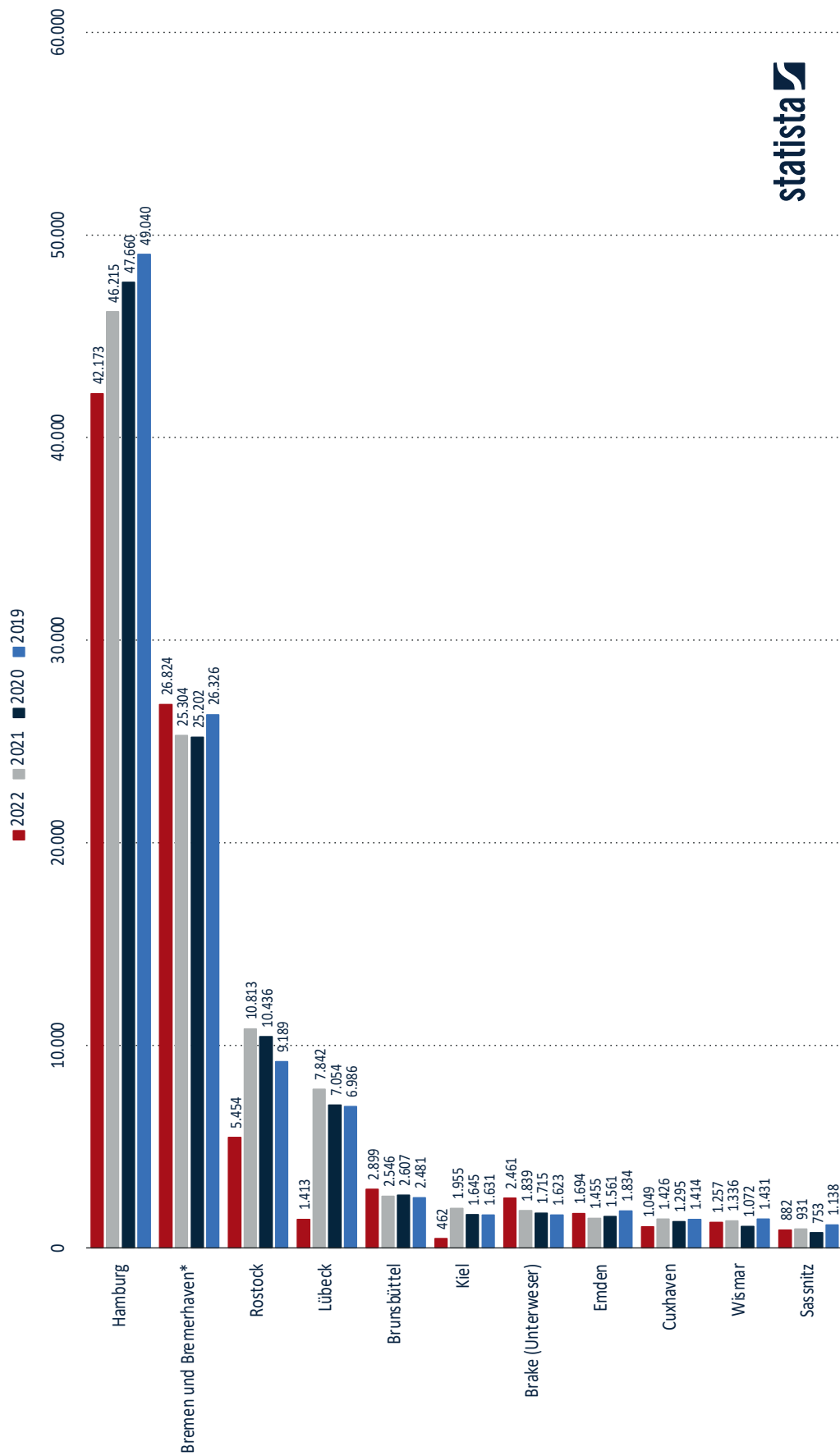
„Die Bedeutung der Seehäfen für Versorgungssicherheit, Arbeitsplätze und Energiewende für Deutschland und darüber hinaus ist unbestritten. Es ist folgerichtig, dass sich die Bundesregierung ein stärkeres Engagement des Bundes im Koalitionsvertrag zum Ziel gemacht hat, so wie es in unseren Nachbarländern längst Standard ist. Die Nationale Hafenstrategie droht dem aber nicht gerecht zu werden.

Wir als Hafenwirtschaft sind von bedarfsgerechter Infrastruktur abhängig, zum einen bei den Verkehrswegen, aber vor allem in den Häfen. Die von den Ländern geforderte Erhöhung der Bundesmittel für die Häfen fällt angesichts des immensen Investitionsbedarfs eher bescheiden aus. Selbst dieses Minimalziel droht aber verfehlt zu werden und ist in keiner Weise im Bundeshaushalt für das kommende Jahr hinterlegt. Wir als Hafenwirtschaft erwarten drei Dinge: Massive Investitionen in die Zukunft der Verkehrs- und Hafeninfrastruktur, die finanzielle Unterstützung für die Transformationsprozesse Energiewende und Arbeitswelt sowie das klare Commitment des Bundes, aktiv am Hafenstandort Deutschland Rahmenbedingungen für eine Markt- und Technologieführerschaft herzustellen.“

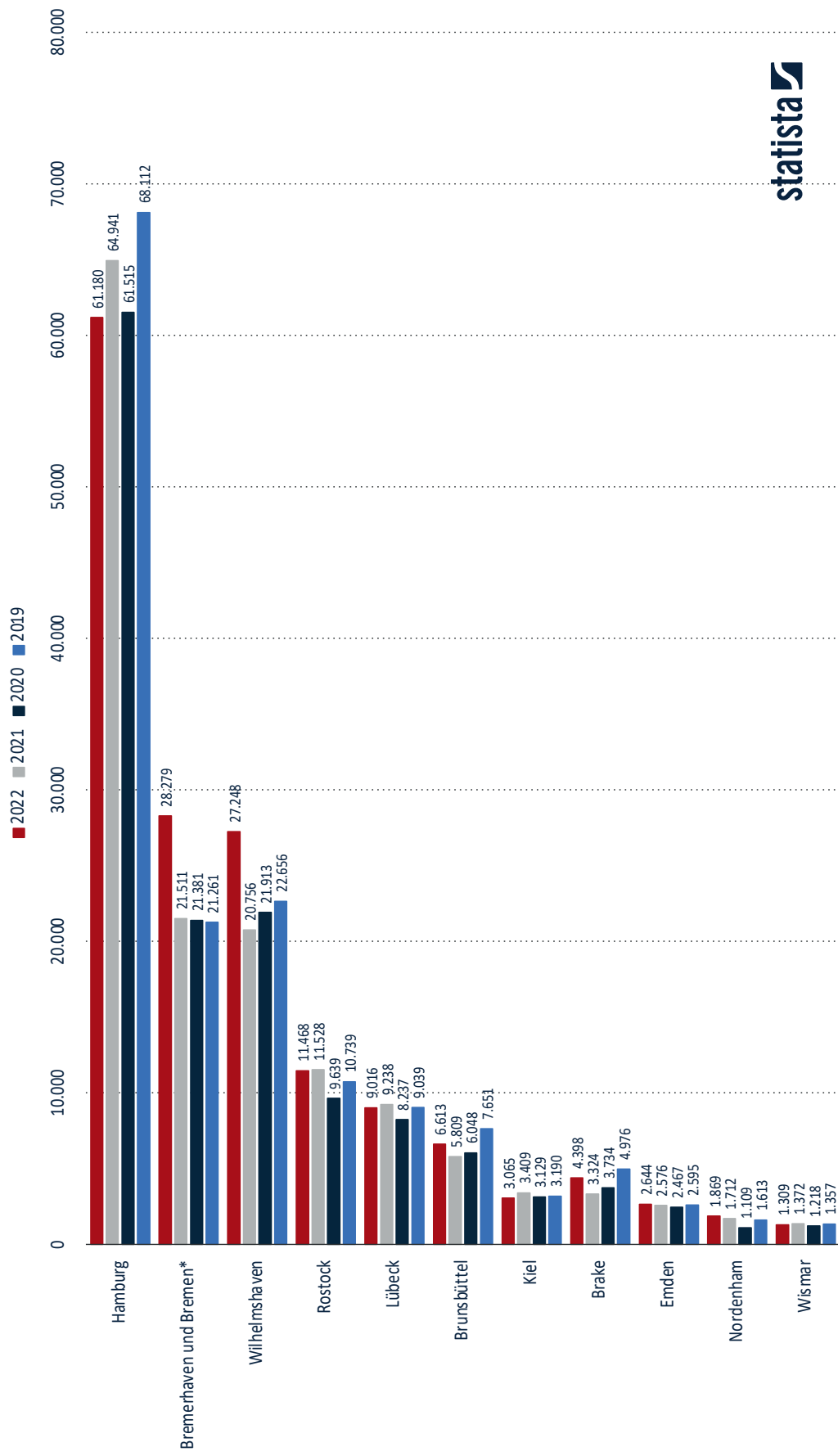


⁴⁴ Pressemitteilung des Zentralverbandes Deutscher Seehäfen, veröffentlicht am 11. September 2023

Größte Seehäfen in Deutschland in den Jahren von 2019 bis 2022 nach Güterversand (in 1.000 Tonnen)



Größte Seehäfen in Deutschland in den Jahren von 2019 bis 2022 nach Güterempfang (in 1.000 Tonnen)



3.3 ENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN MARITIMEN WIRTSCHAFT

MARITIME WIRTSCHAFT – HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN DURCH DIE ENERGIEWENDE

POSITIONSPAPIER ZUR 13. NATIONALEN MARITIMEN KONFERENZ

Die Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft ist eine nationale Aufgabe. Die IHK Nord begrüßt und unterstützt die Arbeit des Maritimen Koordinators der Bundesregierung ausdrücklich. Die bewährten „Nationalen Maritimen Konferenzen“ als größte Dialogplattform der maritimen Branche mit Vertretern aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Verbänden sollten auch in Zukunft im Zweijahresrhythmus fortgeführt werden.

Die maritime Wirtschaft ist von herausragender Bedeutung für die Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit von ganz Deutschland als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort. Sie ist in Deutschland sehr breit aufgestellt, viele Unternehmen in den beteiligten Branchen sind global erfolgreich tätig und müssen sich einem harten internationalen Wettbewerb stellen. Zwei Drittel der deutschen Exporte werden über den Seeweg transportiert. Wichtige Rohstoffe für die großen deutschen Schlüsselindustrien werden fast ausschließlich über den Wasserweg beschafft. Laut der ISL-Studie „Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“ (2021) waren im Jahr 2018 in Deutschland über 190.700 Personen in der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne beschäftigt. Sie erwirtschafteten einen Umsatz in Höhe von 47,5 Mrd. Euro, die Bruttowertschöpfung betrug dabei 11,7 Mrd. Euro. Die gesamtwirtschaftlichen Effekte beliefen sich auf einen Umsatz in Höhe von 86,3 Mrd. Euro, aus dem eine Wertschöpfung von 29,8 Mrd. Euro resultierte. Die maritime Wirtschaft sichert in Deutschland damit bundesweit mehr als 450.000 Arbeitsplätze.

Die maritime Branche steht nach der Coronapandemie, insbesondere im Hinblick auf die Energiewende und die Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschaft, vor großen Herausforderungen. Auch der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine führt vor allem im Bereich der maritimen Sicherheit zu einem Umdenken. Ein großes Problem bei der Implementierung neuer Technologien ist – nicht nur in der maritimen Branche – der allgegenwärtige Arbeits- und Fachkräftemangel.

Im Rahmen der 13. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen stehen deshalb die vier Themenschwerpunkte Klima- und Meeresschutz, Maritime Energiewende, Maritime Sicherheit sowie Beschäftigung und Ausbildung auf der Agenda. Die Wirtschaft im Norden setzt zudem große Hoffnung in die Nationale Hafenstrategie als wichtigem Baustein zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen.

Die große Bedeutung der Branche wurde in einer Diskussion zur maritimen Wirtschaft im Bundestag am 6. Juni 2023 deutlich. Sowohl der von den Abgeordneten angenommene Antrag zur „Maritimen Souveränität in der Zeitenwende“ der Fraktionen SPD, Bündnis90/Die Grünen und FDP als auch der an den Wirtschaftsausschuss überwiesene Antrag der CDU/CSU-Fraktion „Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern“ greifen aus Sicht der norddeutschen Wirtschaft wichtige Themen auf und zeigen, dass ein Konsens hinsichtlich eines großen Handlungsbedarfs besteht.

DIE IHK NORD FORDERT DIE BUNDESREGIERUNG AUF,

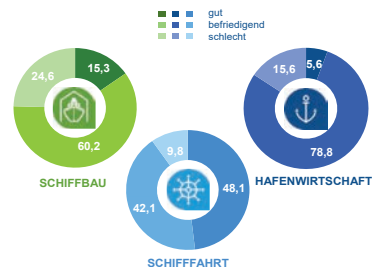
- vor dem Hintergrund veränderter weltweiter Rahmenbedingungen eine nationale maritime Strategie als Teil einer Hightech-Gesamtstrategie für Wachstum und Beschäftigung zu entwickeln. Diese sollte an den siebten Bericht über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in ganz Deutschland im Rahmen der 12. Nationalen Maritimen Konferenz 2021 sowie an die Maritime Agenda 2025 der Bundesregierung anknüpfen und die Nationale Hafenstrategie integrieren.
- sich deutlich stärker als bisher finanziell am Erhalt und Ausbau der Infrastruktur der deutschen Seehäfen sowie deren see- und landseitigen Zufahrten zu engagieren. Dazu gehören die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße sowie Stromleitungen und unterirdische Pipelines. Die Seehäfen haben als Industriestandorte und logistische Drehkreuze auch für die Energiewende eine herausragende Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt. Gleichzeitig sollen sie durch die aktuelle Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie als Standorte strategisch wichtiger Infrastruktur in ihrer Wettbewerbsfähigkeit unterstützt werden.
- die rechtlichen Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft sowie Planungs- und Genehmigungsverfahren so zu gestalten, dass In-



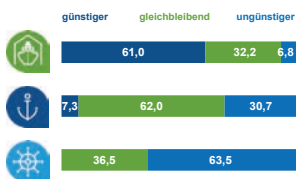
KONJUNKTURREPORT MARITIME WIRTSCHAFT

IHK NORD FRÜHJAHR 2023

Aktuelle Geschäftslage in % der Befragten

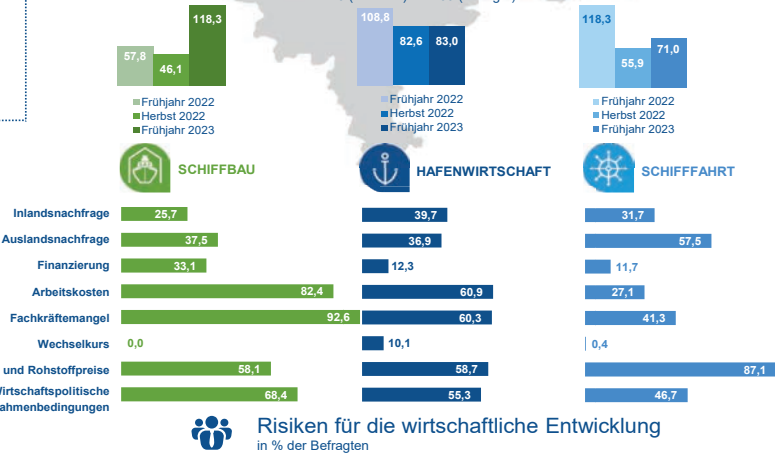


Entwicklung Geschäftslage in % der Befragten



Die Konjunkturaussichten der maritimen Wirtschaft in Deutschland haben sich im Frühjahr 2023 im Vergleich zum Herbst 2022 vor allem im Schiffbau verbessert. Beim Geschäftsklimaindex kann die Schifffahrt zwar einen Zuwachs verzeichnen, wie bei der Hafenwirtschaft bleibt dieser aber weiter auf niedrigem Niveau. Am deutlichsten legt das Konjunkturbarometer im Schiffbau zu mit einem Plus von über 72 Punkten. 61 Prozent der befragten Unternehmen schätzen die Entwicklung der Geschäftslage günstiger, 32 Prozent gleichbleibend ein. Wirtschaftliche Risiken sehen die Befragten bei der Gewinnung von Fachkräften (93 Prozent) und der Entwicklung der Arbeitskosten (82 Prozent). Der Geschäftsklimaindex der Hafenwirtschaft verharrt bei 83 Punkten. Über 84 Prozent der Hafenunternehmen sehen die aktuelle Geschäftslage als gut oder befriedigend, die zukünftige Entwicklung schätzen rund 69 Prozent als günstiger oder gleichbleibend ein. 59 Prozent sehen Risiken bei Energie- und Rohstoffpreisen, gute 60 Prozent klagen über den Fachkräftemangel und gestiegene Arbeitskosten. In der Schifffahrt verzeichnet der Geschäftsklimaindex auf weiter niedrigem Niveau ein Plus von mehr als 15 Punkten auf 71,0 Punkte. Rund 37 Prozent der Reeder sehen die Entwicklung der Geschäftslage als gleichbleibend an, bei knapp 64 Prozent sind die Geschäftserwartungen nach wie vor rückläufig. 87 Prozent sehen Risiken bei den Energiepreisen. Der IHK Nord-Konjunkturreport Maritime Wirtschaft erscheint zweimal jährlich.

IHK Nord-Geschäftsklimaindex von 0 (schlecht) bis 200 (sehr gut)



Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung in % der Befragten

IHK Nord
IHK Nord Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Industrie- und Handelskammern e.V.
Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg | T 0049 (0)40 36138 385 | F 0049 (0)40 36138 553 | info@ihk-nord.de | www.ihk-nord.de/maritim

frastrukturprojekte deutlich beschleunigt, neue wirtschaftlich-technologische Chancen rasch genutzt und somit Wertschöpfung und Beschäftigung der maritimen Branchen gesichert und gesteigert werden können.

- sich auf europäischer und internationaler Ebene dafür einzusetzen, dass neue Regelungen zur Nutzung und zum Schutz der Meere weltweit für alle Akteure einheitlich gelten und der maritimen Wirtschaft ein sicherer Rechtsrahmen für die Entwicklung und den Einsatz innovativer und effizienter Technologien gegeben wird.

Maritime Energiewende für Klima und Meereschutz

UMSTELLUNG AUF NEUE TREIBSTOFFE & INTERNATIONAL GÜLTIGE REGELN

Strengere Emissionsstandards für Schiffe und Offshore-Anlagen mit dem Ziel, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren, erfordern die Umstellung auf alternative Kraftstoffe wie z. B. LNG (Flüssigerdgas), Wasserstoff oder elektrische Antriebe. Dafür sind umfangreiche Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie in den Erwerb neuer Antriebe notwendig, ebenso in den Aufbau entsprechender Infrastrukturen in Häfen sowie im Hafenhinterland. Dies, sowie die Entwicklung neuer Technologie für die Nutzung erneuerbarer Energien, erfordert auch Anpassungen von Vorschriften und Gesetzen, um für

die Unternehmen Planungssicherheit für die nicht unerheblichen Investitionen in die neuen Technologien zu schaffen. Hier müssen klare und für alle Marktakteure weltweit geltende Richtlinien und Standards geschaffen werden.

Auf europäischer Ebene werden die kürzlich final beschlossenen Initiativen zur Förderung kohlenstoffarmer Treibstoffe in der Schifffahrt (FuelEU Maritime) sowie die Einbeziehung des Seeverkehrs in den europäischen Emissionshandel zu einer Emissionsreduktion beitragen und den Weg für eine maritime Verkehrswende ebnen. Die norddeutsche Wirtschaft bekennt sich zu der Notwendigkeit der Emissionsreduktion in der Schifffahrt für eine maritime Verkehrswende. Ehrgeiz ist gefragt, allerdings muss dieser den Ansprüchen der Realitäten einer hochgradig internationalisierten Branche genüge tragen, damit der europäische Seeverkehr wettbewerbsfähig bleibt. Die IHK Nord begrüßt insoweit, dass ein Großteil der Forderungen der norddeutschen Wirtschaft zu beiden Initiativen umgesetzt wurde. Nun gilt es, diese effektiv umzusetzen:

- Für die norddeutsche Wirtschaft ist es besonders wichtig, dass die Einnahmen aus dem maritimen EU-Emissionshandel in die Branche zurückfließen. Daher ist die geplante Reinvestition der Erlöse aus dem Verkauf von 20 Millionen Emissionszertifikaten über den Innovationsfonds direkt in den maritimen Sektor ein positiver Schritt. Eine gezielte Unterstüt-

zung durch den Innovationsfonds ist der Schlüssel, um die Preisdifferenz zu sauberen Schiffstreibstoffen zu überbrücken und die notwendige Hafeninfrastruktur wie Landstromanlagen aufzubauen.

