MARINE

Maritime Abhängigkeiten Deutschlands

Jahresbericht 2025



BUNDESWEHR

Die Marineschifffahrtleitung (MSchLtg) in Hamburg ist das Bindeglied zwischen ziviler Seeschifffahrt und Deutscher Marine. National gehört sie zum Marinekommando. Sie koordiniert sich mit anderen Stellen – vor allem mit dem Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven – sowie mit zivilen Partnern wie den deutschen Reedereien und Häfen. International kooperiert sie eng mit den NATO-Partnern.

Für Deutschland und im Bündnis deckt die MSchLtg zwei Aufgabenfelder ab. Das erste ist die Naval Co-operation and Guidance for Shipping (NCAGS), also die Beratung und Unterstützung ziviler wie militärischer Schiffe. Das zweite ist das Allied Worldwide Navigation Information System (AWNIS): Es sammelt Daten zur navigatorischen Sicherheit und veröffentlicht sie koordiniert.

Für ihre Arbeit setzt die MSchLtg stark auf Reservistinnen und Reservisten, die überwiegend aus der zivilen Seefahrt kommen. Handelsschiffsoffiziere, schiffstechnische Ingenieure und Lotsen bildet sie zu Schifffahrtleit-Offizieren aus. Diese begleiten Manöver und Einsätze, schulen Boarding-Teams und weisen Kommandanten von Kriegsschiffen in die zivile Schifffahrt ihrer Einsatzgebiete ein. Außerdem berät die MSchLtg die Marineführung in Fragen der globalen Schifffahrt und veröffentlicht regelmäßig Daten zur maritimen Abhängigkeit Deutschlands.

Mehr über die Marineschifffahrtleitung, ihre Arbeit und ihre Erreichbarkeit finden Sie unter:

www.bundeswehr.de/de/organisation/marine/struktur/marineschifffahrtleitung

oder über diesen QR-Code:

Inhalt

Grußwort des Befehlshabers der Flotte 4

1. Aktuelles 6

Die Lage in der Straße von Hormus 8

Strategischer Wettbewerb in der Arktis 14

Rechtliche Notwendigkeiten in der Zeitenwende 18

Umbau der Seestreitkräfte: Der Kurs Marine 24

2. Maritime Sicherheit 26

Spillover-Effekte 28

Drogenschmuggel über See 32

Piraterie 36

3. Maritimer Handel und Transport 42

Weltweiter Handel 44

Weltweiter Seehandel 45

Deutscher Außenhandel 46

Militärischer Seetransport: Das Ark-Projekt 48

Deutscher Seegüterumschlag 50

Deutsche Seehäfen 52

Wasseranbindungen in Österreich 58

4. Schiffbau und Handelsflotte 62

Weltweiter Schiffbau 64

Deutscher Schiffbau 67

Weltweite Handelsflotte 70

Deutsche Handelsflotte 76

Quellenverzeichnis 82

Impressum & Bildnachweis 83

Grußwort des Befehlshabers der Flotte

Verehrte Leserinnen und Leser,

6.500 nautische Meilen, drei Wochen Seefahrt für ein Frachtschiff – so groß ist die Distanz zwischen der Straße von Hormus und dem Hamburger Hafen. Dennoch treffen uns die Auswirkungen der Angriffe auf diese Lebensader des Welthandels im weit entfernten Deutschland hart und unmittelbar.

Mehr als nur Zahlen: Der globale Seehandel

Maritime Abhängigkeit klingt zunächst nach einer abstrakten volkswirtschaftlichen Kategorie, nach Bruttoraumzahl, Umsatzvolumen, Verlust und Marge. Die Entwicklungen der vergangenen Monate haben uns erneut vor Augen geführt, was sich hinter diesem Begriff verbirgt. Was auf See geschieht, bleibt nicht auf See.

Im Persischen Golf sehen wir: Wird eine der wichtigsten globalen Handelsrouten angegriffen oder etwa der Einsatz von Seeminen lediglich angedroht, steigen Transport- und Versicherungskosten, verändern sich Lieferketten und reagieren die Energiepreise. Statistiken verwandeln sich in Preissprünge an der Zapfsäule. Deutschland ist und bleibt abhängig von freien Seewegen. Unsere Wettbewerbsfähigkeit beruht darauf.