- Die verschiedene Behandlung von Fahrten innerhalb der EU und zwischen EU und Drittstaaten birgt die Gefahr, dass Schiffsbetreiber bei Fahrten von Drittländern in die EU bewusst einen Zwischenstopp in einem Hafen der EU-Nachbarschaft einlegen, um damit die Strecke zum oder vom nächstgelegenen Drittstaatshafen, die dem Emissionshandel nur zur Hälfte unterliegen werden, zu verkürzen. Dies könnte zu Emissionsverlagerung (Carbon Leakage) und zu einer Veränderung der Warenströme führen. Zumindest plant die EU der Emissionsverlagerung durch konkrete Maßnahmen entgegenzuwirken und hat ein Monitoring angekündigt, das die Auswirkungen der Einbeziehung des Seeverkehrs in den Emissionshandel auf den Verkehr in den Häfen überprüft. Es fehlt jedoch ein effektives Frühwarnsystem, um bei Bedarf gegensteuern zu können – hier fordert die norddeutsche Wirtschaft Nachbesserung.
- Nach der FuelEU Maritime Verordnung muss die Treibhausgasintensität der an Bord von Seeschiffen verbrauchten Energie zukünftig deutlich verringert werden. Konkret geht es im Vergleich zum Jahr 2020 um eine Verringerung von minus 2 Prozent bis zum Jahr 2025 und um eine Verringerung bis zu minus 80 Prozent im Jahr 2050. Für die maritime Wirtschaft ist eine technologieoffene Formulierung der FuelEU Maritime besonders wichtig, so kann beispielsweise LNG weiterhin genutzt werden.
- Die FuelEU Maritime Verordnung sieht eine Unterquote von 2 % für Kraft- und Brennstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO) ab dem Jahr 2034 vor, sollte die Nutzung von RFNBO im Jahr 2031 nicht mindestens bei einem Prozent liegen. Die IHK Nord begrüßt diese Regelung und fordert die weitere Förderung von Wasserstoff in der Schifffahrt.

Langfristig sollte es zusätzlich einen Anstoß zu einer politischen Diskussion zu Carbon Capture and Storage (CCS) sowie zu Carbon Capture and Utilization (CCU) geben.

HÄFEN ALS DREHKREUZE FÜR AUßENHANDEL UND ENERGIEWENDE

Die maritime Wirtschaft und die norddeutschen Länder stehen im Schulterschluss bereit, ihren Beitrag zur Energiewende und zur Erreichung der Klimaziele zu leisten. Die Seehäfen können dafür notwendige Flächen für die Produktion von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien bereitstellen, sind wichtige Logistik- und Servicepartner sowie die zentralen Anlandepunkte für

zukünftige Energieimporte. Gleichzeitig haben sie als Industriestandorte und logistische Drehkreuze eine strategisch hohe existenzielle Bedeutung für den deutschen Außenhandel und sind somit von strategischem Interesse für den Wirtschaftsstandort Deutschland in Gänze.

Für das Erreichen der Ausbauziele im Bereich Windenergie im Rahmen der Energiewende sowohl an Land als auch auf See sind dabei umfangreiche Investitionen in Hafeninfrastrukturen zu tätigen sowie die verkehrliche Anbindung zu erhalten und bedarfsgerecht auszubauen. Die Kosten für den Ausbau der Hafeninfrastrukturen, um z.B. entsprechende Komponenten von Windenergieanlagen in der erforderlichen Menge umzuschlagen oder neue Energieträger anzulanden und zu lagern, können jedoch nicht allein von den norddeutschen Ländern getragen werden. Die IHK Nord fordert deshalb vom Bund ein stärkeres finanzielles Engagement für die Hafenstandorte und unterstützt die norddeutschen Landesregierungen hierbei ausdrücklich. Dazu gehören auch ein stärkerer Fokus und eine langfristige bedarfsgerechte Finanzierung von Unterhaltung, Instandsetzung und Ausbau der seeseitigen Zufahrten und der Hafenhinterlandanbindungen über alle Verkehrsträger. Gleiches gilt für den dringend benötigten Stromnetzausbau, sowie für den Aufbau des geplanten Wasserstoffnetzes bis 2030.

Aktuell wird die Infrastruktur nahezu ausschließlich von den norddeutschen Küstenländern finanziert. Ein verstärktes finanzielles Engagement des Bundes für die deutschen Häfen unterstützt ihre Wettbewerbsfähigkeit und sichert sie als Standorte strategisch wichtiger Infrastruktur. Dies gilt vor allem auch mit Blick auf die Finanzierung der Wettbewerbshäfen in den Niederlanden und Belgien, wo Hafenpolitik als nationale Aufgabe begriffen wird. In der Nationalen Hafenstrategie sollte dies entsprechend festgeschrieben werden.

Aus Sicht der IHK Nord ist für die Hafeninfrastrukturen und das System Hafen eine verstärkte Betrachtung der Konsequenzen der Energiewende dringend notwendig für folgende Bereiche:

- Schnittstelle Energie-Import/Export einschl. Umwandlung, Speicherung und Energiebereitstellung für die Region (einschl. Wasserstoffwirtschaft, Derivate und CO₂-Capture), Weitertransport von Energieträgern bspw. in Pipelines oder über die Verkehrsinfrastruktur;
- Verladeinfrastrukturen und Serviceeinheiten Offshore-/Onshore-Windenergie;
- vorrausschauende Förderung der Transformation in den Hafen- und Logistikbetrieben.

Die Infrastrukturkapazitäten für den Seecontainerumschlag, die Erreichbarkeit der Häfen (seewärtige



Zufahrten und Anbindung an das Hinterland über alle Verkehrsträger hinweg, insb. per Bahn) sowie die Digitalisierung der Häfen und der Logistikprozesse müssen dabei nachhaltig und langfristig sichergestellt werden. Für den Infrastrukturausbau müssen die Häfen in die Lage versetzt werden, in stärkerem Maße Großraum- und Schwertransporte abzuwickeln.

Ein langfristiges nationales Sedimentmanagement unter Beteiligung der Länder und des Bundes ist aus Sicht der norddeutschen Wirtschaft unabdingbar. Ausreichende Flächen zur Verbringung der Sedimente müssen dafür sowohl an Land als auch auf See zur Verfügung gestellt sowie geeignetes Baggerequipment wirtschaftlich vorgehalten werden.

Eine deutliche Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung für Infrastrukturprojekte ist dringend erforderlich. Hierfür muss eine Definition der Aus- und Neubauprojekte von Hafeninfrastrukturen und Hinterlandanbindungen aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes als „überwiegendes nationales und öffentliches Interesse“ erfolgen. Dies muss auch für den Auf-, Aus- und Rückbau der für erneuerbare Energien notwendigen Hafeninfrastruktur gelten.

Hinsichtlich der wichtigen Rolle der Häfen als Energieknotenpunkte im Rahmen der nationalen Hafenstrategie (Energiehäfen) müssen folgende Punkte umgesetzt werden:

- die Beauftragung einer Untersuchung von künftigen Wasserstoffbedarfen und bestehenden Flächenpotentialen in den Häfen, Ermöglichung der notwendigen Flächenerweiterungen sowie direkter Anbindung der Energieimporthäfen an das nationale Gasfernleitungs- und Wasserstoffkernnetz;
- die Schaffung von Kapazitäten zur Bunkerung von alternativen Kraftstoffen in deutschen Häfen, inkl. der Bereitstellung von Flächen sowie Schaffung eines schlanken, bürokratiearmen regulatorischen Rahmens;
- die Ermöglichung von Investitionen zur Ertüchtigung der Hafeninfrastruktur (u. a. Überprüfung der Finanzierung der deutschen Seehäfen durch den Bund);
- Unterstützung des Einsatzes alternativer Energien in den Hafenprozessen (Umschlag- und Lagerbetrieb) durch Öffnung des Förderrahmens für Hafensuprastruktur zur Umrüstung und Neuanschaffung von klimaoptimierten Nutz- und Spezialfahrzeugen sowie Umschlaggeräten;
- Nutzung der Ausbaumaßnahmen im Energiebereich, um regionale Wertschöpfung zu sichern und zu steigern.

BESEITIGUNG VON STEUERLICHEN NACHTEILEN

Die deutsche Hafen- und Logistikwirtschaft hat im Vergleich zu den Niederlanden weiterhin große Nachteile beim Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer (EUST) auf Importe. Während bei Einfuhr über Rotterdam die EUST direkt mit der Vorsteuer verrechnet wird, muss sie hierzulande zum Teil vorfinanziert werden, was einen erheblichen Liquiditätsnachteil mit sich bringt. Im Ergebnis werden deutsche Importgüter deshalb zum Teil über die Westhäfen geroutet. Europarechtlich wäre eine Angleichung des bislang hier praktizierten deutschen Verfahrens möglich und geboten. Trotz dieser „großen Fristenlösung“ als erste Maßnahme spricht sich die IHK Nord weiter für das sogenannte Verrechnungsmodell aus (direkte Verrechnung der EUST mit der Vorsteuer wie in den Niederlanden).

PLANUNGS- UND GENEHMIGUNGSVERFAHREN BESCHLEUNIGEN

Infrastrukturprojekte in Deutschland werden weiterhin deutlich zu langsam umgesetzt. Von der Planung bis zur Umsetzung von Infrastrukturvorhaben vergehen zum Teil Jahrzehnte. Die öffentliche Hand kommt hier ihrer hoheitlichen Aufgabe zur Sicherung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur nicht in notwendigem Maße nach. Gerade für den Logistikstandort Norddeutschland ist dies nicht tragbar. Eine gut ausgebaute und zuverlässige Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur spielt eine zentrale Rolle im Hinblick auf die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und sichert dessen Wettbewerbsfähigkeit. Dies kann auf Dauer nur durch eine gesteigerte Effizienz in den Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren erreicht werden. Vor diesem Hintergrund begrüßt die IHK Nord die vom Bundestag verabschiedeten Gesetze zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren. Diese müssen jetzt aber auch auf der für die Projekte zuständigen Verwaltungsebene konsequente Anwendung finden. Insbesondere Neubauprojekte profitieren bislang jedoch nicht ausreichend von der neuen Gesetzgebung. Auch ist zu kritisieren, dass im aktuell diskutierten „Genehmigungsbeschleunigungsgesetz“ bislang weder Wasserstraßenprojekte im Allgemeinen noch alle Straßeninfrastrukturprojekte des „Vordringlichen Bedarfes“ im Besonderen vorgesehen sind.

Die IHK Nord hält es mit Blick auf eine Beschleunigung der Verfahren weiterhin für notwendig, zumindest die sogenannte materielle Präklusion, mit der Einwände gegen ein Projekt vor Gericht bis zu einem festgelegten Stichtag vorgebracht werden müssen, wieder einzuführen. Ziel muss es sein, die Belange der Betroffenen frühzeitig anzuhören und sinnvolle Vorschläge



in die Planungsprozesse zu integrieren. Dopplungen von Verfahrensschritten bei der Planung und der Genehmigung sind zu streichen. Die materiellrechtlichen Anforderungen sind allesamt auf den Prüfstand zu stellen und zu verschlanken. Die Kultur der Gutachtenbeziehung ist auf ein Minimum zu reduzieren. Gleichzeitig sind Parallelverfahren und Beteiligungen Dritter sowie kurze Beteiligungsfristen mit Ausschlussfristen zeitlich zu straffen. Die Klagekultur, wie sie heute oft zu beobachten ist, muss vermieden werden. Die IHK Nord befürwortet weiterhin eine Verkürzung der langen Verfahrensdauern vor den Verwaltungsgerichten und nachgelagerten Instanzen.

Schiffbau, Offshore-Windenergie und maritime Sicherheit

Der Schiffbau in Deutschland und in ganz Europa verliert seit den 1980er-Jahren als Ergebnis massiver Wettbewerbsverzerrungen global Marktanteile. Staaten wie Japan und Korea und insbesondere China fördern ihre Schiffbauunternehmen mit hohen Milliardenbeträgen. Ein konsequentes Einschreiten Europas gegen diese Marktverzerrungen bleibt bis heute aus.

Die europäischen Werften haben sich deshalb auf technisch anspruchsvolle Nischenmärkte fokussiert. In Deutschland konnten durch den Bau von Kreuzfahrtschiffen, großen Yachten und Schiffen für öffentliche Auftraggeber eine hohe technische Kompetenz und entsprechende Ausbildungsstrukturen erhalten werden. Pandemiebedingt kam es jedoch zu einem Einbruch des Kreuzfahrtmarktes.

Die geopolitischen Entwicklungen und die nationalen sowie internationalen klimapolitischen Ziele unterstreichen derzeit die enorme strategische Bedeutung der maritimen Industrie. Ihr kommt sowohl für die Energiewende durch den Import neuer Energieträger als auch für den Ausbau erneuerbarer Energien eine Schlüsselrolle zu. Der Ausbau der Offshore-Windenergie ist einer der zentralen Bausteine für die inländische Produktion nachhaltiger Energie. Zusätzlich müssen die Reedereien ihre Flotten auf klimaneutrale Treibstoffe umstellen. Auch ist es zwingend notwendig, dass Deutschland weiterhin in der Lage ist, die für die Bundeswehr nötigen Marineschiffe langfristig mit eigenem Know-how herstellen zu können. Für den Erhalt der schiffbaulichen Kompetenzen und industriellen Kapazitäten muss die deutsche und europäische Wirtschafts- und Handelspolitik gegensteuern.

Forderungen der IHK Nord für diesen Bereich sind:

- die Schaffung geeigneter unterstützender Instrumente für die Bauzeitfinanzierung großer Offshore-Strukturen auf deutschen Werften;
- die Festschreibung von europäischen/nationalen Wertschöpfungsquoten in Bundesgesetzen und

Förderprogrammen;

- die Schaffung von Anreizen zum Neu- und Umbau der Handelsflotten in Richtung klimaneutrale Schifffahrt;
- die Bereitstellung von Förderprogrammen zur Entwicklung und zum Erwerb von alternativen, klimafreundlichen Antrieben;
- die Stärkung der öffentlichen Beschaffung durch Vorrang von nationalen Ausschreibungen sowie Beschleunigung und Optimierung von Ausschreibungsverfahren;
- Einhaltung von Zusagen der öffentlichen Vergabestellen und damit Planungssicherheit für die Unternehmen;
- die Bereitstellung von geeigneten Flächen und Infrastruktur an den Hafenstandorten für den Ausbau der Offshore- und Onshore-Windenergie sowie für Industrieansiedlungen zum Bau von Offshore-Windkraftanlagen;
- die Förderung der Digitalisierung im Bereich der Blauen Wirtschaft durch entsprechende Rahmenbedingungen für Start-ups/Unternehmen und evtl. Förderprogramme;
- nachdrücklicher Einsatz für international gleiche Wettbewerbsbedingungen.

Im Bereich der Maritimen Sicherheit beschäftigt das Thema Munition im Meer die Wirtschaft und Forschung seit Langem. In der deutschen Nord- und Ostsee liegen rund 1,6 Millionen Tonnen konventionelle Munition wie zum Beispiel Granaten, Sprengbomben, Torpedoköpfe, Minen und Artilleriegeschosse. Neben der möglichen Explosionsgefahr schaffen vor allem die Inhaltsstoffe der Munition große Probleme, die mit der Zeit zu Gefahren an Land und auf See führen: für die maritime Umwelt und Infrastruktur, die Schifffahrt, die Sicherheit und den Tourismus.

Die Bund-Länder-Kommission hat dieses Thema auf der Agenda und die Länder um Anpassung ihrer Verordnungen gebeten. Dies muss rasch umgesetzt werden, um die Bergung nicht weiter zu verzögern. Dazu muss die Politik zusätzlich die notwendigen Rahmenbedingungen und gesetzliche Regelungen schaffen, damit Unternehmen Lösungen entwickeln und einsetzen können, um den Meeresboden von Munitionsaltlasten zu befreien.

Die fünf drängendsten Aktivitätenfelder aus Sicht der norddeutschen Wirtschaft sind dabei das Monitoring der Munition sowie der Bergungseinsätze, die Entwicklung von Software und KI-Anwendungen für die Problematik, die Entwicklung von geeigneter Sensortechnik, die Entwicklung und der Bau geeigneter autonomer Unterwasserfahrzeuge (AUVs) und Spezialschiffe sowie die Entwicklung und der Betrieb einer thermischen Verwertungsanlage für geborgene Munition.



Personal auf deutschen Handelsschiffen am 01. 01. 2023

Berufsgruppe	Deutsche Flagge		Fremde Flagge/ Ausstrahlung etc.		Gesamt
	Deutsche	Andere	Deutsche	Andere	
Kapitäne, Schiffsführer	580	64	191	41	879
Nautische Offiziere	638	200	124	8	974
Technische Offiziere	493	283	148	30	959
Offiziersassistenten (naut. & techn.)	54	11	32	2	99
Schiffsmechaniker	386	10	2	0	398
Auszubildende	226	5	5	0	236
Sonstige	1.417	1.824	207	57	3.534
Gesamt	3.794	2.397	709	138	7.079

Knappschaft Bahn See



Quelle:

Arbeits- und Fachkräfte

Die demografische Entwicklung in Deutschland stellt auch die maritime Wirtschaft vor neue Aufgaben. Ihre Zukunft hängt stark von Investitionen in Aus- und Weiterbildung, die Digitalisierung sowie Forschung und Entwicklung ab.

Die Unternehmen der maritimen Wirtschaft bieten an Land und auf dem Wasser gute Beschäftigungsverhältnisse in einem anspruchsvollen und innovativen Umfeld. Dabei verändert sich die Arbeitswelt durch die Digitalisierung und Automatisierung, die Transformation durch die Energiewende, durch den Wandel von logistischen Prozessen sowie die demografische Entwicklung fortlaufend. Gleichzeitig nimmt der Arbeits- und Fachkräftemangel zu.

Die Qualifikation der Beschäftigten muss entsprechend angepasst werden. Es gibt immer weniger manuelle Arbeitsplätze, dafür nimmt der Anteil von überwachenden und steuernden Tätigkeiten zu. Hier bedarf es erheblicher Anstrengungen, die Beschäftigten auf die neuen Anforderungen im Zuge des technologischen Wandels vorzubereiten.

Wichtig aus Sicht der IHK Nord sind dabei:

- die Unterstützung der Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung von Arbeits- und Fachkräften sowie ihre Anpassung an die Prozesse der Digitalisierung und Automatisierung;
- eine offensive Bewerbung der attraktiven Ausbildungs- und Arbeitsplätze in allen Bereichen der maritimen Wirtschaft;
- der Erhalt und die Stärkung klassischer maritimer Ausbildungs- und Studiengänge, wie z. B. die nautischen Berufe, um die Sicherheit entlang der Küsten, auf den Bundeswasserstraßen und in den Häfen nachhaltig zu sichern;
- der Erhalt und die Stärkung der Bildungs- und

Ausbildungssysteme sowie der dazu notwendigen Ausbildungseinrichtungen, wie z. B. des ma-co (Maritimes Kompetenzzentrum GmbH) als gemeinsame Weiterbildungseinrichtung oder das AFZ Aus- und Fortbildungszentrum Rostock;

- die Einrichtung regionaler Transformationscluster und deren Verzahnung mit weiteren Förderinstrumenten;
- die Entwicklung von Perspektiven für Wertstandorte zur Sicherung und zum Ausbau des Know-hows im Bereich Schiffbau/Grüner Schiffbau.

Fazit

Die maritime Wirtschaft steht neben den sich ändernden politischen Rahmenbedingungen vor allem durch die Energiewende vor großen Herausforderungen. Hierdurch ergeben sich jedoch auch große Chancen durch die Entwicklung und Implementierung neuer Technologien und Geschäftsmodelle. Alle Branchen der maritimen Wirtschaft tragen ihren Anteil zur Umsetzung bei. Dazu gehören u. a. die Schiffbau- und ihre Zulieferindustrie, die deutschen See- und Binnenhäfen, die Schifffahrt, die maritimen Dienstleister sowie neben Unternehmen der Meerestechnik und der Offshore-Windenergie auch die Kreuzfahrtindustrie.

Die IHK Nord als Vertreterin der Gesamtinteressen der norddeutschen maritimen Wirtschaft fordert die Bundesregierung im Rahmen der 13. Nationalen Maritimen Konferenz auf, die maritime Wirtschaft bei der Transformation aktiv durch die genannten ordnungspolitisch hilfreichen Maßnahmen sowie ein stärkeres finanzielles Engagement zu unterstützen und zu flankieren und ihren eigenen hoheitlichen Aufgaben, z. B. im Bereich einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und einer modernen, digitalen Verwaltung, wirksam nachzukommen.

3.4 DEUTSCHE HANDELSFLOTTE

No Shipping – No Shopping! Deutsche Seeschifffahrt: mit starkem Standort nachhaltig in die Zukunft⁴⁵

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat heute aktuelle Zahlen zur Lage der Seeschifffahrt in Deutschland vorgestellt. Nach zwei sehr guten Ausnahmejahren sei inzwischen eine Normalisierung der Märkte mit auskömmlichen Raten eingetreten, so Präsidentin Dr. Gaby Bornheim und Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger. Es gelte nun, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schifffahrtsstandortes weiter zu stärken, die Bemühungen zur Ausbildung und Nachwuchssicherung für die Branche zu intensivieren, die deutsche Handelsflotte bis 2050 klimaneutral zu betreiben und Deutschland seinen Zugang zu freien, sicheren Seewegen und zum Welthandel zu sichern.

Geopolitische Lage

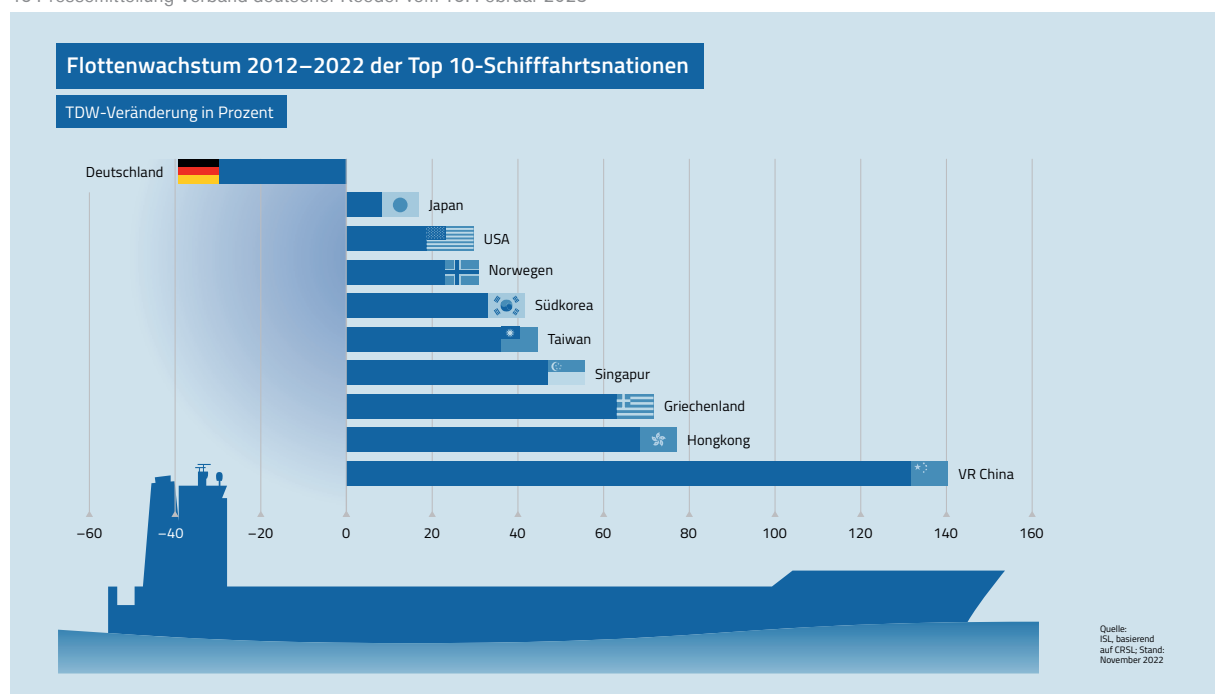
Der seit einem Jahr andauernde Krieg in der Ukraine habe nach wie vor auch Auswirkungen auf die internationale Seeschifffahrt. So saßen immer noch 364 Seeleute und 62 Schiffe in der Ukraine fest. Bornheim: „Wir sorgen uns sehr um die Seeleute, die auch nach einem Jahr Krieg in der Ukraine immer noch nicht nach Hause

zurückkehren konnten. Wir appellieren an alle Beteiligten, den Seeleuten alsbald eine Rückkehr in ihre Heimatländer zu ermöglichen.“

Der Krieg verändere auch die Märkte für die Seeschifffahrt, weit über die Grenzen des Schwarzen Meeres hinaus. So transportieren etwa 40 % der Welthandelsflotte Energie, Tendenz steigend. Es sei sicher, dass sich im Rahmen des strengen und auch von der deutschen Seeschifffahrt uneingeschränkt unterstützten Sanktionsregimes gegen Russland langfristig Anlaufpunkte und Handelsrouten verschieben würden, insbesondere beim Transport von Energie über See. Deutschland sei dabei, seine Importinfrastruktur für Flüssigerdgas in sehr kurzer Zeit vollständig neu aufzusetzen, mit einem klaren Fokus auf Seetransporten.

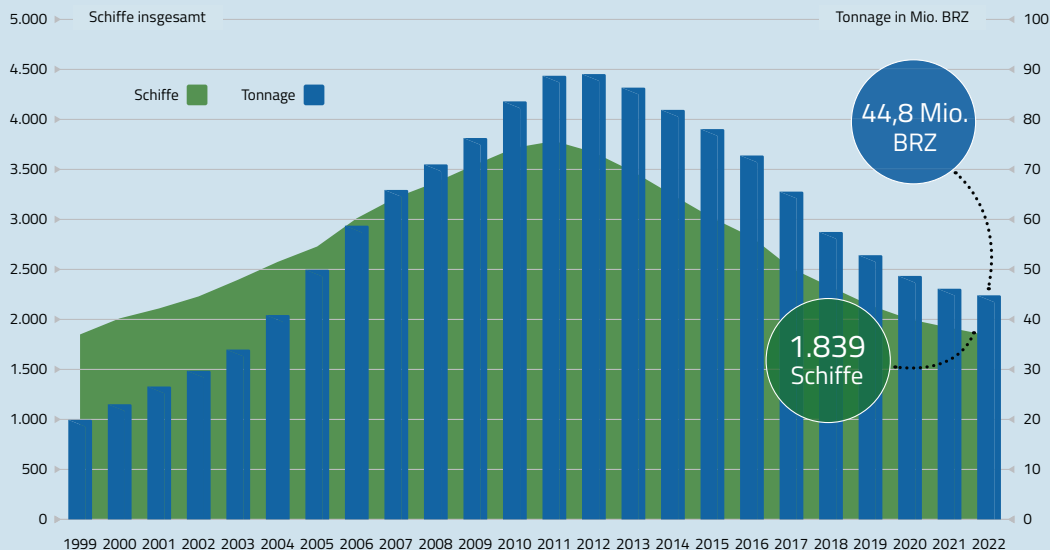
Bornheim: „Die beste Vorbereitung auf veränderte Versorgungsnotwendigkeiten und künftige Krisen ist für Deutschland seine Handelsflotte und seine Führungsrolle als maritime Leitnation weiter zu stärken. Dies verschafft Deutschland den notwendigen verlässlichen Zugang zum internationalen Handel, zu Rohstoffen und Vorprodukten aus aller Welt. Schifffahrt ist zweifelsohne kritische Infrastruktur und sichert auch die Versorgung der Bevölkerung im Krisenfall.“

⁴⁵ Pressemitteilung Verband deutscher Reeder vom 15. Februar 2023



Entwicklung der deutschen Handelsflotte

Schiffe mit mehr als 100 BRZ

175
1948
2023

Deutsche Seeschifffahrt: Bei der Containerschifffahrt weiterhin führend

Aus Deutschland wird den Zahlen nach aktuell die siebtgrößte Handelsflotte der Welt betrieben. Bei der Containerschiffsflotte belegt Deutschland vor China Platz 1, was die Anzahl der Containerschiffe angeht, die von Deutschland aus bereedert werden. Ende 2022 waren in deutschen Schiffsregistern insgesamt 1.839 Schiffe (Vorjahr 1.917) mit 44,8 Mio. BRZ registriert (Vorjahr 46,1 Mio. BRZ). Zu einem großen Teil (rd. 48 %) führen die Schiffe der deutschen Handelsflotte heute die Flagge eines EU-Landes am Heck, insbesondere von Portugal, Zypern und Malta. Die Anzahl der unter deutscher Flagge fahrenden Seeschiffe liegt bei 278 Schiffen (Vorjahr 275).

Die Zahl der in Deutschland insgesamt sozialversicherungspflichtig beschäftigen Seeleute hat sich zuletzt erfreulicherweise wieder leicht erhöht auf 7.079 (Vorjahr: 6.927). Ebenso stieg die Zahl der deutschen Beschäftigten um 200 Personen auf 4.540 deutsche Seeleute an. „Diesen erfreulichen Beschäftigungseffekt führen wir vor allem zurück auf das aktuell positive Marktumfeld und hoffen hier auf eine weitere Fortsetzung“, so Kröger.

Jahr der Ausbildung – Schwerpunkt Nachwuchsgewinnung

Erfreulich sei auch, dass die Zahl der Berufsanfänger in der Seeschifffahrt mit 377 (Vorjahr 355) leicht gestiegen sei. Der Bedarf an gut ausgebildeten Nachwuchskräften sei aber weiterhin sehr groß und könne derzeit

nicht ausreichend gedeckt werden, weshalb hier weitere Anstrengungen erforderlich seien. Prognosen der internationalen Schifffahrtsverbände gingen davon aus, dass im Jahr 2026 nahezu 90.000 Schiffsoffiziere weltweit fehlen werden. Bornheim: „Der Pool der ausgebildeten Nachwuchskräfte wird immer kleiner und der Wettbewerb um junge Talente immer härter. Es droht ein Wissensverlust, der zu einer erheblichen Schwächung des maritimen Standortes führen kann. Die Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland für die Zukunft bleibt eine unserer wichtigsten Aufgaben. Deshalb rufen wir als VDR das Jahr 2023 als Jahr der Ausbildung aus. Wir müssen wieder deutlich mehr junge Talente für die Seeschifffahrt begeistern.“

Mit dem Jahr der Ausbildung 2023 möchte der VDR den Fokus auf die Nachwuchsgewinnung und die vielfältigen Karrierechancen in der Seeschifffahrt legen.

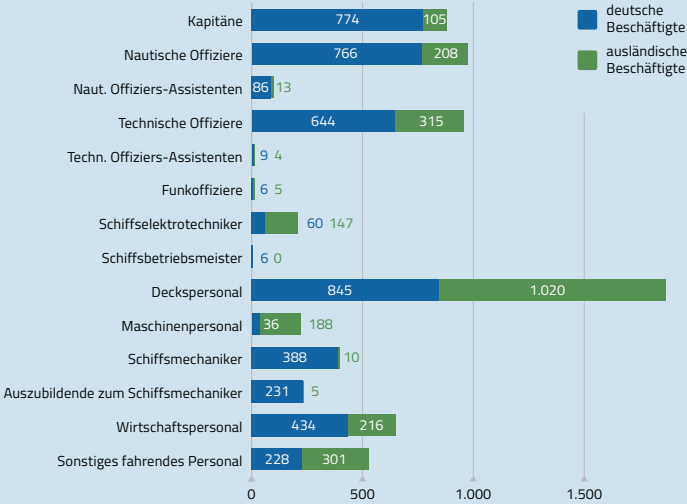
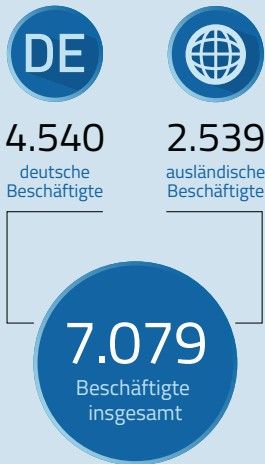
Schifffahrt effizientestes Transportmittel

Weiterhin gelte es für die Schifffahrt, eine der größten Investitionsnotwendigkeiten aller Zeiten zu meistern: Die Umsetzung der Transformation der Schifffahrt zu einem klimaneutralen Verkehrsträger innerhalb der kommenden dreißig Jahre. Die Weltschifffahrt habe das klare Signal gesendet, bis zum Jahr 2050 global klimaneutral fahren zu wollen. Schon heute sei die Schifffahrt das effizienteste Transportmittel, um Waren international zu transportieren.

Kröger: „Für uns geht es längst nicht mehr um das ‚ob‘, sondern nur noch um das ‚wie‘. Wir als Branche sind

Besatzungsmitglieder in der deutschen Seeschifffahrt

Nur in Deutschland sozialversicherungspflichtig Beschäftigte an Bord



Quelle: Knappschaft-Bahn-See, Stand: 31.12.2022

inzwischen weit ambitionierter als viele Staaten in der Welt, was die Transformation der Seeschifffahrt angeht. Aber wir werden einen klimaneutralen Betrieb unserer Schiffe nicht alleine meistern können.“

Bornheim: „Ein erster Hebel für die Klimaneutralität wird der Einsatz treibstoffeffizienterer Schiffe sein. Um das selbstgesteckte Ziel aber voll erreichen zu können, wird zusätzlich eine Revolution bei den Treibstoffen

benötigt. Die Schifffahrt braucht alternative Kraftstoffe in ausreichendem Maße sowie zuverlässig verfügbar, hergestellt aus Sonne, Wind oder Geothermie im sogenannten Power-to-Liquid-Verfahren. Schon weil die Schifffahrt keine Treibstoffe produziert, kann nach solchen Lösungen nur gemeinsam mit anderen und nur weltweit gesucht werden.“

Schiffstypen der deutschen Handelsflotte

Alle Handelsschiffe in deutschem Eigentum, unabhängig von der Flaggenführung



PASSAGIER-SCHIFFE

SCHIFFSTYP	SCHIFFE	1.000 BRZ	1.000 TDW	BRZ-ANTEIL
Fahrgastschiffe	82	45	7,9	0,1%
Kreuzfahrtschiffe	30	2.080	176	4,6%
Sportangelfahrzeuge u.a.	7	1	0,4	<0,1%
Insgesamt	119	2.126	185	4,7%



TROCKEN-FRACHTER

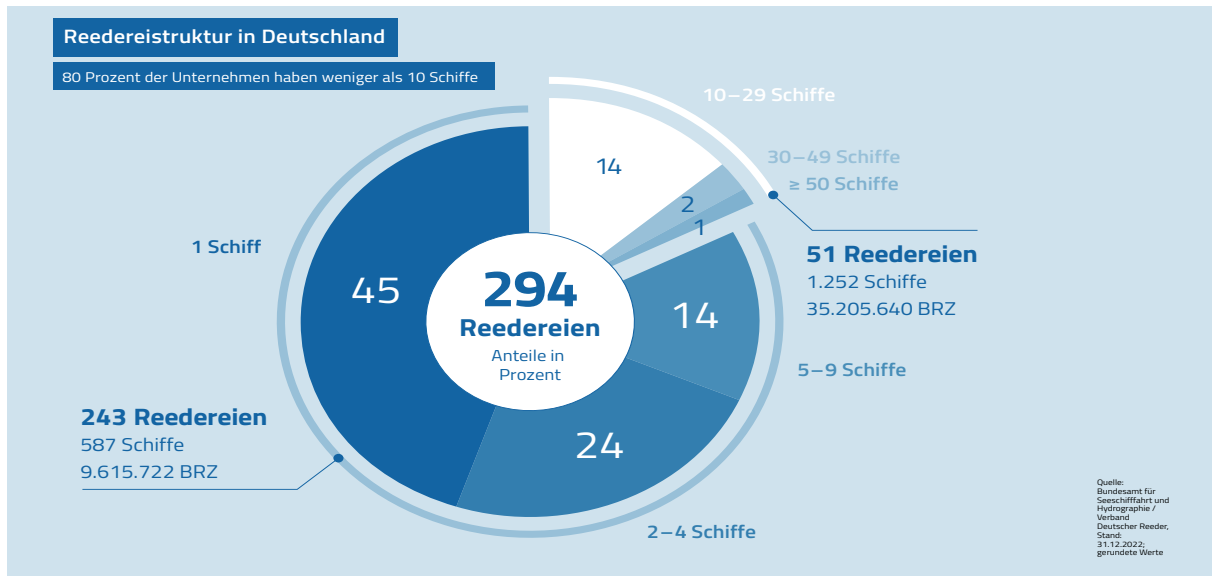
Andere Fähren	28	413	78	0,9%
Bohrinselsversorgungsschiffe	5	6	8	<0,1%
Containerschiffe	618	23.229	26.567	51,8%
Eisenbahnfähren	2	30	5	<0,1%
Massengutfrachter	219	9.218	16.566	20,6%
Ro/Ro-Schiffe	17	297	110	0,7%
Stückgutfrachter	628	5.364	7.332	12%
Insgesamt	1.517	38.556	50.667	86%



TANKER

Bunkerboote	4	2	3	<0,1%
Chemikalien- und übrige Tanker	55	590	869	1,3%
Gastanker	33	834	821	1,9%
Mineralöltanker	111	2.713	4.294	6,1%
Insgesamt	203	4.139	5.987	9,2%
Deutsche Handelsschiffe insgesamt	1.839	44.821	56.839	100%

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie / Verband Deutscher Reeder, Stand: 31.12.2022; Schiffe über 100 BRZ; gerundete Werte



Globale Lebensader: Die unverzichtbare Bedeutung der Schifffahrt für die Weltwirtschaft⁴⁶

Spitzen wichtiger Schifffahrtsnationen und Stakeholder der Schifffahrt nehmen auf Berliner Tagung den Klimaschutz und die Freiheit des Seehandels in den Fokus. VDR betont Wichtigkeit der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schifffahrtsstandortes.

Seeluft zog durch die deutsche Hauptstadt, als der Verband Deutscher Reeder (VDR) zusammen mit dem internationalen Reederverband International Chamber of Shipping (ICS) Vertreter der 18 wichtigsten Schifffahrtsnationen dieser Welt in Berlin begrüßte.

Ohne Schifffahrt ist alles nichts – so der Tenor der Diskussionen zwischen Staatenvertretern und Industriespitzen. „Gerade in Zeiten von Krisen, Kriegen und geopolitischen Spannungslagen gilt es, die Funktionsfähigkeit der für den internationalen Handel und für die Nationalstaaten so wichtigen Schifffahrt zu gewährleisten“, sagt die Delegationsleiterin der Schifffahrtsindustrie Caroline Yang, Vizepräsidentin der ICS und Präsidentin des Reederverbandes Singapurs. Dies sei eine der Lehren, die die Teilnehmer der Tagung in Berlin aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre der Pandemie und des Kriegs in der Ukraine zögen.

„Es kann nicht oft genug betont werden, es ist die Schifffahrt, die das moderne Leben unserer komplexen Gesellschaften und Handelsbeziehungen erst

ermöglicht“, ergänzt Gaby Bornheim, Präsidentin des Verbandes Deutscher Reeder.

No shipping, no shopping!

„Ohne die Schifffahrt gäbe es keinen Austausch von Konsumgütern, Rohstoffen oder Energie in der Welt. Ohne die Schifffahrt würden wir im Winter frieren, weil Gas aus Übersee nicht zu uns gelangen könnte. Wir müssten auf einen Großteil liebgewonener Konsumgüter verzichten. Auch Windräder und Batterien zur Energiewende könnten wir nicht bauen, da uns die Rohstoffe fehlen würden“, so Bornheim.