Der Blick auf die maritime Sicherheitslage des Jahres 2025 zeigt ein ambivalentes Bild. Die Zahl „klassischer“ Pirateriefälle liegt deutlich unter den Höchstständen vergangener Jahrzehnte. Gleichzeitig haben bewaffnete Konflikte, hybride Aktivitäten und organisierte Kriminalität die Bedrohungslage für die zivile Schifffahrt verschärft. Im Schwarzen Meer sieht man sich mit Seeminen, elektronischen Störungen, Drohnen und gezielten militärischen Attacken konfrontiert. Im Roten Meer und im Golf von Aden haben die Angriffe der Huthi Reedereien dazu veranlasst, Routen dauerhaft zu verändern.

In den heimischen Gefilden ist die Lage ebenfalls angespannt. Beinah tägliche Ausspähversuche und unterschwellige Angriffe in deutschen Küstengewässern, die ganz bewusst auf Schwachstellen in der europäischen Sicherheitsarchitektur abzielen, bedrohen uns unmittelbar.

Deutlich wird: Maritime Sicherheit ist keine regionale Frage. Sie lässt sich ebenso wenig anhand der Anzahl von Piraterievorfällen oder einzelner Überfälle auf Handelsschiffe allein beurteilen.

Die See ist Konfliktraum – und wird es auf absehbare Zeit bleiben

Auch aus militärischer Perspektive: Die eigene Verteidigungsfähigkeit und eine glaubwürdige europäische Abschreckung setzen voraus, dass Nachschub, Energie, Daten und Güter über See verlässlich zu uns gelangen können. Verteidigung beginnt allerdings nicht erst dort, wo ein Kriegsschiff der Marine auf einen möglichen Gegner trifft. Sie beginnt bei der Sicherheit unserer Häfen, bei der Widerstandsfähigkeit der Infrastruktur und bei funktionierenden Lieferketten.

Verantwortung tragen alle Akteure gemeinsam – ob Seeleute, Reedereien oder staatliche Behörden.

Eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit ist notwendig, um Veränderungen im maritimen Raum rechtzeitig zu erkennen und darauf reagieren zu können. Gerade vor unserer Haustür ist ein schnelles, eindeutiges und ressortübergreifendes Lagebild essenziell.

Verteidigung muss neu gedacht werden

Die Marine leistet ihren Beitrag in einem geopolitischen Spannungsfeld, das gleichzeitig komplexer und gefährlicher wird. Russland testet die NATO militärisch in der Nord- und Ostsee sowie im Atlantik bereits heute – durch robustes Auftreten und die Aktivitäten seiner Schattenflotte.

Zugleich dürfen wir die langfristigen machtpolitischen Entwicklungen im Indo-Pazifik nicht aus dem Blick verlieren. Chinas militärischer Aufwuchs und sein zunehmend aggressives Auftreten verändern die strategischen Verhältnisse. Indessen positioniert sich auch Indien als ambitionierter maritimer Akteur.

Wenn Deutschlands Interessen es erfordern, steht die Marine bereit, auch außerhalb unserer Hauptoperationsgebiete Verantwortung zu übernehmen. Nichtsdestotrotz müssen globale Präsenz und Krisenmanagement der knappen Ressourcenlage Rechnung tragen. Ein kritischer Blick auf Zielsetzung, Umfang und Dauer ist unerlässlich. Unser Schwerpunkt bleibt die Landes- und Bündnisverteidigung an der Nordflanke der Allianz.

Der Jahresbericht 2025, den Sie in den Händen halten, soll mehr sein als eine Zusammenstellung von Zahlen und Ereignissen. Er soll einen Beitrag dazu leisten, die Veränderungen des maritimen Sicherheitsumfelds für alle Beteiligten sichtbarer zu machen. Denn nur wer die Entwicklungen auf See erkennt und versteht, kann handeln.

Ich danke allen, die mit ihrer täglichen Arbeit einen Beitrag zur maritimen Sicherheit Deutschlands und der gesamten Welt leisten. Die See verbindet uns alle. Sicherheit ist keine Selbstverständlichkeit. ■



Axel Deertz, Vizeadmiral

1. Aktuelles

Dieser Jahresbericht befasst sich mit Deutschlands maritimer Abhängigkeit für den Berichtszeitraum 2025.
Aber auch jüngste Entwicklungen beweisen, wie wichtig freie und sichere internationale Seewege für unser Land sind.