Die Schifffahrt transportiert heute rund 90 % aller Güter weltweit. Allein in Deutschland laufen rund 60 % aller Im- und Exporte über den Seeweg. Die deutsche Handelsflotte ist mit ihren knapp 1.900 Schiffen eine der größten der Welt. „Es wird oft vergessen, dass es gerade die deutschen Schiffe sind, die im Schifffahrtsgeschäft international den Ton angeben“, ergänzt Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des wichtigen Wirtschaftsverbandes VDR.

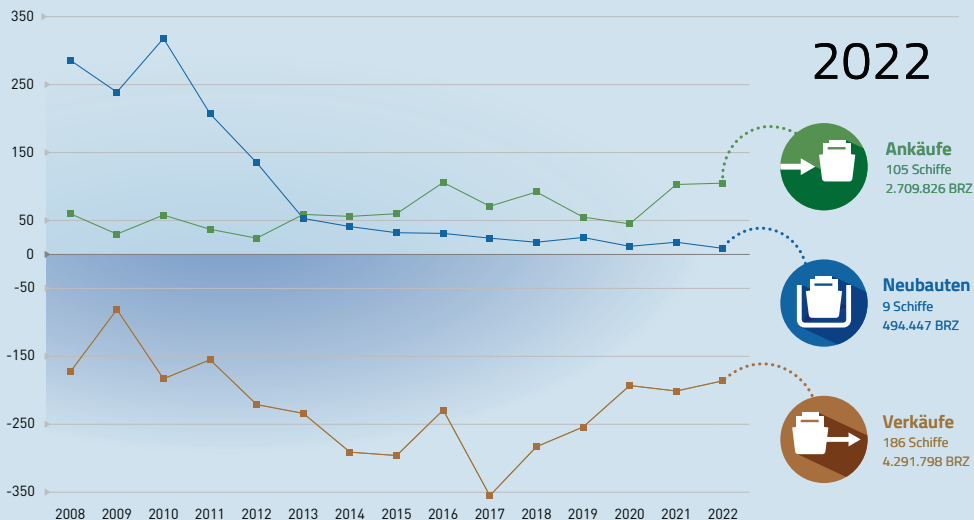
„Von Deutschland aus wird die größte Containerschiffsflotte der Welt bereedert. Deutschland ist damit eine der größten Schifffahrtsnationen der Welt. Für Deutschland ist dies ein enormes Pfund, denn deutsche Reedereien sichern unserem Land Weltmarktführerschaft in einem der strategisch wichtigsten Industrie- und Dienstleistungssektoren der Welt“, so Kröger.

Die Teilnehmer der Tagung kamen aus vielen Teilen der Welt und waren sich einig, dass neben der Transformation der Schifffahrt zu einem klimaneutralen Verkehrsträ-

⁴⁶ Pressemitteilung Verband deutscher Reeder vom 20. Juni 2023

Zu- und Abgänge in der deutschen Handelsflotte

nach Anzahl der Schiffe



Quelle:
Verband
Deutscher
Reeder, jeweils
zum 31.12.

ger, gerade auch die Funktionsfähigkeit der Schifffahrt, der maritimen Handelswege und die Freiheit der Meere dringend geschützt und erhalten werden müssen.

„Schauen wir im Konzert der internationalen Wirtschaftsstandorte einmal auf unsere deutschen Interessen, dann sehen wir, dass wir insbesondere einen wettbewerbsfähigen Schifffahrtsstandort brauchen, der die Nase vorn behält im harten internationalen Standortwettbewerb“, erklärt Martin Kröger ergänzend. „Wir haben in Deutschland ein vitales Interesse an einer starken eigenen deutschen Handelsflotte, die aus Deutschland heraus betrieben wird“, so Kröger.

Präsidentin Bornheim dazu: „Wir fordern die Bundesregierung auf, auch die Konkurrenz im Ausland genau im Auge zu behalten. Es gibt viele Standorte, die um die Gunst auch von deutschen Schifffahrtsunternehmen buhlen. Die Konkurrenz im Ausland schläft nicht, deshalb ist es wichtig, dass Deutschland durch den Erhalt und wo notwendig auch den Ausbau seiner Rahmenbedingungen langfristig ein attraktiver Schifffahrtsstandort bleibt.“

Klimaschutz fest im Blick

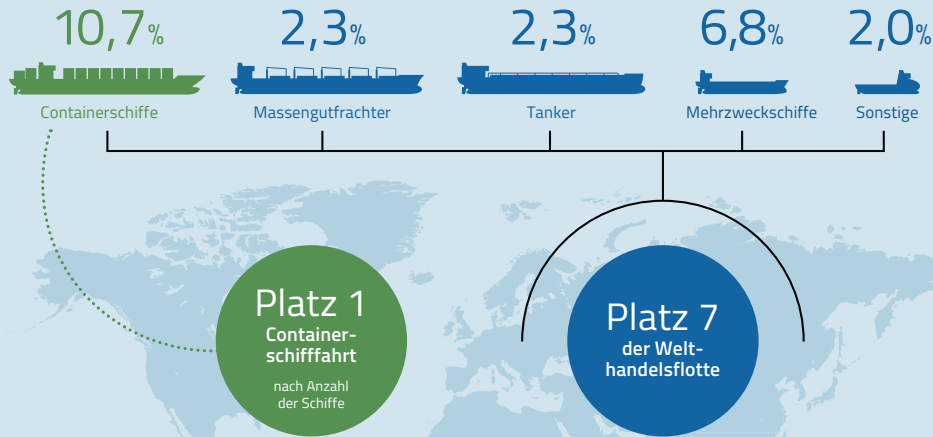
Wenige Tage vor der nächsten wichtigen Sitzung des Umweltausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO in London, bei dem die Treibhausgasstrategie für die Schifffahrt überarbeitet werden soll, wurde auch die Transformation der Schifffahrt in der Berliner Runde intensiv diskutiert.

„Die Schifffahrtsindustrie hat ihr Engagement für eine größere Proaktivität beim Klimaschutz bereits zum Ausdruck gebracht. Wir wollen unsere Schiffe bis 2050 klimaneutral betreiben. Wir hoffen, dass die Staaten diesen Kurs bei der MEPC-Sitzung ebenfalls unterstützen werden“, erklärt die Vizepräsidentin der ICS, Caroline Yang.

„Deutsche Schifffahrt steht für Qualität und Zuverlässigkeit, für Innovation, für Klimaneutralität im Jahr 2050 und für den Schutz der Meeresräume, die sie für ihre wirtschaftliche Tätigkeit nutzt“, so Bornheim ergänzend. „Doch die Geschwindigkeit der Energiewende in der Schifffahrt wird letztlich von der Verfügbarkeit erneuerbarer Energie und grünem Wasserstoff sowie der Ausbaugeschwindigkeit der Produktionskapazitäten für alternative Kraftstoffe bestimmt. Der Markthochlauf zu wettbewerbsfähigen Konditionen erforderten einen globalen und konsistenten Rechtsrahmen, der sowohl Energie- und Treibstofflieferanten als auch der Schifffahrtsindustrie die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit bietet“, unterstreicht die Präsidentin des VDR.

Marktanteil 2022

Anteil der deutschen Flotte an der weltweiten Schifffahrt nach Schiffstyp und Anzahl der Schiffe

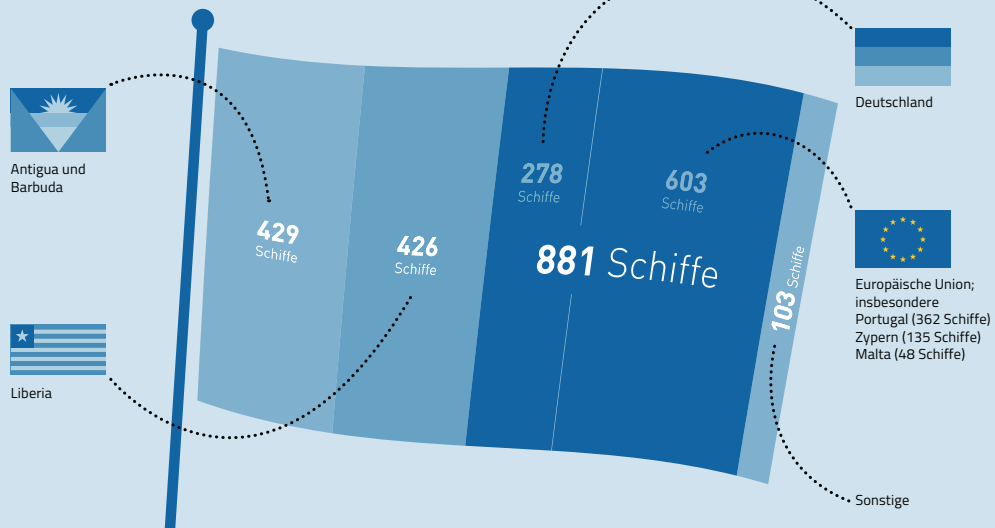


Quelle:
IHS/SeaWeb;
VesselsValue/
vesselsvalue.com;
Stand: 02.2023

175
1948
2023

Flaggenstruktur der deutschen Handelsflotte

47,9 Prozent der Schiffe fahren unter einer EU-Flagge



Quelle:
Bundesamt für
Seeschifffahrt und
Hydrographie /
Verband Deutscher
Reeder. Stand:
31.12.2022

3.5 DEUTSCHER SCHIFFBAU

VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.⁴⁷

VSM Jahresrückblick

In der Rückschau auf ein abgelaufenes Jahr entsteht eigentlich immer der Eindruck, es habe sich um ein bemerkenswertes, in vielerlei Hinsicht besonderes Jahr gehandelt – kein Wunder in unserer Branche, die sich ständig weiterentwickelt und in der es nie langweilig wird. 2022 hat uns allerdings eine Veränderungsdynamik beschert, die wir so seit langem nicht erlebt haben. Der Begriff, um den wohl kein Jahresrückblick herumkommt, lautet Zeitenwende. Er ist wenig überraschend das Wort des Jahres und es ist schon jetzt der Ausdruck, der unzertrennlich mit der Kanzlerschaft von Olaf Scholz verbunden ist.

Eine ganze Reihe von grundlegenden, recht bequemen Annahmen nicht nur deutscher Politik, sondern der ganzen Gesellschaft hielten der Realität nicht mehr stand. Für den erst wenige Wochen alten Koalitionsvertrag könnte man, zumindest in Teilen, einen Wegfall der Geschäftsgrundlage attestieren.

Die Konsequenz daraus formulierte der Bundespräsident in seiner Grundsatzrede am 28. Oktober 2022: „Es kommen härtere Jahre, raue Jahre auf uns zu. Die Friedensdividende ist aufgezehrt. Wir müssen konfliktfähig werden. Wir brauchen den Willen zur Selbstbehauptung.“ Diese Bewertung werden wohl viele nachvollziehen können. Die Bereitschaft, diese auch zu verinnerlichen, muss sich allerdings noch erweisen.

An raue Zeiten musste sich die deutsche Schiffbauindustrie schon seit Beginn der Coronapandemie an-

passen. Kaum eine andere Branche wurde so schwer getroffen wie der bis dato erfolgsverwöhnte Kreuzfahrtsektor. Das für den europäischen Schiffbau wichtigste zivile Marktsegment erlebte den schlagartigen Totalausfall. Den meisten Kreuzfahrtreedereien gelang es dennoch, am Kapitalmarkt ausreichend Liquidität zu beschaffen, um kostspielige Stornierungen bestellter Schiffe zu vermeiden. Die betroffenen Werften und Zulieferunternehmen reagierten auf den Nachfrageeinbruch mit einer Anpassung des Bauprogramms und der Suche nach neuen Marktsegmenten.

Für die Genting-Gruppe ließen sich die ausbleibenden Umsätze allerdings nicht mehr schultern. Und so wartete das Jahr 2022 gleich zu Beginn mit einem schweren Tiefschlag für den deutschen Schiffbau auf: Die vier großen Werftstandorte der Gruppe vermeldeten die Insolvenz. Die Nachricht erfolgte am Tag des Antrittsbesuchs des VSM bei der frisch ernannten Maritimen Koordinatorin der Bundesregierung, drei Tage nach ihrem Amtsantritt. Statt Ideen für die neue Legislaturperiode auszutauschen, stand nun die akute Lage im Vordergrund. Eine intensive mediale Begleitung des Desasters erwies sich als hilfreich, denn im Vordergrund standen überwiegend die nicht nur regionale Bedeutung des Schiffbaus und der große politische Handlungsbedarf. In dieselbe Kerbe schlug auch Wirtschaftsminister Habeck, der, anders als sein Vorgänger, einen starken persönlichen Bezug zur maritimen Wirtschaft mit ins neue Amt gebracht hatte. Viele der Themen, die der VSM schon seit längerem vorgetragen hatte, trafen nun auf offene Ohren.

Allerdings sollte es nicht lange dauern, bis andere

47 Jahresrückblick des Verband für Schiffbau und Meerestechnik

Beschäftigte im Schiffbau nach Bundesländern im Jahresdurchschnitt

Bundesland	1990	2000	2019	2020	2021	2022
Schleswig-Holstein	7.224	4.565	5.449	5.482	5.011	4.814
Hamburg	2.997	2.595	1.202	1.264	1.149	924
Bremen	1.946	1.443	1.421	1.408	1.469	926
Niedersachsen	6.413	6.724	6.305	6.408	6.143	6.040
Mecklenburg-Vorpommern	5.551	4.916	4.671	4.910	4.170	2.012
Übrige Länder	1.808	1.732	1.287	1.287	1.390	1.454
Gesamt	25.939	21.975	20.335	20.903	19.332	16.583

Quelle: VSM

schlimme Nachrichten mit weit gravierenderen Auswirkungen alle Aufmerksamkeit auf sich zogen und selbst die immer noch grassierende Pandemie in den Hintergrund rückte. Tod und Verwüstung als Folge eines verbrecherischen Angriffskriegs kehrten zurück nach Europa. Die europäische Sicherheitsarchitektur stellte sich als Kartenhaus und Jahrzehnte der Friedensdividende als strategische Fehlwahrnehmung heraus.

Die Regierungserklärung des Bundeskanzlers in der Sondersitzung des Deutschen Bundestages drei Tage nach der russischen Invasion hallt weiterhin nach. Außer dem Schlagwort des Jahres ist den meisten Menschen wohl vor allem das 100-Milliarden-Euro-Sondervermögen für die Bundeswehr in Erinnerung geblieben. Ein Schock für einige. Ein Durchbruch aus der Sicht anderer. Der VSM wies früh darauf hin, dass angesichts der hohen kumulierten Einsparungen im Wehretat der zurückliegenden Jahre der Betrag bestenfalls bekannte Fähigkeitslücken der Bundeswehr adressiert, jedoch keineswegs eine Aufrüstung darstellt. Die Ergebnisse der Haushaltsberatungen für das kommende Jahr haben sich dann sogar als noch ernüchternder erwiesen. Gerade aus der Perspektive der Marine und ihrer Partner hat sich noch nicht sonderlich viel zum Besseren gewendet. Klar ist, die bestehenden Defizite sind nicht über Nacht zu beseitigen. Insofern bleibt die Hoffnung auf das Einlösen der zweiten Zusage des Bundeskanzlers: „Wir werden von nun an Jahr für Jahr mehr als zwei Prozent des Bruttoinlandsprodukts in unsere Verteidigung investieren.“ 2023, soviel scheint klar, wird Deutschland dieses Ziel wohl erneut deutlich verfehlen.

Leider beschränken sich die mittelbaren Auswirkungen des Krieges nicht nur auf den Rüstungsetat. Die umfangreichen Sanktionen waren umzusetzen und betrafen auch die maritime Industrie in vielfältiger Weise. Besonders gravierend waren die Folgen für Unternehmen im Yachtbau für russische Kunden. Nicht nur fiel ein wichtiger Kundenkreis buchstäblich über Nacht weg, es stellten sich auch komplizierte und kostspielige rechtliche Fragen: Was machen mit einem Schiff in der Werft, bei dem Leistungen nicht mehr getätigt und

nicht mehr bezahlt werden dürfen, das jedoch Eigentum Dritter ist und Instand gehalten werden muss und das gleichzeitig die Anlagen der Werft für andere Kunden blockiert?

Dafür haben im Verlauf der folgenden Monate andere Ereignisse etwas erreicht, was uns als maritime Community trotz intensiver Bemühungen in vielen Jahren der Arbeit nur unzureichend gelungen ist: Die strategische Bedeutung der maritimen Wirtschaft trat bundesweit ins öffentliche Bewusstsein. Plötzlich wurden maritime Bezeichnungen wie LNG-Tanker oder FSRU Teil der Allgemeinbildung. Die Sabotageakte an der unterseeischen Northstream Pipeline verdeutlichten, wie viel kritische Infrastruktur am Meeresboden zu finden ist, nicht nur für die Energieversorgung, sondern auch für globale Kommunikationsnetze. Die Menschen lernten, dass nur funktionsfähige Seewege den Export von Getreide aus der Ukraine ermöglichen können und dass davon die Grundversorgung von Millionen von Menschen in aller Welt abhängt. Und schließlich wurde eine vergleichsweise kleine Transaktion der Staatsreederei COSCO im Hamburger Hafen zum Symbol für den Ausverkauf kritischer Infrastruktur an China. Man darf gespannt sein, inwieweit diese wichtigen Ergebnisse haften bleiben und vor allem, inwiefern sie politische Rahmenbedingungen beeinflussen.

Die täglichen schlimmen Bilder aus dem Kriegsgebiet werden jedenfalls sicherheitspolitische Belange weiter hoch auf der Tagesordnung halten. Für die Anerkennung des Soldatenberufs und der Bedeutung der Bundeswehr wird dies sicher positive Auswirkungen haben. Anders als in der Vergangenheit finden eine gute Ausstattung der Bundeswehr und steigende Rüstungsausgaben jetzt die Unterstützung einer substanziellen Mehrheit der Bevölkerung. Als Industrie, die für die optimale Ausrüstung der Teilstreitkraft Marine erheblichen Anteil hat, begrüßen wir diese Entwicklung. Bedauerlicherweise kommt dabei die wichtige Rolle der Industrie in der öffentlichen Wahrnehmung leider immer noch zu kurz. Wünschenswert wäre, wenn Verantwortliche in der Politik, aber auch bei den Streitkräften in aller Klar-



Umsätze der Werften nach Bundesländern im Jahresdurchschnitt (in Mio. EUR)

Bundesland	2018	2019	2020	2021	2022
Schleswig-Holstein	622	909	1.088	1.609	1.364
Hamburg	–	–	–	277	146
Bremen	739	844	–	–	–
Niedersachsen	1.984	2.952	1.995	2.384	2.484
Mecklenburg-Vorpommern	523	482	474	783	344
Übrige Länder	–	–	–	–	–
Gesamt	5.077	5.747	5.094	7.010	6.039

Quelle: VSM

heit deutlich machten, dass effektive Streitkräfte nur mit einer effektiven heimischen Rüstungsindustrie möglich sind. Das Verständnis muss sein: Wir dienen Deutschland – gemeinsam!

Neben der akuten Konfliktlage mit Russland sind auch weitere geopolitische Spannungen stärker in den Fokus gerückt. Dabei hat sich das Bewusstsein für Abhängigkeiten und welche Folgen sich daraus ergeben können geschärft. Dafür mussten nicht erst die rapide steigenden Energiepreise sorgen. Leidvolle Erfahrungen mit Lieferengpässen bei Konsumgütern ebenso wie bei Vorprodukten wie Mikrochips oder Pharmarohstoffen wurden auch schon vor Kriegsausbruch gemacht.

Vor diesem Hintergrund sind die Entwicklungen in China hochgradig Besorgnis erregend. Während viele Wirtschaftsakteure versuchen, möglichst lange ein business as usual aufrecht zu halten, verfolgt die chinesische Staatsführung einen immer schärferen Kurs Richtung Systemrivalität. Die Verkündung der „gren-

baubindustrie dienen auch militärischen Zielen. Es sind letztlich diese Subventionen, die Bestellungen genauso wie Technologietransfer aus Europa so attraktiv gemacht haben. Und immer noch machen: Laut Clarksons Research wurden 95 % der Neubaubestellungen deutscher Reeder in den ersten zehn Monaten 2022 in China platziert.