Ausgewählte Expertinnen und Experten befassen sich daher für diese Veröffentlichung mit einigen der brennenden Themen maritimer Sicherheit der Zeit. Sebastian Hamann erfasst den Sachstand des Konflikts um die Straße von Hormus, auch wenn dessen Ausgang noch offen ist. Moritz Brake und Jan Sälzer beschreiben den strategischen Wettbewerb um die Arktis zwischen den Großmächten. Tim R. Salomon analysiert, wie ein Rechtsstaat den Aktivitäten der russischen Schattenflotte begegnen kann.



US-Marines kontrollieren den iranischen Tanker „Celestial Sea“ am 20. Mai 2026, rund einen Monat nachdem die USA eine Blockade gegen den Iran verhängt hatten

Die Lage in der Straße von Hormus: *Eine Zwischenbilanz*

Der Ausgang des Konflikts zwischen den USA und dem Iran seit Ende Februar 2026 ist noch offen. Eine Analyse der Sperrung der Zufahrt zum Persischen Golf aufgrund der kriegerischen Auseinandersetzung bleibt daher begrenzt. Für die Seefahrt sind die Folgen aber bereits erheblich.

von Sebastian Hamann

Am Morgen des 28. Februar 2026 begann am Persischen Golf ein neuer Krieg. Die USA und Israel hatten den Iran mit massiven Luftschlägen angegriffen. Die amerikanisch-israelischen Angriffe richteten sich gegen die Führung des iranischen Regimes, gegen das Atomprogramm, gegen das Raketenprogramm und gegen die iranische Marine. Der Iran reagierte auf die Angriffe mit Luftangriffen gegen Ziele in der Region, ausgeführt mit ballistischen Raketen und Drohnen, und mit einer faktischen Sperrung der Straße von Hormus.

Gleich zu Beginn des Krieges bekämpften die USA und Israel intensiv die iranischen Seestreitkräfte, also die reguläre Marine und die Marine der Revolutionsgarden. Das Hauptquartier wurde zerstört, die wenigen fahrfähigen Einheiten versenkt. Das US Central Command meldete nach zwei Wochen, man habe bislang über 120 Schiffe und Boote bekämpft.

Sperrung des Chokepoints

Allerdings war von Anfang an klar, dass eine Sperrung der Straße von Hormus auch von Land möglich wäre. Hierzu verfügte der Iran über erhebliche Bestände an Seezielflugkörpern (tausende) und Drohnen (ebenfalls tausende).

Der Iran konnte dennoch weiter erfolgreich Schiffe in der Region angreifen. Das hat die Schifffahrt durch die Seestraße in den ersten zwei Wochen des Krieges praktisch zum Erliegen gebracht. Vereinzelt passierten Frachtschiffe die Meerenge (drei bis vier pro Tag). Diese gaben sich entweder als chinesisch aus oder waren Teil der iranischen Schattenflotte. Sehr vereinzelt wagten andere Schiffe eine Passage. Praktisch ist die Straße aber seit der ersten Woche des Krieges geschlossen.

Vor dem Krieg fuhren täglich etwa 120 Schiffe durch die Straße von Hormus, die meisten davon

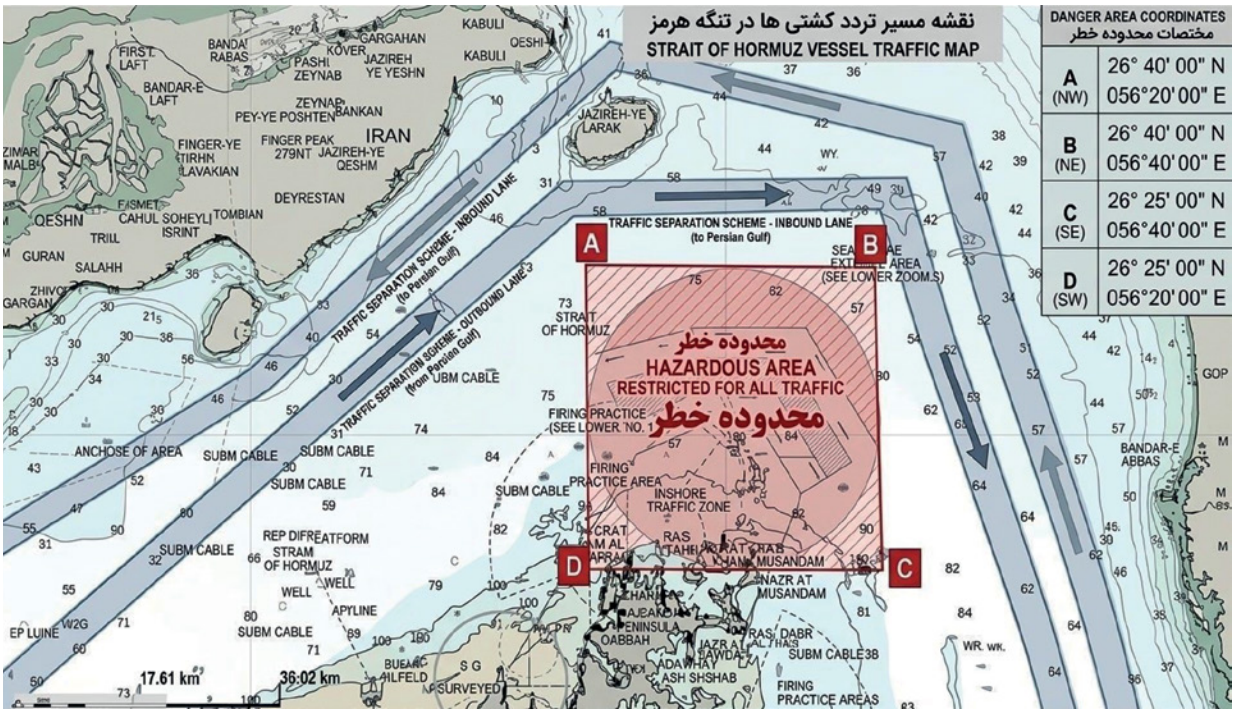


Abbildung 1: Iranisches Sperrgebiet und neuer Verkehrsweg.
Quelle: Marine der Islamischen Revolutionsgarden, via Nour News/Tasnim, 2026

Tanker. In der Zeit vom 1. bis zum 17. März waren es insgesamt 60 Schiffe. So gehörten 13 von 15 Schiffen, die im Zeitraum vom 15. bis 17. März die Straße passierten, der Schattenflotte an.[1] Im Iran kamen zu diesem Zeitpunkt Überlegungen auf, Schiffen die Durchfahrt gegen eine Gebühr zu ermöglichen.[2] Zudem gab es unbestätigte Meldungen, dass mehrere asiatische Länder mit dem Iran über eine Passage von Schiffen verhandeln würden. Jene Schiffe, die diese neue Route nutzen, würden vom Iran überprüft. In mindestens einem Fall aber habe es eine Zahlung von zwei Millionen US-Dollar gegeben, meldete Lloyd's am 18. März.[3]

Es war zum damaligen Zeitpunkt unklar, ob der Iran die Straße von Hormus vermint hatte oder verminen würde. Die Fahrrinne verläuft im nördlichen Teil der Meerenge. Sie ist an einigen Stellen nur rund eine Seemeile (1.852 Meter) breit. Sollte der Iran hier Minen legen, so würde er damit auch seine eigenen Exporte und die von Verbündeten behindern, so die damaligen Überlegungen.

Allerdings war der Iran in der Lage, eine Durchfahrt durch die Androhung von Gewalt zu verhindern – durch Angriffe von Land gegen Schiffe, die gegen seine Vorgaben verstießen. Die Marineschifffahrtleitung zählt 49 angegriffene Schiffe zwischen dem 1. März und 31. Juli 2026. Infolge dieser Angriffe kam der Schiffsverkehr praktisch zum Erliegen. ▸

1 www.lloydslist.com/LL1156656/Iran-establishes-safe-shipping-corridor-for-approved-and-paid-for-transits [Abruf: 07.10.2026]

2 www.reuters.com/world/middle-east/iran-considers-levying-transit-fees-ships-hormuz-strait-lawmaker-says-2026-03-19 [Abruf: 07.10.2026]

3 www.lloydslist.com/LL1156656/Iran-establishes-safe-shipping-corridor-for-approved-and-paid-for-transits [Abruf: 07.10.2026]

Auswirkungen auf die maritime Infrastruktur

Am ersten Tag verschoss der Iran 350 Raketen und 294 Drohnen gegen Häfen und Energieinfrastruktur in der Region. Nach drei Wochen hatte sich die Zahl der eingesetzten Systeme (ballistische Raketen und Drohnen) bei 20 bis 40 Raketen und 60 bis 90 Drohnen täglich eingependelt. Die Anzahl der Angriffe hatte zwar abgenommen, dennoch waren diese Angriffe so schwerwiegend, dass sie a) das Leben in der Region weiter beeinträchtigten und b) immer mehr Zerstörungen anrichteten.