Eine neue China-Strategie der Bundesregierung befindet sich in Arbeit. Auch die Europäische Union hat erste Maßnahmen auf den Weg gebracht, um schnell geeignete Antworten geben zu können, wenn China das nächste Mal ein EU-Mitgliedsland ökonomisch attackiert, wie im Falle Litauens geschehen. Die USA haben ihre Antwort in Form eines Inflation-Reduction-Acts bereits gegeben. Eine koordinierte gemeinsame Antwort des Westens wäre sicherlich effektiver gewesen. Jetzt wird die EU, vermutlich unter Gemaule, nachziehen müssen.

Die EU hat uns 2022 vor allem auf dem Gebiet der



© Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel

zenlosen Partnerschaft“ mit Russland, was wenige Tage vor der Invasion der Ukraine wie eine Einverständniserklärung anmutete, markierte einen vorläufigen Höhepunkt. Die militärischen Muskelspiele in Sachen Taiwan, eine irreführende Coronapolitik und das „Volkskongress-Theater“ inklusive finaler Gleichschaltung des Politbüros sollten jedem klar gemacht haben, dass Abhängigkeiten, insbesondere von Importen aus China, blitzschnell fatale Folgen haben könnten. Die maritime Industrie spielt bei all diesen Entwicklungen eine zentrale Rolle. Die enormen staatlichen Mittel von über 200 Mrd. Euro zum Ausbau der chinesischen Schiff-

Klimapolitik mit Arbeit eingedeckt. Taxonomie war das Stichwort, was unter den VSM-Mitgliedern am meisten Aufregung verursacht hat. Eigentlich soll die Taxonomie lediglich Berichtspflichten zu Nachhaltigkeitszielen für den Finanzsektor und Großunternehmen definieren – ein Riesenunterfangen mit enormen Auswirkungen, wie sich herausstellen sollte. Allein die Ankündigung von Vorüberlegungen, entsprechende Auflagen mit Bezug auf den Rüstungssektor in Erwägung zu ziehen, führte dazu, dass erste Kreditinstitute sich aus dem Markt verabschiedeten. Bei den technischen Kriterien im maritimen Bereich konnten mit viel Aufwand im Ver-

lauf des Jahres zumindest einige handwerkliche Fehler korrigiert werden. Aber der Prozess bleibt mühsam. Für die maritime Energiewende ist der Nutzen jedenfalls nicht erkennbar. Den kann man dagegen von einigen der weiteren Maßnahmen durchaus erwarten. Von FuelEU Maritime zu Beispiel, das die Nachfrage nach regenerativen Kraftstoffen beleben wird. Auch der Einschluss der Schifffahrt in den Emissionshandel wird maritimen Klimaschutz beflügeln. Diese und weitere Instrumente sind nicht optimal und enthalten teilweise widersprüchliche Passagen. Klimaschutz und Transformation sind aber kein Sprint, sondern ein Marathon. Wir werden auch in den kommenden Jahren daran arbeiten, Schwachstellen nachzubessern. So wie wir es im Sommer dieses Jahres gemeinsam mit dem VDMA mit der Vorlage der PtX Roadmap für die Maritime Energiewende getan haben.

Während die Kraftstoff-Frage in der maritimen Community allenthalben diskutiert wird, kommt das Thema Effizienzsteigerungen oftmals zu kurz. Erneuerbare Kraftstoffe werden noch eine ganz Weile ein knappes Gut bleiben und damit teuer. Energie sparen nicht nur im Betrieb, sondern vor allem durch optimierte Technik muss darum viel stärker in den Vordergrund rücken.

Das ist auch nötig, weil ein anderer Aspekt der Energiewende bisher zu wenig zur Sprache kommt: Rohstoffknappheit. Der Bedarf an mineralischen Rohstoffen für die Produktion von Batterien, Generatoren, Elektrolyseuren, Brennstoffzellen etc. wird stark steigen. Erste Metastudien kommen zu dem Ergebnis, dass die heute bekannten Lagerstätten und Abbaumethoden an Land bei weitem nicht geeignet sind, den Bedarf zu decken. Dieses Ergebnis hat auch Bestand, wenn Recycling-Verfahren maximiert werden. Für die Schiffbauindustrie sind damit zwei Folgen absehbar: 1. Effizienz wird mehr denn je zum Schlüssel für Erfolg. 2. Die Nutzung von Rohstofflagern unter dem Meeresspiegel lassen einen neuen Markt entstehen. Gerade rechtzeitig haben vor diesem Hintergrund der VSM und die Deep Sea Mining Alliance eine enge Zusammenarbeit auf den Weg gebracht.

Kräfte zu bündeln und gemeinsam konstruktive Lösungen zu entwickeln, ist unser Ansatz auch im Binnenschiffbau. Gemeinsam ist es gelungen, nicht nur das Förderinstrumentarium weiter zu stärken, sondern auch die technische Zusammenarbeit in unserem Elektromobilität-auf-dem-Wasser-Netzwerk voranzutreiben. Begeistert sind wir auch von dem Beschluss des Vereins der Mittelständischen Personenschifffahrt, Mitglied im VSM zu werden. 2022 konnte der VSM insgesamt 20 neue Mitglieder gewinnen. Zusammen mit den jetzt im VSM organisierten fünf Verbänden vertreten wir damit die Interessen von über 800 maritimen Unternehmen.

Neben der Interessensvertretung gegenüber Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung zählen vielfältige Serviceangebote zu den Dienstleistungen des Verbands. Die Center of Maritime Technologies gGmbH unterstützt die Mitgliedsunternehmen in zahlreichen F&E-Projekten auf europäischer und nationaler Ebene. Sachspezifische Fortbildung bot die VSM-Akademie auf fünf Veranstaltungen in 2022 an und unter der Dachmarke GeMaX, der German Maritime Export Initiative, wurde inzwischen zum dritten Mal erfolgreich das B2B-Speeddating-Format BuyBlue mit über 100 Teilnehmern und fast 500 „Dates“ durchgeführt. Mehrere geförderte Geschäftsanbahnungsreisen und vielfältige internationale Messe-Aktivitäten runden das Dienstleistungsangebot für unsere Mitglieder ab.

Das große Branchenhighlight des Jahres war jedoch die SMM, die nach Coronapause endlich ihr 30. Jubiläum nachholen konnte. Während der SMM wurde Hamburg auch 2022 wieder für eine Woche zum Zentrum der Schiffbauwelt. Dass dies gelingt, ist nicht nur dem engagierten Einsatz des großartigen Teams der Hamburg Messe zu verdanken, sondern auch Ausdruck einer innovativen und leistungsfähigen Industrie hierzulande, der es immer wieder gelingt, die Technologieführerschaft zu verteidigen. Das ist der Auftrag, für den wir uns auch in 2023 ins Zeug legen werden!

Ziviler Schiffbau

Im dritten Jahr der Coronapandemie war der Weltschiffbau geprägt von einer Fortsetzung des starken Anstiegs der Neubaubestellungen. Zivile Seeschiffe im Wert von 120 Mrd. US-Dollar wurden 2022 weltweit auf den Werften in Auftrag gegeben. Dies entspricht dem höchsten Wert seit neun Jahren. Doch diese auf den ersten Blick positive Entwicklung muss differenziert betrachtet werden. Es gibt Gewinner und Verlierer.

Denn rund 92 % aller Bestellungen gingen 2022 allein an China und Korea, die beiden Nationen, die ihre maritimen Industrien seit Jahren mit massiven Subventionen unterstützen. Selbst Japan, das immer noch eine hohe Inlandsnachfrage aufrechterhält, trägt inzwischen nur noch 10 % bei. Und während das weltweite Bestellvolumen 2022 mehr als doppelt so hoch ausfiel wie 2020, erreichten die Neubaufträge der europäischen Werften noch nicht einmal das Niveau des sehr schwachen Jahres 2020.

Fähren und Passagierschiffe, die seit dem Abwandern des Standardschiffbaus nach der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 das Kernsegment des europäischen zivilen Seeschiffbaus bilden und das Auftragsbuch zuletzt mit fast 90 % dominierten, wurden weltweit mit nur knapp 2 % der Neubauinvestitionen kaum nachgefragt.



Bestellt wurden überwiegend frachttragende Standardschiffe. 2022 entfielen über 40 % der Investitionen in Schiffsneubauten auf Containerschiffe und über 30 % auf Gastanker. Diese beiden Marktsegmente erleben das historisch höchste Bestellvolumen. Doch trotz Rekordnachfrage und erheblichem Inflationsdruck hielt sich der Preisanstieg in Grenzen. In vielen Marktsegmenten wurden weiterhin Preise von bis zu 30 % unter dem Niveau von 2007 angeboten. Aufgrund der unter kommerziellen Gesichtspunkten nicht nachvollziehbaren Preispolitik, insbesondere in China, sind hohe Verluste asiatischer Werften keine Überraschung. Allein die drei koreanischen Werften meldeten z. B. 3,3 Mrd. US-Dollar Verlust im Jahr 2021.

Die pandemische Lage setzte weiterhin vielen deutschen Unternehmen zu. Kostenintensive Infektionsschutzmaßnahmen und international gestörte Lieferketten führten zu Produktionsverzögerungen. Hinzu kamen die gestiegenen Rohstoffpreise. Und auch die Kreuzfahrtbranche, wichtigster Kunde europäischer Werften, hat gelitten. Ein steiler Einbruch bis zum absoluten Stillstand im März 2020, danach eine mehr als zweijährige Flaute: Die Aussichten für die weltweite Kreuzfahrt, die noch 2019 mehr als 27,8 Mio. Urlauber auf die Schiffe lockte, schienen angesichts des unübersehbaren Coronarisikos auf lange Zeit düster.

Doch die großen Ängste in der Branche scheinen verflogen. Nach dem weltweiten Wegfall der Coronamaßnahmen nähert sich das Geschäft mit den Luxusreisen überraschend schnell wieder den Zahlen aus der Vor-Corona-Zeit. Die veränderte Lage schürt Hoffnungen bei den Kreuzfahrtwerften, die nach der tiefen Absatzkrise dringend auf ein Neugeschäft warten. Im Orderbuch schlägt sich der Optimismus allerdings noch nicht nieder. Vielen Reedereien fehlt angesichts der aufgehäuften Schulden aktuell das notwendige Geld für Neubauten, denn die Pandemie lastet noch auf den Bilanzen: Allein die drei größten Kreuzfahrtreedereien, die einen Weltmarktanteil von 80 % halten, erreichten eine Verschuldung von insgesamt 72 Mrd. US-Dollar. Auch wenn Bestellungen neuer Schiffe unter diesen Umständen in den kommenden Jahren weiterhin moderat ausfallen dürften, gingen von diesen Reedereien immerhin keine Stornierungen aus. Anders ist die Situation bei dem Unterhaltungskonzern Genting Hong Kong, dessen enorme Einnahmeausfälle schließlich im Januar 2022 zur Insolvenz der 2016 erworbenen MV Werften sowie der Lloyd Werft Bremerhaven führten.

Mit viel Mühe ist es den deutschen Schiffbauern jedoch gelungen, trotz der schwierigen Umstände die Ablieferungen im Vergleich zu den Vorjahren auf ähnlichem Niveau zu halten. So konnten 2022 sieben Schiffe im Wert von insgesamt 2.485 Mio. Euro fertiggestellt werden. Übertreffen Ablieferungen und Stornierungen die

Entwicklung deutscher Seeschiffbau

Ablieferungen						
	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Anzahl	31	16	15	13	11	7
GT (1.000)	406	406	508	309	374	352
CGT (1.000)	422	435	525	339	431	350
Mio. €	1.827	2.300	3.114	2.156	3.001	2.485
Auftragseingänge						
Anzahl	28	12	12	10	19	9
GT (1.000)	472	755	170	60	182	40
CGT (1.000)	531	750	245	86	264	77
Mio. €	3.008	4.901	2.115	945	2.183	966
Auftragsbestände						
Anzahl	71	43	54	49	54	46
GT (1.000)	1.486	1.648	2.338	1.867	1.623	1.106
CGT (1.000)	1.650	1.901	2.486	2.024	1.815	1.314
Mio. €	8.723	13.383	18.669	16.620	15.434	10.909

Quelle: VSM

Auftragseingänge schrumpft das Auftragsbuch: Mit 46 Schiffen im Wert von insgesamt 10.909 Mio. Euro fiel der Auftragsbestand des deutschen zivilen Seeschiffbaus zum Ende 2022 auf den niedrigsten Wert seit sieben Jahren. Neben Kreuzfahrtschiffen enthält das Auftragsbuch überwiegend Megayachten, Arbeits- und Behördenschiffe sowie andere komplexe Spezialschiffe wie Forschungsschiffe. Ergänzt werden die Bestellungen durch Ro-ro-Schiffe und kleinere Einheiten verschiedener Segmente für den Küstenverkehr.

Die Pandemie hat verdeutlicht, wie viel Substanz im deutschen und europäischen Schiffbau in den vergangenen Jahren verloren ging und weist auf die Risiken einer Strategie hin, die allein auf High-End-Nischen setzt. Auch wenn diese Nischen in Zukunft weiterhin eine wichtige Rolle im deutschen Schiffbau spielen werden, ist der Aufbau eines zusätzlichen Standbeines in Volumenmärkten essenziell. Das Potenzial ist groß, denn die Dynamik der Energiewende schafft eine vielfältige maritime Nachfrage. Für die Produktion und den Import nachhaltiger Energie spielt die maritime Industrie eine Schlüsselrolle. Schon beim Thema LNG als Brückentechnologie ist die maritime Wirtschaft umfänglich gefordert. Aber auch für eine künftige klimaneutrale Kraftstoffversorgung sind maritime Logistiklösungen alternativlos. Das Erreichen der Klimaziele wird absehbar nur gelingen, wenn zusätzlich CO₂-Abscheidung und -Speicherung (carbon dioxide capture and storage, CCS) in großem Stil erfolgt. Auch hierbei entstehen neue maritime Märkte.

Und auch die Dekarbonisierung der Schifffahrt wird sich nicht ewig aufschieben lassen. Fast die gesamte weltweite Handelsflotte, rund 100.000 Seeschiffe, fährt heute noch mit konventionellen fossilen Kraftstoffen, darunter Schweröl, dem billigsten und gleichzeitig schmutzigsten Kraftstoff. Allerdings sind die regulatorischen Fortschritte auf internationaler Ebene bisher wenig überzeugend. Vor dem Hintergrund der ambitionierten Klimaziele der EU ist es daher dringend notwendig, den Intra-EU-Seeverkehr durch Flottenumbau und -erneuerung konsequenter und zügiger klimaneutral zu gestalten. Intelligente Lösungen werden dabei besonders wichtig sein, um den Anstieg der Betriebskosten durch maximale Effizienz zu begrenzen. Gleichzeitig müssen ebenso elementare Beiträge für den Ausbau der erneuerbaren Energien Offshore geleistet werden. Auch diese Ziele sind ohne eine heimische Industrie nicht zu schaffen!

Dabei ist eine starke maritime Industrie nicht nur in Bezug auf die Klimaziele von strategischer Bedeutung. Sicherheit und die Versorgung mit Nahrung, Rohstoffen und sauberer Energie sind maritime Themen, deren Bedeutung durch den Krieg in der Ukraine und die Erkenntnis über die Abhängigkeit von russischem Öl und

Gas sowie die sich verändernde geopolitische Lage in Südostasien nun sichtbarer geworden ist denn je. Es werden u. a. Einheiten benötigt, die unsere Resilienz stärken, wie der Vorschlag des Seeheimer Kreises zum Aufbau einer hoheitlichen Flotte für die notwendigen Energieimporte deutlich macht. Beeindruckende Konzepte für eine mobile, d. h. schwimmende Kriseninfrastruktur wie Notunterkünfte, Krankenhäuser, Kraftwerke, Wasseraufbereitungsanlagen etc. liegen ebenfalls bereit und können sofort umgesetzt werden. Die Kompetenz der europäischen Schiffbauindustrie wird also dringend gebraucht!

Marineschiffbau

Die deutsche Marineschiffbauindustrie – Werften, Systemhäuser, Komponentenhersteller, Zulieferer und Dienstleister – ist ein unerlässlicher Partner der Bundeswehr für die Landes- und Bündnisverteidigung und gleichzeitig wichtiger strategischer Faktor für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Die Werften sind Generalunternehmer für Neubau, Modernisierung und Instandsetzung und damit einhergehend ein entscheidender Integrator der Führungssysteme, Sensoren und Effektoren in ein funktionierendes, verlässliches Gesamtsystem. Gleichzeitig sind ihre Unternehmen die maßgeblichen Partner zur Umsetzung des materiellen Ausrüstungsbedarfs der Marine. Die deutsche Marineschiffbauindustrie bietet seit Jahrzehnten innovative Lösungen und deckt so die wesentlichen Ausrüstungsbedarfe der Deutschen Marine.

Das Portfolio umfasst Uboote, Fregatten, Korvetten, Minenabweereinheiten, Patrouillenboote, Kampfboote, Versorgungs- und Unterstützungsfahrzeuge, komplette Subsysteme, Einzelkomponenten und alle notwendigen Dienstleistungen. Dazu gehören alle relevanten industriellen Fähigkeiten und Kapazitäten von Forschung und Entwicklung über Design und Konstruktion sowie Produktion, Modernisierung und Materialerhaltung bis hin zu Logistiklösungen.

Bbeauftragte und im Berichtszeitraum abgeschlossene Beschaffungsvorhaben für die Deutsche Marine:

- Fregatte F125: Die „Rheinland-Pfalz“ wurde als vierte und letzte Einheit dieser Klasse am 13. Juli 2022 in Dienst gestellt.
- Korvette K130: Im Bau befindlich, Zulauf der Korvetten sechs bis zehn des 2. Loses von 2022 bis 2025. Die Marineschiffbauindustrie ist aktuell aufgefordert, ein Angebot für eine elfte Einheit K130 sowie für vier weitere Optionen vorzulegen.
- Fregatte F126: Die Auftragsvergabe für vier Einheiten mit Option auf zwei weitere Schiffe erfolgte im Jahr 2020. Der Zulauf der ersten Einheit soll 2028





- erfolgen, die weiteren sollen bis 2032 zulaufen.
- Unterseeboote U212CD: Zwei Uboote der Klasse U212CD wurden im Jahr 2021 für die Marine bestellt. Die Auslieferung des ersten Bootes aus der gemeinsamen NOR-DEU-Beschaffung von insgesamt sechs Einheiten soll 2029 an Norwegen erfolgen.
- Betriebsstoffversorger Kl. 707: Die Entscheidung für die Ersatzbeschaffung von zwei Einheiten erfolgte in 2021. Geplanter Zulauf ist 2025 und 2026. Flottendienstboote Kl. 424: Die Ersatzbeschaffung von drei Einheiten wurde 2021 beauftragt. Das erste Schiff soll der Marine ab 2027 zulaufen.
- Messboote Seeversuche Küste (SVK) für WTD71: Die Ablieferung der Boote soll 2023/2024 erfolgen.
- Sicherungs-, Transport- u. Schleppboote (STS) für WTD71: Die Ablieferung beider Boote soll 2023 erfolgen.
- Die Einheiten der Fregatten der Klassen 123 und 124 sowie der Minenjagdboote Klasse 332 werden darüber hinaus einer umfassenden Modernisierung unterzogen.
- Next Generation Frigate – Klasse 127: Bis 2025 sollen die unterschiedlichen Lösungsvorschläge für das Treffen einer Auswahlentscheidung erarbeitet werden. Ziel ist es, der Marine einsatzbereite Einheiten ab Ende 2033 für die Ablösung der Fregatten F124 zur Verfügung zu stellen.

Weitere wichtige Vorhaben wie der Ersatz der Tender Klasse 404 sowie weiterer Hafen- und Unterstützungseinheiten, die Beschaffung bemannter/unbemannter Einheiten und Systeme für Minenjagd und -abwehr oder amphibischer Kampfboote befinden sich in unterschiedlichen Analyse- und Planungsstadien.

Primärkunde der deutschen Marineschiffbauindustrie ist die Deutsche Marine. Ihre innovativen Einheiten sind jedoch oft auch wesentliche und unerlässliche Referenzen für die Beschaffungen ausländischer Marinen. Die kontinuierlich hohe Exportquote an befreundete Nationen zeigt die internationale Wertschätzung für die deutsche Marineschiffbauindustrie deutlich und ist der Beleg für ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit. Dabei hervorzuheben ist die hohe Bereitschaft der Industrie internationale Kooperationen mit Partnernationen wie bspw. Australien, Brasilien, Norwegen oder Indonesien einzugehen.