Dabei richteten sich die iranischen Angriffe insbesondere auf die Energieinfrastruktur in der Region.[4] Neben Anlagen am Persischen Golf wurden auch Ölterminals in Fudschaira in den Vereinigten Arabischen Emiraten und Salalah im Oman getroffen und schwer beschädigt. Dies ist besonders relevant, weil eine Pipeline vom Golf nach Fudschaira führt, in der Öl, trotz Schließung der Straße von Hormus, transportiert werden kann.[5]

Am 18. März wurde die weltweit größte Anlage zur Verflüssigung von Erdgas in Ras Laffan in Katar getroffen und schwer beschädigt.[6] Am 7. April wurde der Chemiepark von Dschubail in Saudi-Arabien getroffen und beschädigt.[7] Am 8. April traf eine Drohne die Ost-West-Pipeline in Saudi-Arabien. Diese war als Ersatz für den Weg durch den Persischen Golf in ihrer Bedeutung gestiegen.[8] Am 9. September wurde die Pipeline erneut angegriffen und zerstört. Sie wurde daraufhin geschlossen.[9]

In der Folge der Angriffe stellte Katar die Produktion von Erdgas ein, Saudi-Arabien drosselte die Ölförderung, der Irak stellte sie ganz ein. Katar produziert 20 Prozent des weltweiten Flüssiggases (Liquefied Natural Gas/LNG), so dass aufgrund dieser Entwicklungen die Preise für Gas weltweit stark anstiegen.

Verschärft wurde diese Tendenz dadurch, dass weltweit sehr viel weniger Vorräte an Erdgas vorhanden sind als an Erdöl. Zudem arbeiten die verbleibenden LNG-Produzenten am Limit. Stark gestiegene Frachtraten (bei Tankern vom Typ Very Large Crude Carrier/VLCC liegen diese inzwischen bei über 500.000 US-Dollar pro Tag) und Versicherungsprämien machen einen Transport per Schiff durch Hormus selbst dann unwirtschaftlich, wenn kein Angriff auf das Schiff erfolgt.

Die Straße von Hormus blieb für den allgemeinen Schiffsverkehr faktisch gesperrt. Vereinzelt passierten Schiffe den Seeweg, oft nachdem sie dies mit dem Iran abgestimmt hatten. Der Monitoringdienst TankerTrackers verwies darauf, dass im Monat März 2026 insgesamt 84 Tanker durch Hormus gefahren sind[10] – die meisten davon iranische.

Mitte März gab es Berichte darüber, dass der Iran Seeminen in der Straße von Hormus verlegt habe. Es wurden auch konkrete Minentypen genannt, von denen insgesamt etwa zwölf Stück verbracht worden seien. Es soll sich um Ankertauminen vom Typ Maham 3 und Grundminen vom Typ Maham 7 handeln.[11] Während der Einsatz von Seeminen fester Teil der iranischen Doktrin zur Verteidigung seiner Gewässer ist (was einen Einsatz wahrscheinlich macht), wurde als Gegenargument genannt, dass bis dato kein Schiff auf eine

4 www.tagesschau.de/ausland/asien/iran-krieg-oelsektor-golfstaaten-100.html [Abruf: 07.10.2026]

5 www.cnbc.com/2026/03/12/strait-of-hormuz-oil-pipelines-iran-war-saudi-arabia-uae.html [Abruf: 07.10.2026]

6 www.reuters.com/business/energy/iran-attack-damage-wipes-out-17-qatars-lng-capacity-three-five-years-qatarenergy-2026-03-19 [Abruf: 07.10.2026]

7 www.jpost.com/middle-east/iran-news/article-892330 [Abruf: 07.10.2026]

8 www.bloomberg.com/news/articles/2026-04-08/saudi-arabia-s-crucial-east-west-pipeline-hit-by-drone-attack [Abruf: 07.10.2026]

9 www.ft.com/content/3bafb3ae-ba94-44f0-984c-ec7c9f54a5e0?syn-25a6b1a6=1 [Abruf: 07.10.2026]

10 x.com/tankertrackers/status/2039128185237913782 [Abruf: 07.10.2026]

11 maritime-executive.com/article/report-floating-and-bottom-mines-detected-in-strait-of-hormuz [Abruf: 07.10.2026]

Mine gelaufen ist. Auch wurde darauf verwiesen, dass der Iran seinen eigenen Schiffsverkehr ebenfalls stören würde, sollte er Hormus verminen. Es blieb also unklar, ob tatsächlich Seeminen eingesetzt wurden.

Die Lage nach dem ersten Waffenstillstand

Am Morgen des 8. April 2026 erklärten sich die USA und der Iran bereit, einen 14-tägigen Waffenstillstand zu schließen. Zugleich wurden Verhandlungen in Islamabad angekündigt. Am 9. April erklärten die iranischen Revolutionsgarden, dass sie im südlichen Bereich der Straße von Hormus Minen ausgebracht hätten. Ebenso wiesen sie die Schifffahrt an, den seit einigen Wochen bestehenden Weg weiter im Norden zu nehmen. In diesem Zusammenhang wurde eine Karte veröffentlicht, die das Sperrgebiet und den neuen Weg darstellt (siehe Abbildung 1).

In diesem Zuge meldeten mehrere Medien, dass der Iran einige Minen in der Straße von Hormus gelegt habe. Es hieß zum Teil, dass der Iran nicht genau wisse, wo seine Minen verlegt seien.[12] Da die Verlegung vermutlich verdeckt und durch mehrere kleine Boote erfolgte, war diese Darstellung nachvollziehbar. Ebenfalls erschien es unwahrscheinlich, dass der Iran in dem Sperrgebiet viele Minen gelegt hatte, da mehrfach Schiffe durch dieses Gebiet gefahren waren, ohne auf eine Mine zu laufen.

Das Legen von Seeminen in Gewässern des Omans und der Vereinigten Arabischen Emirate ist ein Verstoß gegen das Völkerrecht. Es hat für den Iran aber taktische Vorteile. Der Schiffsverkehr wird damit gezwungen, weiter nördlich, direkt durch iranische Gewässer zu fahren. Hier, dicht unter der Küste, kann der Iran den Verkehr besser aufklären und gegebenenfalls auch mit Waffen auf ihn wirken.

Nach der Bekanntgabe des Waffenstillstands am 8. April fuhren erstmals wieder Schiffe in den Golf hinein, auch stieg die Zahl der Passagen leicht an. So wurden in den 36 Stunden nach Verkündung des Waffenstillstands zehn Passagen vermeldet. Weitere sieben Passagen waren unterwegs.[13]

Am 11. April fanden die Verhandlungen in Islamabad statt.[14] Sie wurden aber nach einem Tag ohne Ergebnisse abgebrochen. Strittig waren vor allem der Umgang mit dem Atomprogramm, der Krieg im Libanon und die Einbeziehung iranischer Aktivitäten in der Region.

Einen Tag später verkündete der US-Präsident eine Seeblockade, die alle Schiffe betraf, die aus iranischen Häfen auslaufen oder sie anlaufen wollten.[15] Auch sollten alle Schiffe aufgebracht werden, die für ihre Passage an den Iran Maut gezahlt hatten. In der Folge wurden Schiffe, die für den Iran fuhren, von den USA angegriffen und an einer Passage von Hormus gehindert.

Die erste Phase der Blockade begann effektiv am 13. April; bis zum 18. Juni hinderten die USA nach eigenen Angaben 142 Schiffe an einer Fahrt von/nach Iran.[16] Nach einem knapp einmonatigen Waffenstillstand verkündete das US Central Command die Wiederaufnahme der Seeblockade.[17] Bis zum 20. September 2026 hinderten die USA so weitere 109 Schiffe an einer Weiterfahrt, entweder nach Iran einlaufend oder aus dem Land auslaufend.[18] ▶

12 www.jpost.com/middle-east/iran-news/article-892623 [Abruf: 07.10.2026]

13 x.com/sentdefender/status/2043158579612422558 [Abruf: 07.10.2026]

14 x.com/HamidRezaAz/status/2043078770282893570 [Abruf: 07.10.2026]

15 www.centcom.mil/media/public-releases/article/4457255/us-to-blockade-ships-entering-or-exiting-iranian-ports/ [Abruf: 07.10.2026]

16 x.com/centcom/status/2066211045740335312 [Abruf: 07.10.2026]

17 www.centcom.mil/media/public-releases/article/4542098/us-forces-to-resume-naval-blockade-against-iran [Abruf: 07.10.2026]

18 x.com/centcom/status/2101685419179954548 [Abruf: 07.10.2026]

Die Wirkung der US-Blockade ist unter Experten umstritten. Einerseits könnte sie dafür sorgen, dass China und Indien, die Hauptabnehmer von iranischem Öl, Druck auf Teheran ausüben. Andererseits könnte der Verlust weiterer zwei Millionen Barrel pro Tag – so viel Öl hat der Iran jüngst exportiert – den Ölpreis weltweit weiter ansteigen lassen. Auch hat Saudi-Arabien zwar den Durchlass seiner Ost-West-Pipeline zum Roten Meer erhöht, er beträgt nun sieben Millionen Barrel pro Tag. Sie bleibt aber empfindlich gegenüber iranischen Angriffen.