Rund ein Drittel des Gesamtumsatzes der deutschen Schiffbauunternehmen wird im mehrjährigen Durchschnitt durch den Marineschiffbau erwirtschaftet. Dadurch sichern und entwickeln sie eine Vielzahl hochqualifizierter Arbeitsplätze, innovativer Produkte und Prozesse sowie wertvolles Know-how, auch für die An-

wendung in zivilen maritimen Projekten. Bei gesunder Auslastung hält die Industrie deshalb verlässlich, strategisch wichtige Kapazitäten, Infrastruktur und personelle Ressourcen in Friedens- aber auch in Krisen- und Kriegszeiten für die Marine vor.

Die Stärkung der Fähigkeiten der Bundeswehr im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung steht aufgrund des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine, getragen von einem breiten politischen und gesellschaftlichen Konsens, im Fokus. Hiervon wird auch die Marine, zusätzlich zu den bereits angestoßenen Vorhaben, profitieren. Die Sicherung von Ostsee(-anrainern), der NATO-Nordflanke, von Transport- und Kommunikationsinfrastrukturen, durch z. B. umfassendes Lagebild, leistungsfähige Minenabwehr oder See- und Luftraumüberwachung sowie notwendige Reaktionsmöglichkeiten auf generell zunehmende geopolitische Herausforderungen erfordern in Qualität und Quantität angepasste Fähigkeiten unserer Marine im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung. Die deutsche Marineschiffbauindustrie stand und steht hierfür der Marine als verlässlicher Partner zur Seite.

Reparatur/Umbau

See- und Binnenschiffe sind robuste und langlebige, aber keinesfalls wartungsarme Fahrzeuge. Angesichts anspruchsvoller Umgebungsbedingungen und hoher Beanspruchungen sind eine sorgfältige Inspektion und fortlaufende Instandhaltung unverzichtbar. Ohne rechtzeitige Wartungsarbeiten, schnelle Reparaturen und eine kontinuierliche Anpassung an den Stand der Technik drohen schnell Beeinträchtigungen der Schiffsicherheit und Verlässlichkeit maritimer Lieferketten.

Reparaturen und Umbauten müssen prompt, verlässlich und nah der Schifffahrtsrouten erbracht werden, um durch kurze Werftliegezeiten die hohe Transportleistung und Wirtschaftlichkeit im Seeverkehr und der Binnenschifffahrt zu gewährleisten. Auf Reparatur und Umbau spezialisierte deutsche Werften demonstrieren jederzeit technische und geographische Kundennähe und sind integraler Bestandteil der bundesweiten Verkehrs- und Hafeninfrastruktur.

Deutschlandweit bieten mehr als 30 Werften Reparaturkompetenz für das gesamte Größen- und Typenspektrum von See- und Binnenschiffen. Das Leistungsangebot reicht von der Reinigung der Außenhaut und die Erneuerung der Beschichtung, über die Beseitigung von Havarieschäden bis hin zum Austausch beschädigter Ausrüstung. Gemessen an der Anzahl der bearbeiteten Schiffe gehören sogenannte „Haircut and Shave“-Aufträge nach wie vor zum Kerngeschäft deutscher Werften und hierbei stellen auch Standard-

Frachtschiffe einen großen Anteil.

Daneben verfügen deutsche Werften über beeindruckende Referenzen im Bereich komplexer Umbauten vor allem bei Kreuzfahrtschiffen, Fähren und Yachten sowie bei der Konversion in andere Schiffstypen. Bei Umbaufträgen reicht das Spektrum von der Renovierung der Inneneinrichtung über die Kapazitätserhöhung durch Verlängerung oder der Erweiterung von Aufbauten bis zur Modifikation des Rumpfes zur Stabilitätserhöhung, Widerstandminderung oder Propulsionsverbesserung. Auch die Nachrüstung mit Systemen zur Ballastwasser- und Abwasserbehandlung oder der Abgasreinigung standen 2022 im Arbeitsprogramm der Umbauwerften.

Bei den Spezialschiffen waren im Berichtsjahr auch umfangreiche Leistungen an Marineschiffen und Behördenfahrzeugen zu verzeichnen.

Die Störung der Lieferketten, die Inflation und die Integration von Unterauftragnehmern erwiesen sich als Hemmnisse des Werftbetriebes.

Insgesamt zeigte die Anfragetätigkeit und Umsatzentwicklung einen leichten Rückgang gegenüber dem Vor-

jahr. Der Umsatz der deutschen Reparaturwerften mit mehr als 50 Mitarbeitern belief sich auf ca. 321 Mio. Euro. Unter Einbeziehung kleinerer Werften ab 20 Mitarbeitern wurde 2022 ein Umsatz von ca. 510 Mio. Euro erreicht. Wachstumsimpulse könnten von der Nachrüstung der fahrenden Flotte mit Klimaschutztechnologien ausgehen, da zukünftig verbindliche Energieeffizienz- und Emissionsanforderungen auch an die fahrende Flotte gestellt werden. Allerdings sind der von der IMO verabschiedete „Energy Efficiency Index for eXisting ships“ (EEXI) und der „Carbon Intensity Index“ (CII) noch nicht anspruchsvoll genug, um in absehbarer Zeit eine umfangreiche Nachrüstungstätigkeit auszulösen.

Daher bedarf es im Zuge des EU-Green-Deal einer ambitionierteren Umweltgesetzgebung für die innereuropäische Schifffahrt und einer intensiven Förderung der Flottenmodernisierung. Umbaumaßnahmen für die hydrodynamische Optimierung des Rumpfes oder Nachrüstungen für die Nutzung regenerativer Energiequellen sind Stand der Schiffstechnik und deutsche Werften verfügen über hinreichende Kapazitäten für die schnelle Implementierung. Dabei ist aber besonders auf Kohärenz zu achten, denn es ist ein großes Hindernis, wenn europäische Regelungen sich gegenseitig widersprechen, wie die ersten Regelungen zur Taxonomie und die



© TKMS

neue Direktive FuelEU Maritime.

Deutsche Reparaturwerften sind nach wie vor Schwergewichte im europaweiten Wettbewerb, um Aufträge im Bereich „Ship Maintenance, Repair and Conversion“ (SMRC). Trotz harter Konkurrenz durch Werften, insbesondere aus Polen, Litauen und Lettland, aber auch aus Dänemark und Schweden. Denn weiterhin überzeugen die hiesigen Standorte – trotz deutlich sinkender Gewinnmargen – mit hoher Qualität und Design-Kompetenz sowie Flexibilität und Termintreue. Nationale Förderprogramme können einen wichtigen Beitrag leisten, um die nachhaltige Modernisierung der fahrenden Flotte zu beschleunigen und die Auslastung der Umbauwerften zu verbessern.

So sind insbesondere durch den Einsatz des VSM im vorletzten Jahr zwei Förderprogramme des Bundesverkehrsministeriums in Kraft getreten. Das Förderprogramm nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen mit Förderquoten von bis zu 60 % hat inzwischen ein Volumen von 20 Mio. Euro erreicht und der Förderaufruf, der im Dezember 2022 endete, wurde deutlich überzeichnet. Nach langwierigen Verhandlungen mit der EU-Kommission konnte am 01. Juli 2021 auch endlich das lang erwartete Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ starten. Der Haushaltstitel für dieses neugestaltete Programm erhöhte sich 2022 von 30 auf 40 Mio. Euro 2023 und auf 50 Mio. Euro. Mit seinen Fördersätzen von bis zu 80 % ist das Programm sehr attraktiv. Seit Februar 2022 ist auch ein weiterer Fördertatbestand scharf geschaltet: der komplette Ersatz eines Hinterschiffs eines Fracht-Binnenschiffes (inkl. Antrieb, Wohnung und Steuerhaus) mit einer Förderquote von rund 66 %.

Weiterhin bedarf es auch einer Innovations- und Investitionsförderung für die Modernisierung des Werftbetriebes. Denn neue Emissionsanforderungen und Dokumentationsverpflichtungen der EU richten sich nicht nur an die Schifffahrt, sondern auch an Reparaturwerften. Da hiesige Unternehmen im harten Konkurrenzkampf stehen und im internationalen Vergleich schon jetzt sehr hohe Umwelt- und Arbeitsschutzkriterien erfüllen, drohen durch regionale Alleingänge erhebliche Wettbewerbsverzerrungen gegenüber SMRC-Werften am Rande der EU, z. B. in der Türkei oder im Vereinigten Königreich.

Meerestechnik

Unter dem Begriff Meerestechnik werden Unternehmen, wirtschaftliche Tätigkeiten und wissenschaftliche Disziplinen zusammengefasst, die sich auf die Erforschung,

Nutzung und den Schutz der Meere als Energie-, Rohstoff- und Nahrungsquelle beziehen. Diese wichtigen Zukunftsherausforderungen verlagern sich aber nicht nur in immer größere Wassertiefen, sondern auch in abgelegene, klimatisch anspruchsvolle Regionen, wie Arktis und Antarktis. Meerestechnik stellt neben dem zivilen und militärischen Schiffbau die dritte Säule der maritimen Industrie. Die OECD prognostiziert, dass sich die Meereswirtschaft von 2010 bis 2030 verdoppeln, drei Billionen US-Dollar erreichen und 40 Millionen Menschen beschäftigen könnte. Deutsche Unternehmen tragen in vielfältiger Weise mit speziellen Kompetenzen und Produkten in Bereichen wie Umwelttechnik, Sensorik und autonome Unterwassersysteme aber auch mit komplexen Spezialschiffen z. B. für die Forschungsschifffahrt oder der Polar- und Eistechnik zu diesem Markt bei. In den letzten Jahren waren aus industrieller Perspektive die wirtschaftlich wichtigsten Bereiche die fossile und regenerative Energiegewinnung offshore.

Als stärkster Zweig der deutschen Meerestechnik ist die Offshore-Windenergie auch ein wichtiger Baustein der nationalen Energiewende, die durch die unsichere Energieversorgung in Zusammenhang mit Russlands Angriff auf die Ukraine noch einmal an Bedeutung gewinnt. Die EU-Kommission hat klare Ausbauziele definiert: 60 GW installierte Leistung bis 2030 und 340 GW bis 2050. Die Summe der nationalen Ausbauziele in Europa geht dabei schon heute weit darüber hinaus. Sie sehen bereits für 2030 eine Leistung von 135 GW vor. Doch die Wirklichkeit hinkt diesen Zielen hinterher. In 2021 wurden in Europa nur 3,3 GW neue Windanlagen gebaut, der Löwenanteil davon in Höhe von 2,3 GW entstand im Vereinigten Königreich (UK). In Deutschland wurde 2021 keine einzige neue Offshore-Windanlage errichtet. Grund für den schleppenden Ausbau sind vor allem Diskontinuitäten, mangelnde Planungssicherheit und aufwendige Genehmigungsverfahren.

Die aktuelle Ausbaugeschwindigkeit wird allerdings nicht ausreichen, um die Ziele des europäischen Green Deals oder die deutschen Ausbauziele zu erreichen. 2022 lagen wir mit 430 MW zugebauter Leistung gerade einmal knapp über dem Zubau aus dem Jahr 2013. Damit stieg die installierte Leistung in Deutschland auf 8,2 GW. Doch bis 2030 sollen insgesamt 30 GW installiert sein.

Der lange befürchtete Fadenriss des Ausbaupfads in Deutschland ist eingetreten. Vielfältige industrielle Kapazitäten wanderten nach China ab. Die Aufträge für die letzten Konverterplattformen für Deutschland gingen nach China und Spanien. Um die ambitionierten



Ausbauziele der Bundesregierung umsetzen zu können, bedarf es größerer Anstrengungen, insbesondere wenn die Regierung ihr Versprechen einhalten will, den Hochlauf auch mit Wertschöpfung in Deutschland zu unterlegen. Dafür bleibt politisch noch viel zu tun, gilt es doch, auch verloren gegangenes Vertrauen wieder herzustellen. Bisher fehlen die Weichenstellungen noch. Der VSM hat im Dezember 2022 Minister Habeck ein Positionspapier übergeben, wie im Bereich Offshore Wind mehr Wertschöpfung in Deutschland generiert werden könnte. Die Novelle des Windenergie-auf-See-Gesetzes vom Sommer 2022 enthielt dazu nämlich keinerlei Ansätze. Trotz der enormen geopolitischen und wirtschaftlichen Ungewissheit prognostiziert Clarksons Research neben einer Fortsetzung des schnellen Wachstums der Offshore-Windkraft auch eine positive Entwicklung für den Offshore-Öl und -Gassektor. Gestiegene Ölpreise sowie andauernde Umstrukturierungs- und Konsolidierungsmaßnahmen prägen die Branche. Die gesamten Investitionen für neue Öl- und Gasprojekte werden 2022 voraussichtlich 86 Mrd. US-Dollar erreichen, was einer Verdopplung gegenüber 2020 entspricht. Der VSM und die German Maritime Export Initiative (GeMaX) unterstützen deutsche Unternehmen bei der Erschließung von Exportmärkten daher insbesondere auch im Offshore-Öl- und -Gassektor. Vor diesem Hintergrund bestehen für die deutsche Industrie Chancen, im internationalen Öl- und Gasmarkt Marktanteile zu gewinnen. Das Stichwort der Systemfähigkeit spielt dabei eine zentrale Rolle, damit am Standort Deutschland neben der lukrativen Zulieferung von Hightech-Komponenten für technologische Nischen auch komplexe Großanlagen entstehen können.

Als Technologiestandort und Exportnation ist Deutschland, insbesondere mit dem Blick auf wichtige Zukunftstechnologien aus den Bereichen Elektromobilität oder erneuerbare Energien, auf eine sichere Rohstoffversorgung angewiesen. Im Rahmen des Tiefseebergbaus werden eine Vielzahl neuer Technologien und Verfahren entwickelt, um zu einer gesicherten Rohstoffversorgung beitragen zu können.

Die von der deutschen Wirtschaft gegründete Deep-Sea-Mining-Alliance führt Firmen in diesem Bereich zusammen und trat 2022 dem VSM bei, um die Suche nach pragmatischen und nachhaltigen Lösungen für die gesamte Wertschöpfungskette des Meeresbergbaus gemeinsam zu verstärken.

Neben enormen Vorkommen verschiedenster mineralischer Rohstoffe, stellen die Meere auch eine wichtige Nahrungsquelle dar. Umweltverträgliche Aquakultur ist entscheidend, um die Überfischung der Meere zu verringern und gleichzeitig zur Welternährung beizutragen.

Innovative Großanlagen kommen dabei auch aus Deutschland. Zu den künftigen Herausforderungen gehört neben der Nutzung auch der Schutz der Meere. Innovative Lösungen wie schwimmende Recyclingfabriken gegen Plastikmüll in den Ozeanen sind gefragt. Und nicht zuletzt für das drängende Thema von Munitionsaltlasten in den Meeren hat die neue Bundesregierung Geld zugesagt, um das Problem endlich anzugehen.

Hinzu kommt ein zunehmender Bedarf im Bereich Rückbau und Recycling in vielen maritimen Bereichen. Die fortschreitende Alterung aktiver Offshore-Anlagen und der Wandel hin zu erneuerbaren Energien treiben den Bedarf voran. In Deutschland stehen bisher weder für Windkraftanlagen und Komponenten noch für Offshore-Strukturen und Schiffe zugelassene Recyclingbetriebe zu Verfügung. Um eine ökologische sowie wirtschaftliche Entsorgung maritimer Anlagen zu gewährleisten, bedarf es einer rechtzeitigen Entwicklung von Rückbaukonzepten, Standards und Normen sowie regulatorischen Rahmenbedingungen.

Unverzichtbare Voraussetzung für die Nutzung und den Schutz der Meere sind ausreichende Kenntnisse über diese noch immer unzureichend erforschten Bereiche unseres Planeten. Die Vereinten Nationen haben daher für den Zeitraum von 2021 bis 2030 die Dekade der Ozeanforschung ausgerufen.

Auch deutsche Unternehmen leisten mit hochtechnologischem Equipment und Anlagen ihren Beitrag. Die deutsche Meeres-, Küsten- und Polarforschung ist weltweit führend und verfügt über eine der modernsten Flotten. Bis 2026 entsteht nun auf deutschen Werften das Forschungsschiff METEOR IV, das für den weltweiten multifunktionalen und interdisziplinären Forschungseinsatz konzipiert ist. Die METEOR IV wird einen wichtigen Beitrag für die nationale und internationale Meeresforschung, insbesondere auf den Gebieten der Klima- und Umweltforschung, leisten. Mit dem Ziel, den Wissenschaftsstandort Deutschland zu stärken, haben die Bundesregierung und die fünf norddeutschen Bundesländer 2019 die Deutsche Allianz Meeresforschung (DAM) gegründet, die führende deutsche Meeresforschungseinrichtungen verbindet. Mitte 2022 startete endlich das dritte Vergabeverfahren für die Polarstern neu.



LITERATURVERZEICHNIS

1. Zuerst erschienen in SWP-Aktuell 2023A06, Göran Swistek und Michael Paul „Geopolitik im Ostseeraum“ DOI: 10.18449/2023A06 (© Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin, 2023). Seite 10
2. NATO https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_49594.htm, entnommen 20.04.2023 geprüfte Übersetzung durch BSpA 12.05.2023. Seite 16
3. Quelle: t-online/Patrick Diekmann entnommen: https://www.t-online.de/nachrichten/ausland/internationale-politik/id_100155244/maechtige-artillerie-an-putins-grenze-so-stark-ist-die-finnische-armee.html am 01.06.2023. Seite 16
4. Pirateriebericht der Bundespolizei 4. Quartal und Jahresbericht 2022 vom 17. Mai 2023. Seite 22
5. Vereinte Nationen UNO Flüchtlingshilfe Deutschland bei der UNHCR <https://www.uno-fluechtlingshilfe.de/informieren/fluechtlingszahlen> Seite 32
6. FRONTEX 2023-01-03 Die Europäische Agentur für Grenz- und Küstenwache / Veröffentlicht: <https://frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/eu-s-external-borders-in-2022-number-of-irregular-border-crossings-highest-since-2016-YsAZ29> entnommen am 21.06.2023 / amtliche Übersetzung durch das Bundessprachenamt. Seite 34
7. Die Zahl beinhaltet andere, weniger aktive Migrationsrouten, die in dieser Pressemitteilung nicht erwähnt werden. Die endgültigen Zahlen können aufgrund von verspäteten Meldungen höher ausfallen. Seite 34
8. AdR: Da sich die Pressemitteilung auf das Jahr 2022 bezieht, scheint 2022 als Vergleichsjahr hier falsch zu sein und müsste 2021 sein Seite 36
9. UNHCR / GLOBAL TRENDS FORCED DISPLACEMENT IN 2022 / Auszüge / <https://www.unhcr.org/global-trends-report-2022>, entnommen 20.06.2023 / amtliche Übersetzung durch das Bundessprachenamt. Seite 36
10. FRONTEX 2022-07-25 PUBLICATIONS Strategic Risk Analysis 2022 / Veröffentlicht auf: <https://frontex.europa.eu/publications/strategic-risk-analysis-2022-Kj2kic> / Entnommen 09.05.2023 / amtliche Übersetzung durch das Bundessprachenamt. Seite 38
11. BSH Auszug aus dem Jahresbericht 2022. Seite 70
12. Der International Safety Management Code ist ein internationales Regelwerk, das die Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes verbindlich fest schreibt. Der ISM-Code ist Teil des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen Kapitel IX) und der Verordnung (EG) 336/2006 in der nationalen Schifffahrt. Seite 84
13. USA und China auf Kollisionskurs. Die Bedeutung der Innenpolitik für das bilaterale Verhältnis, SWP-Studie 2023/S 02, 07.03.2023, doi: 10.18449/2023S02 (© Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin, 2023). Seite 104
14. Europäische Kommission - Pressemitteilung Brüssel, 10. März 2023. Seite 110
15. Statistisches Bundesamt Veröffentlicht von Bruno Urmersbach, 25.07.2023 und 28.04.2023 <https://de.statista.com/the-men/1181/weltwirtschaft/#topicOverview> entnommen 07.06.2023. Seite 114
16. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 25.07.2023 -ONLINE-VERSION- Die wirtschaftliche Lage in Deutschland im Juli 2023 <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2023/08/10-konjunktur-wirtschaftliche-lage.html> entnommen 08.08.2023. Seite 118
17. IFW Institut für Weltwirtschaft Autor: Dr. Vincent Stamer Handelspolitik vom 07.08.2023 <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/me-dieninformationen/2023/welthandel-truebt-sich-ein/> entnommen 08.08.2023. Seite 120
18. Deutsche Wirtschaft Nachrichten 06.06.2023 <https://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/703544/ende-der-rezession-nicht-absehbar-industrierauftraege-fallen-erneut>. entnommen 08.08.2023. Seite 122
19. Schifffahrts-Statistik und Marktbericht 2023, Band 67 Nr. 1-5, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) Bremen. Seite 124
20. Hrsg: Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. <https://vsm.de/de/service/publikation-und-medien/jahresberichte>. Entnommen 26.08.2022. Seite 138
21. WSV des Bundes Pressemitteilung Jahresbilanz Nord-Ostsee-Kanal 2022 vom 27.01.2023. Seite 142
22. <https://www.offshore-energy.biz/industry-groups-warn-of-serious-shortage-of-seafarers-by-2026/> - Offshore Energy, 29. Juli 2021. Seite 144
23. Währung Panamaische Balboa (PAB) ist ca: 1 US Dollar. Seite 144
24. Quelle: SUEZ CANAL AUTHORITY Veröffentlicht auf: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/NewSuezCanal>. amtlich übersetzt durch Bundessprachenamt. entnommen: 08.05.2023. Seite 146
25. Quelle: Reuters 16. Januar 2022 Veröffentlicht auf: <https://www.reuters.com/business/suez-canal-expansion-due-finish-july-2023-sca-chairman-2022-01-16/>. Seite 146
26. Gemeinsamer Appell der fünf norddeutschen Wirtschaftsministerien, dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik, der IG Metall Küste sowie der IHK Nord an die Bundesregierung vom 18. November 2022. Seite 148
27. ISL „Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“, Bremen, April 2021, auf Seite 84. Seite 152
28. ebenda. Seite 152
29. <https://www.reederverband.de/daten-und-fakten/infopool.html>. Seite 152
30. Fatima Bahti, <https://www.offshore-energy.biz/industry-groups-warn-of-serious-shortage-of-seafarers-by-2026/> - Offshore Energy, 29. Juli 2021. Seite 152
31. <https://www.reederverband.de/daten-und-fakten/infopool.html>. Seite 152