Befürworter der Blockade wollen das iranische Öl beschlagnahmen – so würde es dem Weltmarkt zur Verfügung stehen. Allerdings wird der Iran dann seine Exporte vermutlich einstellen, damit sein Öl nicht den USA in die Hände fällt. Zudem könnten China und Indien damit beginnen, ihre Öltransporte militärisch abzusichern, was die Blockade erschweren würde.

Passagen durch die Straße von Hormus 2026
(ein-/auslaufend, AIS-basiert).
Quelle: Lloyd's List Intelligence SeaSearcher, 2026

Monat	Anzahl der Schiffe
Januar	4.310
Februar	4.023
März	219
April	441
Mai	291
Juni	633
Juli	630
August	395

In den Monaten nach dem Waffenstillstand folgte eine Serie von Phasen, in denen Hormus mal „offen" und dann wieder „geschlossen" war. Ultimaten wurden gesetzt und wieder verlängert, die Lage blieb volatil. Im Schnitt passierten pro Tag etwa 20 Schiffe die Meerenge nach dem Waffenstillstand.

Am 5. Mai verkündete der Iran die Einrichtung einer Behörde für das Management der Straße von Hormus, für deren Passage eine Gebühr erhoben wurde. Am 17. Juni unterzeichneten der Iran und die USA ein Memorandum of Understanding zu Hormus. In dessen Folge stieg die Zahl der Schiffspassagen auf etwa 50 pro Tag. Am 10. Juli erklärten die USA das Memorandum für beendet. Infolgedessen ging die Zahl der Schiffe auf weniger als 20 am Tag zurück. Insgesamt passierten 3.456 Seeschiffe Hormus in den knapp sechs Monaten vom 1. März bis zum 18. August. Das entspricht 20 Prozent des Niveaus vor dem Krieg.[19]

Bewertung und Ausblick

Infolge des Krieges am Golf ist die Schifffahrt in der Region fast zum Erliegen gekommen. Der Iran hat mehrfach gezeigt, dass er seine Forderungen mit Gewalt durchsetzen kann und will. Die Beispiele Ukraine und Jemen zeigen: Man muss keine schwimmenden Plattformen haben, um eine Meerenge sperren zu können. In der Straße von Hormus sind die Bedingungen für das Sperren der Seestraße von Land aus günstiger als im Schwarzen Meer oder im Bab al-Mandab. Zudem verfügt der Iran über erheblich mehr Mittel für diesen Zweck. Von daher waren Meldungen über die Vernichtung der iranischen Seestreitkräfte irreführend.

Die Sperrung von Hormus hat Öl und Gas verknappt und die Preise ansteigen lassen. Neben

19 edition.cnn.com/interactive/2026/08/world/strait-of-hormuz-shipping-data-traffic-routes-vis-intl/ [Abruf: 07.10.2026].
Hinweis d. Red.: Angaben über die Anzahl der Passagen durch die Straße von Hormus seit März 2026 sind unterschiedlich. Einige Quellen nutzen nur Daten des globalen Automatic Identification System (AIS), andere nutzen Angaben auch über Schiffe, die ohne eingeschaltetes AIS gefahren sind.

dem Fehlen von Öl und Gas hat diese Sperrung auch Folgen für andere Grundstoffe. So schätzten die VN, dass etwa ein Drittel der weltweit verschifften Düngemittel von der Sperrung betroffen ist. Die Golfstaaten hatten in den vergangenen vierzig Jahren eine Chemieindustrie aufgebaut, die Öl und Gas nutzte, um Grundprodukte herzustellen.

Angriffe der Huthi-Rebellen auf die saudische Infrastruktur am Roten Meer, die Ost-West-Pipeline und Verladeterminals in Yanbu haben eine wichtige Alternativroute behindert und den Druck auf den Energiemarkt weiter verstärkt.[20]

Der Ausblick bleibt eher negativ. Ein freier Warenverkehr durch Hormus ist nicht absehbar. Die Energieversorgung wird daher – insbesondere beim Erdgas beziehungsweise LNG – angespannt bleiben. Dies wird erhebliche Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und insbesondere auf Entwicklungs- und Schwellenländer haben. ■

Der Autor

Kapitän zur See Sebastian Hamann ist Referent für Planung und Grundlagen im Operativen Führungskommando der Bundeswehr. Zusätzlich verfasst er regelmäßig Beiträge als externer Experte für maritime Sicherheit mit Fokus auf den Nahen Osten für das Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel. Sein Beitrag enthält seine persönlichen Ansichten und spiegelt nicht notwendigerweise die Auffassungen der Bundeswehr oder des Bundesministeriums der Verteidigung wider.