32. K. Kammann-Klippstein „BSH: Sorge um „Ausverkauf“ und Kritik an deutschen Reedereien“, Hansa-Online, 26.03.2021 (<https://hansa-online.de/2021/03/featured/172743/bsh-sorge-um-ausverkauf-deutscher-mariti-mer-unternehmen/>). Seite 152
33. Beckmeyer, „Maritime Agenda 2025 – Für die Zukunft des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland“, BMWI März 2017, auf Seite 20.
Seite 154
34. Quelle: https://www.maritimelondon.com/wp-content/uploads/2019/09/PwC_Catching-the-Wave-Re-port%C2%AD_lr.pdf. Seite 154
35. Webseite: <https://www.gov.uk/government/publications/maritime-2050-navigating-the-future>. Seite 154
36. Webseite: <https://www.maritimeskills.org/>. Seite 154
37. Webseite: <https://mntb.org.uk/>. Seite 154
38. Quelle: https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/DetBlaDanmark_A4%20_Indhold_UKpdf.pdf. Seite 155
39. Webseite: <https://www.mra.dk/>. Seite 155
40. Quelle: https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/DetBlaDanmark_A4%20_Indhold_UKpdf.pdf. Seite 157
41. Webseite: <https://www.mra.dk/>. Seite 157
42. Quelle: Bundeszentrale für politische Bildung, <https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/globalisie-rung/52842/deutschland-ent-wicklung-des-aussenhandels/>. Seite 159
43. ZDS Pressemitteilung, 09.03.2023 (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe). Seite 163
44. Pressemitteilung des Zentralverbandes Deutscher Seehäfen veröffentlicht am 11. September 2023. Seite 164
45. Pressemitteilung Verband deutscher Reeder vom 15. Februar 2023. 173
46. Pressemitteilung Verband deutscher Reeder vom 20. Juni 2023. Seite 176
47. Jahresrückblick Verband für Schiffsbau und Meerestechnik, veröffentlicht im Jahresbericht VSM 2022/2023



BEGRIFFSBESTIMMUNGEN



Bruttoreaumzahl (BRZ)

Die Größe des Schiffes war der Bruttoreumgehalt (englisch: gross register tonnage = GRT), aus dem sich die in Registertonnen ausgedrückte Bruttotonnage (BRT) entwickelte. Die Größe des „verdienenden Raumes“ eines Schiffes war der Nettoreumgehalt, die spätere Nettotonnage (englisch: net register tonnage = NRT) errechnet sich durch Abzug bestimmter Räume bzw. bestimmter Prozentsätze vom Bruttoreumgehalt. Die vor 1982 gültige Schiffsvermessung nach den Regeln des Internationalen Übereinkommens von Oslo (1948) war eine Innenraumvermessung. Das heißt: Der Schiffsrumpf wurde auf Innenkante Spant und Oberkante Doppelboden bzw. Bodenwrangen, die Aufbauten und Deckshäuser auf Innenverkleidung gemessen. Zudem konnten Maschinenschächte, Bootsmannsstores usw. vom Vermessungsergebnis ausgenommen werden. Der in Kubikmeter ermittelte Raumgehalt wurde zu Registertonnen (RT) umgerechnet, 1 RT = 100 Kubikfuß = 2,831 m³.

Nach den jetzt geltenden Regeln des Londoner Übereinkommens von 1969 wird der Gesamthalt aller geschlossenen Schiffsräume vom Kiel bis zum Schornstein erfasst; dabei wird bis zur Außenhaut bzw. zu den Außenwänden (auf die sog. Mallkante) gemessen. Anhand einer Reihe von Beispielschiffen war ein Umrechnungsfaktor gefunden worden, mit dem der gesamte umbaute Raum (in m³) zu multiplizieren ist. In Abhängigkeit von Größe, Typ und Art der Vermessung eines jeden Schiffes schwankt der Umrechnungsfaktor zwischen 1,1 und 4 oder mehr. Einen mathematischen Umrechnungsfaktor BRT-BRZ, der für alle Schiffe gleichermaßen gilt, gibt es deshalb nicht. Das Ergebnis wird in BRZ, Bruttoreumgehalt eines Schiffes, oder gross tonnage (GT) angegeben und nach der Formel berechnet: $BRZ(GT) = k1 \times v$ (dimensionslos).

Charter

Vertraglich formulierte Bedingungen, unter denen ein Schiff von einem Reeder an einen Charterer verliehen wird. Hiermit wird z. B. festgelegt, welche Pflichten und Rechte die beiden Parteien in dem Geschäft jeweils haben. Man unterscheidet in:

Bareboat Charter

Mietweise Überlassung eines bloßen Schiffes zur Nutzung. Der Nutzer hat im Gegensatz zur Zeitcharter die Besatzung einschließlich Kapitän zu stellen. Form der Ausflagung nach §7 FIRG.

Reisecharter (Voyage-Charter)

Ein Schiff wird für eine bestimmte Reise zur Verfügung gestellt.

Zeitcharter (Time-Charter)

Ein Schiff wird betriebsbereit, ladefähig und bemannt einem Charterer für einen definierten Zeitraum zur Verfügung gestellt.

Containerschiff

Container = Großraumbehälter mit mindestens 7 Kubikmeter Fassungsvermögen. Die Abmessungen sind genormt. Die Breite beträgt einheitlich 2,438 m, die Höhe 2,591 m sowie die Länge von 6,058 m (TEU) bis zu 12,192 m (FEU).

- Feeder (bis 1.500 TEU)
- Panamax (1.500–5.000 TEU)
- Post-Panamax (5.000–7.000 TEU)
- Super-Post-Panamax (7.000–11.000 TEU)
- New Panamax (11.000–16.000 TEU)
- ULCS (> 16.000 TEU)

Deutsche Handelsflotte

Seeschiff ist der übergeordnete Begriff für Handelsschiffe (Fahrgastschiffe, Ro-ro-Schiffe einschl. Fährschiffe, Trockenfrachter und Mehrzweckschiffe, Tankschiffe sowie Güter/Personen befördernde Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge), Fischereifahrzeuge, Sportfahrzeuge, Spezialfahrzeuge (z. B. Eisbrecher, Forschungs-, Lotsen-, Rettungs-, Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge), Leichter, Schuten und schwimmende Geräte (z. B. Pontons, Bagger, Docks).

Definition der Handelsflotte nach Artikel 27 Grundgesetz: „Alle deutschen Kauffahrteischiffe bilden eine einheitliche Handelsflotte. Eine Handelsflotte umfasst alle Seeschiffe, die in das Schiffsregister eines Staates eingetragen sind. „Kaufahrteischiff“ bezeichnet ein Seeschiff, das zu gewerblichen Zwecken betrieben wird. Zur Deutschen Handelsflotte werden im engeren Sinne alle deutschen Handelsschiffe über 100 BRZ gezählt, die in deutsche Seeschiffregister eingetragen sind und die deutsche Flagge führen.

Daneben gibt es weitere Handelsschiffe, die zwar statistisch nicht zur deutschen Handelsflotte gezählt werden, aber aufgrund der Eigentumsverhältnisse faktisch dazugehören. Es handelt sich um Schiffe im Besitz deutscher Reeder, die aber unter ausländischer Flagge eingesetzt werden, wie

Handelsschiffe unter deutschem Management, die in deutschen Seeschiffregistern eingetragen sind und nach §7 Flaggenrechtsgesetz befristet eine aus-



ländische Flagge führen (Bareboat- Charter),

Handelsschiffe unter deutschem Management, die in einem ausländischen Schiffsregister eingetragen sind und eine ausländische Flagge führen.

Eisklassen

Als Eisklasse wird die Einstufung der Eisfestigkeit von Schiffen bezeichnet, die für eisbedeckte Gewässer konzipiert sind und daher über eine Eisverstärkung verfügen. Anzahl und Einteilung der Eisklassen unterscheiden sich je nach Staat.

Die Eisklassen der Klassifikationsgesellschaften werden mit jeweils korrespondierenden nationalen Eisklassen gleichgesetzt. Norwegen, Schweden, Finnland

1A Schwierige Eisverhältnisse (Eisdicke bis 0,8 m)

1B Durchschnittliche Eisverhältnisse (Eisdicke bis 0,6 m)

1C Leichte Eisverhältnisse (Eisdicke bis 0,4 m)

II Sehr leichte Eisverhältnisse (Eisdicke bis 0,15 m)

III Normales Schiff

Deutschland

E4 = finnisch-schwedische Eisklasse: 1A Super

E3 = 1A

E2 = 1B

E1 = 1C

E = II bzw. III

USA

A3 = Eisdicke über 1 m

A2 = Eisdicke bis 1 m

A1 = Eisdicke bis 0,6 m

A0 = Eisdicke bis 0,3 m

Schiffstyp	A	B
Oil tankers (double hull)	48	0.57
Chemical tankers	84	0.55
Bulk carriers	29	0.61
Combined carriers	33	0.62
General cargo ships	27	0.64
Reefers	27	0.68
Full container	19	0.68
Ro-Ro Vessel	32	0.63
Car carrier	15	0.70
LPG carriers	62	0.57
LNG carriers	32	0.68
Ferries	20	0.71
Passenger ships	49	0.67
Fishing vessels	24	0.71
NCCV	46	0.62

EU – LÄNDER DER EUROPÄISCHEN UNION :

1958:	Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande
1973:	Dänemark, Großbritannien, Irland
1981:	Griechenland
1986:	Portugal, Spanien
1995:	Finnland, Österreich, Schweden
2004:	Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern
2007:	Bulgarien, Rumänien
2013:	Kroatien
2020:	Austritt Großbritannien

Feeder-Dienst

Zubringerdienst im Küstenverkehr

Große Hochseefischerei

Die Fischerei, die außerhalb der Grenzen der Kleinen Hochseefischerei betrieben wird.

Kleine Hochseefischerei

Die Fischerei, die in der Ostsee, in der Nordsee und in dem Gebiet betrieben wird, das im Norden begrenzt wird durch den 63. Breitenparallel, der norwegischen Küste bis 8° West, von dort nach Süden bis 60 nm nördlich der irischen Küste, weiter in einem Abstand von 60 nm an der irischen Westküste entlang bis 50° 30' Nord 10° West, von dort in gerader Linie nach Quessant.

Küstenfischerei

Die Fischerei, die auf Fangreisen in Küstennähe von Küstenplätzen der Bundesrepublik Deutschland oder der benachbarten Küstenländer aus betrieben wird.

FLAG OF CONVENIENCE (FOC)

Flagge eines anderen Staates, die von Handelsschiffen aus wirtschaftlichen, im Wesentlichen Personalkosten sparenden Gründen geführt wird. Andere gebräuchliche Bezeichnungen für diese „Fremdflaggen“ sind: Offenes Register, Billigflagge, flag of necessity, run-away flag.

(COMPENSATED) GROSS TONNAGE (CGT)

„Compensated Gross Tonnage“ (CGT) ist ein Begriff aus der Schiffbau-Statistik. Er kann im Deutschen etwa mit „vergleichbare Tonnagewerte“ bezeichnet werden und ist als (ein) Maß für einen Leistungsvergleich in der

Schiffbauindustrie unerlässlich. Bisher war es üblich, die Produktion nach BRT, einem Raummaß (2,83 m³), das den umbauten Raum des Schiffes beschreibt, oder nach „DWT“, einem Gewicht, das die Gesamtzuladung oder Tragfähigkeit eines Schiffes in Longtons (1.016 kg) kennzeichnet, anzugeben.

Beides sind zwar für die Schifffahrt und den Schiffbau wichtige Maße, sie kennzeichnen jedoch nicht die von der Werft erbrachte Leistung. Ein Containerschiff ist pro BRT etwa viermal so teuer, wie ein Großtanker. Ein kleiner Küstentanker kostet pro BRT etwa das Fünffache eines Großtankers. Vergleichsmaßstab war dabei die Vermessung, zur Zeit der Gründung noch in BRT (GRT), nach 1982 in BRZ (GT). Da aber die Vermessung zweier zum Vergleich anstehender Schiffe noch nichts über den Bauaufwand und damit den Wert aussagt, hat die besagte Arbeitsgruppe für die einzelnen Schiffstypen und -größen Koeffizienten vorgeschlagen, mit denen die BRZ multipliziert werden sollte, um diese zu einem wirklichen Wertevergleich heranziehen zu können.

So entstand die Größe compensated gross ton: $CGT = COE \times GT$, bzw. bis 1982, $CGRT = COE \times GRT$. Dieser Vergleichswert, der als CGT oder im Deutschen als gewichtete BRT (G-BRT) bezeichnet wird, stellt also eine Vergleichsgröße vom Wert des Materials und der Arbeit pro Tonne, bei einem speziellen Schiff in einer Einheitsgröße dar. Diese Einheitsgröße erhält den Koeffizienten 1.

Er gilt für ein Frachtschiff von 5.000 DWT und mehr. Für Großtanker liegt der Vergleichswert niedriger, für Spezialschiffe wie Gastanker, Containerschiffe, Zementtransporter, Fähren und Passagierschiffe entsprechend höher. Auch kleinere Frachtschiffe würden größere Vergleichswerte erhalten. CGT soll keinen Vergleich der Umsätze und vor allem keinen Vergleich der Gewinne ermöglichen, sondern lediglich die schiffbautechnische Leistung realer darstellen.

Durch die Fortentwicklung der Schiffbautechnologie, Veränderungen der Schiffstypen und Bauvorschriften unterliegen die nach Schiffstyp und -größe differenzierten Faktoren in gewissen Zeitabständen der Revision. Über eine solche Änderung haben sich die Schiffbauverbände in Europa, den USA und Japan verständigt,

Annex	Type of regulations
I	Prevention of pollution by oil & oily water
II	Control of pollution by noxious liquid substances in bulk
III	Prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged form
IV	Pollution by sewage from ships
V	Pollution by garbage from ships
VI	Air pollution from ships

nachdem insbesondere durch die Doppelhüllenbauweise für Tanker eine Korrektur der Faktoren erforderlich wurde. Hierzu hat, mit Stand vom 01. Januar 2007, die OECD-Arbeitsgruppe „Schiffbau“ eine Anleitung für den Anwender, mit einer neuen Koeffizienten-Tabelle erarbeitet. Zur Berechnung der CGT gilt nunmehr folgende Formel:

$$CGT = A \times GT \times B$$

A ist dabei ein Faktor aus der angeführten Tabelle für den jeweiligen Schiffstyp, GT steht für die deklarierte BRZ (GT) des Schiffes, und B ist der Faktor für die Schiffsgröße.

GUS – GEMEINSCHAFT UNABHÄNGIGER STAATEN

Armenien, Aserbaidshjan, Georgien, Kasachstan, Kirgistan, Moldawien, Russland, Tadschikistan, Turkmenistan, Ukraine, Usbekistan und Weißrussland

IACS – Polarklassen

2006 veröffentlichte die International Association of Classification Societies (IACS) als Dachverband einen Entwurf für die globalen Klassen PC 1 bis PC 7. Diese sind für dauerhaft in arktischen Gewässern operierende Schiffe bzw. Eisbrecher gedacht. Daher gehen sie in ihren Ansprüchen weit über die Eisklassen hinaus. Die höchste deutsche Eisklasse Klasse E4 entspricht etwa PC 6.

PC 1 Ganzjährige Fahrt in allen Polargewässern

PC 2 Ganzjährige Fahrt in mittlerem mehrjährigem Eis

PC 3 Ganzjährige Fahrt in zweijährigem Eis mit mehrjährigen Einschlüssen

PC 4 Ganzjährige Fahrt in dickem einjährigem Eis mit älteren Einschlüssen

PC 5 Ganzjährige Fahrt in mittlerem einjährigem Eis mit älteren Einschlüssen

PC 6 Sommerfahrt in mittlerem einjährigem Eis mit älteren Einschlüssen (äquivalent zu E4)

PC 7 Sommerfahrt in dünnem einjährigem Eis mit älteren Einschlüssen (äquivalent zu E3)

Internationales System für Maßeinheiten (SI-System)

Nach dem Internationalen System für Maßeinheiten (SI-System) ist „Joule“ die international verbindliche Maßeinheit für Energie. Nach dem Gesetz über die Einheiten im Messwesen (vom 02. Juli 1969) gilt das SI-System seit dem 01. Januar 1978 verbindlich in Deutschland. Ältere Maßeinheiten dürfen nur noch ergänzend oder hilfsweise verwendet werden. Dennoch werden die veralteten Maßeinheiten für Energie (Kilowattstunden, Steinkohleeinheiten, Rohöleinheiten, Kalorien) noch immer verwendet und erzwingen ständige Umrechnungen.



Da die Basiseinheit 1 Joule eine sehr geringe Energiemenge darstellt, müssten übliche Energieverbräuche in der Energiewirtschaft mit sehr vielen Nullen ausgedrückt werden. In Technik und Wissenschaft werden deshalb Abkürzungen für Zehnerpotenzen verwendet, die dann eine handliche Kurzschreibweise ermöglichen:

„Peta“ (P) ist die Abkürzung für 1 Billiarde (10¹⁵). Die Energieeinheit Petajoule (PJ) ist die internationale verbindliche physikalische Maßeinheit für 1 Billiarde Joule = 1 PJ. Mit der Maßeinheit Petajoule (PJ) werden ebenfalls große Energiemengen erfasst, wie z. B. beim Weltenergieverbrauch oder beim Energieverbrauch einzelner Länder. So entsprechen 1 tSKE = 29,3076 GJ = 29,3076 GJ x 109 J oder 1 PJ = 34.121 tSKE.

10 ³	Tausend	Kilo
10 ⁶	Millionen	Mega
10 ⁹	Milliarden	Giga
10 ¹²	Billionen	Tera
10 ¹⁵	Billiarden	Peta
10 ¹⁸	Trillionen	Exa
10 ²¹	Trilliarden	Zetta

Kabotage

Ist das Erbringen von Transportleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen. Der Begriff kommt ursprünglich aus der Seefahrt und bedeutet Küstenschiffahrt, die Fahrt von Kap zu Kap oder zwischen den verschiedenen Häfen der Region.

Linien-schiffahrt

Schiffahrt, die mehrere Häfen innerhalb eines Fahrplanes einer festgelegten Route anläuft.

Marpol

International Convention for the Preventing of Marine Pollution from Ships. Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe ist weltweit gültig. Die Aufgaben des Sekretariats nimmt die IMO wahr. Gemeinsam mit der SOLAS-Konvention bildet die MARPOL-Konvention die rechtliche Basis für den Umweltschutz in der Seeschiffahrt.

Massengutschiffe

Bulkladung ist Schütt- bzw. Massengut aller Art: Getreide, Kohle, Erz usw.

Handysize (10.000–30.000 DWT)

Handymax (30.000–50.000 DWT)

Superhandymax (51.000–59.000 DWT)

Panamax size (60.000–80.000 DWT)

Capesize tanker oder capesize bulk: Schiffe, die wegen ihrer Abmessungen und ihres Tiefgangs den Suezkanal nicht passieren können und daher um das Kap der Guten Hoffnung fahren müssen. (100.000–400.000 DWT) VLOC (Very Large Ore Carrier) Millionen Tonnen Steinkohleeinheiten ist eine veraltete Energieeinheit, die aber immer noch weithin verwendet wird. 1 SKE ist die Wärmeenergie, die in einem durchschnittlichen kg Steinkohle steckt = 7.000 kcal.

Die Energieeinheiten werden mit dem Umrechnungsfaktor 1 Mio. tSKE = 0,0293 EJ (oder 1 EJ = 34,121 Mio. tSKE) verglichen. Darüber hinaus werden in der Literatur und im Internet häufig noch Terawattstunden (TWh) für große Energiemengen verwendet.

Die Energieeinheiten werden mit dem Umrechnungsfaktor 3,6 EJ = 1.000 TWh verglichen, z. B. 3,6 Exajoule (EJ) = 1.000 Terawattstunden (TWh) = 1 Bill. Kilowattstunden (kWh) oder 1 EJ = rund 277,778 Mrd. Kilowattstunden (kWh) oder 1 EJ = 34,121 Mio. tSKE.

NATO NAVAL CO-OPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS)

Shipping Policy der NATO nach MC 376/3 (08/2015) für die Zusammenarbeit mit der Handelsschiffahrt in Krisen- und Konfliktsituationen (national: Marineschiffahrtleitung)

ORGANISATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT (OECD)

Australien, Belgien, Chile, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Israel, Italien, Japan, Kanada, Litauen, Luxemburg, Mexiko, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Republik Korea, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, USA

ORGANIZATION OF PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (OPEC)

Algerien, Angola, Äquatorial Guinea, Ecuador, Gabun, Irak, Iran, Katar, Kuwait, Libyen, Nigeria, Saudi-Arabien, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate (Abu Dhabi, Dubai, Ras Al-Khaimah, Sharjah)

PLANNING BOARD FOR OCEAN SHIPPING (PBOS)

Ständige Arbeitsgruppe der NATO für Fragen der Handelsschiffahrt und Planung der Unterstützung durch die zivile Schiffahrt in Kriegszeiten. Rohöl-Einheit oder Rohölequivalent (RÖE/toe). Die Rohöleinheit (RÖE)



ist eine veraltete technische Maßeinheit, die z. T. noch im deutschsprachigen Bereich verwendet wird. 1 RÖE ist die Heizenergiemenge, die in 1 kg Rohöl steckt ($= 10.000 \text{ kcal} = 104 \times 4.186,8 \text{ J} = 41.868.000 \text{ J} = 41,868 \text{ MJ}$). 1 t Rohöl (tRÖL) enthält 41,868 GJ. In Publikationen internationaler Statistiken werden Tonnen Rohöleinheit (tRÖE) als „Tonnes of Oil Equivalent“ (toe) bezeichnet ($1 \text{ toe} = 1 \text{ tRÖE}$). Zur Angabe großer Energiemengen wird Millionen Tonnen Rohölequivalent (Mtoe) verwendet ($1 \text{ Mtoe} = 106 \times 41,868 \times 109 \text{ J} = 41,868 \times 10^{15} \text{ J} = 41,868 \text{ PJ}$).

Tanker

Mit Tankern werden neben Öl auch andere Flüssigkeiten wie Diesel, Benzin, Wasser, Chemikalien und Saft transportiert. Außerdem fällt unter die Kategorie auch der Transport von verflüssigten Gasen, insbesondere Erdgas.

Öltanker:

Panamax (60.000–80.000 DWT)
 Aframax (80.000–120.000 DWT)
 Suezamax (120.000–240.000 DWT)
 VLCC (200.000–320.000 DWT)
 ULCC (> 320.000 DWT)
 VPlus (Doppelhüllentanker mit einer Kapazität von mehr als 300.000 DWT werden als VPlus bezeichnet)

Flüssiggastanker:

Typ 1G sind die sichersten und transportieren teils giftige Gase wie Chlor
 Typ 2G sind typische LNG-Tanker
 Typ 2G/2PG sind typisch für LPG
 Typ 3G transportiert Stickstoff und Sicherheitskältemittel

Trampschiffahrt

Schiffahrt, die nicht an feste Linien gebunden ist; freie, unregelmäßige Fahrt nach Angebot und Nachfrage.

Wasser

Naturgemäß spielt Wasser eine besondere Rolle in der Schiffstechnik. Hierbei werden verschiedene Eigenschaften bzw. Qualitäten unterschieden:

Abwasser ist die übergeordnete Bezeichnung für bereits an Bord genutztes Wasser, es wird unterschieden in Grauwasser und Schwarzwasser.

Ballastwasser wird aus Stabilitätsgründen an Bord genommen, ist je nach Aufnahmeort Frisch-, Brack- oder Seewasser. Bilgewater sammelt sich in den Bilgen an und ist aufgrund der in der Regel vorhandenen Verunreinigung mit Ölen oder ölhaltigen Stoffen immer zu be-

handeln, bevor es außenbords gegeben werden kann. Brackwasser ist Wasser mit einem Salzgehalt zwischen Frisch- und Seewasser, nur in wenigen Fällen werden Brackwasserbedingungen berücksichtigt.

Frischwasser ist Wasser ohne Salzgehalt.

Grauwasser ist weniger verschmutztes Abwasser.

Grünes Wasser ist Seewasser, welches im starken Seegang auf Deck schlägt.

Kühlwasser dient der Kühlung der Maschinenanlagen an Bord, je nach Fahrtgebiet entweder Frisch-, Brack- oder Seewasser.

Löschwasser bezeichnet Wasser, welches der Brandbekämpfung dient, meist Seewasser.

Trinkwasser ist Frischwasser mit einer besonders hohen Qualität.

Schwarzwasser ist stark verschmutztes Abwasser.

Salz-/Seewasser bezeichnet Wasser mit einem unterschiedlichen Salzgehalt ($= 1,025 \text{ t/m}^3$).



ABKÜRZUNGEN

A

AAR	Auslandsausbildungsreise
ABV	Anforderungsbehörden- und Bedarfsträgerverordnung
AIS	Automatic Identification System
ArbSG	Arbeitssicherstellungsgesetz
ArbSV	Verordnung über die Feststellung und Deckung des Arbeitskräftebedarfs nach dem ArbSG
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
AWES	Association of Western European Shipbuilders
AWNIS	Allied Worldwide Navigation Information System
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
AZU	Ausbildungszentrum Uboote

B

BACO	Barge Container Carrier
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BAM TSS	Bab el-Mandeb Traffic Separation Scheme
bl / bbl	Barrel
BDB	Bundesverband der Binnenschifffahrt
BDEW	Bundesverband für Energie- und Wasserwirtschaft
BG-Verk.	Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGR	Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
BLE	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
BLG	Bundesleistungsgesetz
BLG	Bulk Liquids and Gases
BLK	Bundeslotsenkammer
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMELV	Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung

BMWi	Bundesministerium f. Wirtschaft und Technologie
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BRICS	Brasilien, Russland, Indien, China, Südafrika
Brit.Tonne	tn.l. = 1,016 t. (Panamacanal)
BRT	Bruttoregistertonne
BRZ	Bruttoreaumzahl
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
BSHL	Bundesverband der See- und Hafenlotsen
BSPA	Baltic Sea Protected Area
BSU	Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BWStrG	Bundeswasserstraßengesetz

C

CGT	Compensated Gross Tonnage
CLIA	Cruise Lines International Association
CLIVAR	Climate Variability and Predictability
CMF	Combined Maritime Force
CONRO	Container Roll on/off vessel
CONSA	Consular Shipping Advisor
CONTIS	Continental Shelf Information System
CSI	Container Security Initiative
CV	Container Vessel

D

DESTATIS	Statistisches Bundesamt
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DMI	Deutsches Maritimes Institut
DNV	Deutscher Nautischer Verein
DNV GL	Firmenbezeichnung der Klassifikationsgesellschaft, die durch die Übernahme des Germanischen Lloyd (GL) durch Det Norske Veritas (DNV) entstanden ist
DPC	Defence Planning Committee (Verteidigungsplanungsausschuss der NATO)
DRV	Deutscher Reise Verband e. V.
DSMA	Deep Sea Mining Alliance
DSVK	Deutsches Seeverladerkomitee
DVZ	Deutsche Verkehrszeitung
DWD	Deutscher Wetterdienst
DWT	Deadweight tonnage

E

ECA	Emission Control Area
ECDIS	Electronic Chart and Display Information System
ECLO	Embargo Control Liaison Officer
EEZ	Exclusive Economic Zone
EGV	Einsatzgruppenversorger
EGP	Ägyptische Pfund Währung 100 EGP = 4,946 EUR
ENC	Electronic Navigational Chart
EMSA	European Maritime Safety Agency
EPICA	European Projects for Icecoring in Antarctica
EQUASIS	European Quality Shipping Information System
EWEA	European Wind Energy Association

F

FAO	Food and Agriculture Organization
FFH	Flora Fauna Habitat-Naturschutzgebiete
FlaggRG	Flaggenrechtsgesetz, Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe
FIRV	Flaggenrechtsverordnung
FMSY	Maximum Rate of Fishing Mortality
FOC	Flag of Convenience
FPISO	Floating Production, Storage and Offloading Unit
FSU	Floating Storage Unit
FWG	Forschungsanstalt der Bundeswehr für Wasserschall und Geophysik

G

GATT	General Agreement on Tariffs and Trade (Allg. Zoll- und Handelsabkommen)
GDP	Global Gross Domestic Production
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
GFP	Gemeinsame Europäische Fischereipolitik
GGV-See	Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen
GKSS	Gesellschaft für Kernenergieforschung in Schiffbau und Schiffstechnik
GLZ-See	Gemeinsames Lagezentrum See der Küstenländer
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GMT	Gesellschaft für Maritime Technik
GOOS	Global Ocean Observing System
GT	Gross Tonnage

GVSt

Gesamtverband des deutschen Steinkohlebergbaus

H

HELCOM	Helsinki-Commission
HFO	Heavy Fuel Oil (Sammelbegriff)
HGF	Hermann von Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren
HHI	Hyundai Heavy Industries
HK	Havariekommando
HPA	Hamburg Port Authority

I

IACS	International Association of Classification Societies
IALA	International Association of Maritime Aids
IBC Code	International Bulk Chemical Code
ICES	International Council for the Exploration of the Sea
ICS	Internat. Chamber of Shipping
IEA	International Energy Agency
IFF	Institut für Fischereitechnik und Fischereiwirtschaft
IFSMA	International Federation of Shipmasters Associations = EU-Kapitänverbände
IFO	Intermediate Fuel Oil (Gemisch) bzw. Institut für Wirtschaftsforschung
IFÖ	Institut für Ökologie
IHO	Internationale Hydrographische Organisation
IKZM	Integriertes Küstenzonen Management
ILO	International Labour Organization
IMB	ICC Maritime Bureau
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMDG	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organization
IMSBC	International Maritime Solid Bulk Cargo
INK	Internationale Nordseeschutzkonferenz
InspM	Inspekteur der Marine
IOPP	International Oil Pollution Prevention ISA International Seabed Authority
ISGOTT	International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals
ISL	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik Bremen
ISH	Institut für Seefischerei Hamburg
ISM Code	International Safety Management Code
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code



ISR Internationales Seeschiffregister
 ISSC International Ship Security Certificate
 IRTC Internat. Recommended Transit Corridor
 IWC International Whaling Commission

J

JECKU Japan, Europa, China, Korea, USA – Global Leading Shipbuilders

K

KdB Konzeption der Bundeswehr
 KG Kommanditgesellschaft

L

LASH Lighter Aboard Ship
 LNG Liquefied Natural Gas
 LOA Length Over All
 LPG Liquefied Petroleum Gas
 LR Lloyds Register
 LSA Code Life Saving Appliances Code
 LSF Low Sulphur Fuel
 LSMGO Low Sulphur Marine Gas Oil

M

MARAD US Maritime Administration
 MARPOL Maritime Pollution
 MC Military Committee (Militärausschuss der NATO)
 MDO Marine Diesel Oil
 MEPC Marine Environment Protection Committee

Mio. Million
 MGO Marine Gas Oil (100 % Destillat)
 MHI Mitsubishi Heavy Industries
 MLZ Maritimes Lagezentrum des Havariekommandos
 Mbtu Million British Thermal Units
 MRCC Maritime Rescue Coordination Centre
 Mrd. Milliarde
 MSK Marineschutzkräfte
 MSTC Maritime Security Transit Corridor
 MSZ Maritimes Sicherheitszentrum Cuxhaven
 MTMC Military Traffic Management Command
 MWV Mineralölwirtschaftsverband

N

NAFTA North American Free Trade Agreement

NATO North Atlantic Treaty Organization
 NAVTEX Navigation Text Messages
 NBOG Natural Boil-off Gas
 NCAGS Naval Co-operation and Guidance for Shipping
 NCCV Non Cargo Carrying Vessel
 NECA NOX Emission Control Area
 NGL Natural Gas Liquids
 NGO Non-Governmental Organization
 NMMT Nationaler Masterplan Maritime Technologien
 NOK Nord-Ostsee-Kanal
 NRT Nettoregistertonne
 NRZ Nettoraumzahl
 NT Net Tonnage (Nettoraumgehalt)

O

OBO Oil/Bulk/Ore
 OCV Offshore Construction Vessel or oil equivalent
 OECD Organization for Economic Cooperation and Development
 OPEC Organization of Petroleum Exporting Countries
 OPRC Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation
 OPV Offshore Patrol Vessel
 OSPAR Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordatlantiks
 OSV Offshore Supply Vessel
 OSZE Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa
 OWEA Offshore Windenergieanlage

P

PAB panamaischer Balboa (Währung 1 PAB = ca. 0,9 EUR)
 PAX Passagier
 PCTC Pure Car and Truck Carrier
 PINE Prospects of Inland Navigation within the enlarged Europe
 PMoU Paris Memorandum of Understanding
 PSC Port State Control
 PSSA Particularly Sensitive Sea Area

R

RCC Rescue Coordination Centre
 Ro/Pax Roll-on/Roll-off -Passagierverkehr
 Ro-Ro Roll-on/Roll-off-Verkehr

RSA Restricted Service Area
 RSO Recognized Security Organization
 RÖE Rohöleinheiten

S

SAR Search and Rescue
 SBM Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen
 SBV Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis
 SCEPC Senior Civil Emergency Planning Committee
 SchBesV Schiffsbesetzungsverordnung
 SchOffzAusbV Schiffschiff-Ausbildungsverordnung
 SCNT Suez Canal Net Tonnage
 SECA Sulphur Emission Control Area (veraltet)
 SeeAufgG Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt
 SeeBG See-Berufsgenossenschaft. Nun BG-Verkehr.
 SETO Southern Europe Transport Organization
 SKE Steinkohleeinheit
 SOLAS Convention for Safety of Life at Sea
 STCW International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (Normen für Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten) von 1995
 SUBS Schadstoffunfallbekämpfungsschiff

T

tdw tons deadweight
 TEU Twenty feet Equivalent Unit: Maßeinheit für 20-Fuß-Standard-Container
 THB Täglicher Hafenbericht (Zeitschrift)
 tkm Tonnenkilometer
 TKMS ThyssenKrupp Marine Systems
 tm Tonnenmeilen
 TSS Traffic Separation Scheme

U

UK Unterstützungskräfte
 ULCC Ultra Large Crude-Oil Carrier (> 300.000 tdw)
 ULCS TEU Ultra Large Container Ship (> 16.000 TEU)
 ULCV Ultra Large Container Vessel
 ULSMGO Ultra Low Sulphur Marine Gas Oil
 UNCTAD United Nations Conference on Trade and Development

UNCLOS United Nations Convention on the Law Of the Sea
 UVVSee Unfallverhütungsvorschriften für Unternehmen der Seefahrt

V

VdKi Verein der Kohleimporteure
 VDKS Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere
 VDMA Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
 VDR Verband Deutscher Reeder
 VDR Voyage Data Recorder
 VerkLG Gesetz zur Sicherung von Verkehrsleistungen
 VLCC Very Large Crude-Oil Carrier
 VLOC Very Large Ore Carrier
 VN Vereinte Nationen oder United Nations
 VSM Verband für Schiffbau und Meerestechnik
 VSG Verkehrssicherungsgesetz
 VSGZustV Verkehrssicherungs- Zuständigkeitsverordnung
 VTS Vessel Traffic Service

W

WCO World Customer Organization
 WCRP World Climate Research Programme
 WEA Windenergieanlage
 WEF Word Economic Forum
 WEU Westeuropäische Union
 WSA Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
 WSP Wasserschutzpolizei
 WSV Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung
 WTO World Trade Organization

Z

ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe



DANKSAGUNG

Der hier vorliegende Bericht wurde durch das Marinekommando, Dezernat Marineschiffahrtleitung, in Hamburg erstellt.

Basierend auf Publikationen unterschiedlicher Verbände, Organisationen und Institutionen enthält er zahlreiche Daten zu Handel, Seeschiffahrt sowie zur maritimen Industrie und Wirtschaft. Weitere im Dezernat Marineschiffahrtleitung wahrgenommene Aufgaben liegen in den Bereichen Allied Worldwide Navigation Information System (AWNIS) und Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS). Hinzu kommt die Ausbildung von zahlreichen Patentinhabern der Handelsschiffahrt zum Reserveoffizier der Marine und deren Einplanung und fachliche Führung als Reservedienstleistende in Übungen und Einsätzen der Deutschen Marine. Hiermit trägt das Dezernat zur Weiterentwicklung der Marine und zur maritimen Sicherheit weltweit bei. Gleichzeitig steht es der maritimen Wirtschaft als Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Redaktion dankt allen, die bei der Erstellung des Jahresberichtes Marinekommando „Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland“ mit Rat und Tat mitgewirkt haben.

Ein besonderer Dank für die zuverlässige Unterstützung im Bereich der Erstellung, Korrekturlesung, Bildbereitstellung und Übersetzungsarbeit sowie der Redaktion gilt:

- **KptLt Torsten Kowitz, Redakteur**
- **KptLt d.R. Wolfgang Gröb, Redakteur**
- **OLTzS d.R. Andreas Fey, Grafik-Design,**
- **Frau Sabine Hirschfeld, Hamburg, Lektorat**
- **dem Bundessprachenamt SMD 9**

Über Kommentare, Anmerkungen und Anregungen zum Jahresbericht freuen wir uns. Nutzen Sie dazu bitte unsere Kontaktdaten aus dem Impressum.

Fregattenkapitän Steffen Lange
Leiter Marineschiffahrtleitung



IMPRESSUM

Herausgeber:
Marinekommando
Postfach 15 11 36
18063 Rostock

Kontakt:
Marinekommando
Dezernat Marineschiffahrtleitung
Osdorfer Landstraße 365
22589 Hamburg

Redaktionsleiter & Verbindungs-
offizier Handelsschiffahrt:
Kapitänleutnant Torsten Kowitz
Telefon: 040 / 86648 4562
**E-Mail: [marineschiffahrtleitung@
bundeswehr.org](mailto:marineschiffahrtleitung@bundeswehr.org)**

Diese Publikation ist Teil der Infor-
mationsarbeit des Marinekomman-
dos. Sie wird kostenlos abgegeben
und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

Druck:
Zentraldruckerei BAIUDBw
Fontainengraben 200
53123 Bonn

Stand:
August 2023



BUNDESWEHR