20 www.ft.com/content/3bafb3ae-ba94-44f0-984c-ec7c9f54a5e0?syn-25a6b1a6=1 [Abruf: 07.10.2026]

Strategischer Wettbewerb in der Arktis

Die Arktis hat ihren Sonderstatus als Ort strategischer Abgeschiedenheit und internationaler Kooperation längst verloren. Auch infolge des Klimawandels wird sie zu einem zentralen Schauplatz von Geopolitik. Insbesondere treffen NATO, Russland und mittlerweile auch China hier direkt aufeinander.

von Moritz Brake und Jan Sälzer

Das alte Leitbild eines „High North, Low Tension", das nach dem Ende des Kalten Krieges die internationale Wahrnehmung prägte, ist Vergangenheit. Kooperation, wissenschaftlicher Austausch und gemeinsame Umweltpolitik standen im Vordergrund, während militärische Fragen bewusst aus Institutionen wie dem Arktischen Rat ausgeklammert wurden. Spätestens seit Russlands Angriff auf die Ukraine im Jahr 2022 lässt sich dieses Bild nicht mehr aufrechterhalten. Die Arktis entwickelt sich wieder zu einem Schauplatz machtpolitischer Konkurrenz.

Die Arktis hat keineswegs erst in jüngster Zeit strategische Bedeutung erlangt. Vielmehr war die Region seit Jahrhunderten Gegenstand geopolitischen Wettbewerbs. Bereits die frühen europäischen Expeditionen und kolonialen Aktivitäten dienten nicht allein wissenschaftlichen oder wirtschaftlichen Zwecken, sondern waren eng mit machtpolitischen Interessen verbunden. Der Wettbewerb um Handelsrouten, Ressourcen und territoriale Kontrolle prägte die Entwicklung der Arktis seit der frühen Neuzeit.

Während der beiden Weltkriege gewann die Region zusätzlich erhebliche militärstrategische Bedeutung. Die Kontrolle maritimer Versorgungsrouten, Wetterstationen sowie arktischer Infrastruktur spielte insbesondere im Zweiten Weltkrieg eine zentrale Rolle. Im Kalten Krieg entwickelte sich die Arktis schließlich zu einem zentralen strategischen Spielfeld der nuklearen Abschreckung. Mit nuklear bestückten U-Booten in der sowjetischen „Bastion" im Seegebiet nahe der Kola-Halbinsel, dem arktischen Zugang der Nordflotte in den Nordatlantik, dem sogenannten Greenland-Iceland-United Kingdom Gap (GIUK Gap), sowie transarktischen Flugbahnen ballistischer Raketen bekam die Region eine Bedeutung, die nie ganz schwand, nun aber mit Russlands Aufrüstung, seinem Ausbau von Marine und nuklearem Arsenal, eine neue Brisanz entwickelt.

In der Arktis zeigt sich, dass Russland und China militärische, wirtschaftliche und wissenschaftliche Aktivitäten als Teil einer Gesamtstrategie betrachten und daher auch in Deutschland nicht separat gedacht werden können. Die Militarisierung der Arktis ist Teil einer größeren Dynamik des geopolitischen Wettbewerbs, die sich vom Ukrainekrieg über Spannungen an der NATO-Ostgrenze bis zum Roten Meer und zur Straße von Hormus zieht.

Gleichzeitig trifft in der Arktis machtpolitischer Wettbewerb unmittelbar auf den globalen Klimawandel. Gerade hier zeigt sich, wie sehr beide Dynamiken miteinander verknüpft sind und sich gegenseitig verschärfen können. Die Erwärmung der Arktis vollzieht sich viermal schneller als die durchschnittliche Erwärmung des gesamten Planeten. Das Abschmelzen des Meereises verändert die Rahmenbedingungen der Region grundlegend.

Schmelzendes Eis, wachsende Konkurrenz

Neue Schifffahrtsrouten wie die Nordost-Passage, die Nordwest-Passage und perspektivisch auch die transpolare Route gewinnen wirtschaftlich und strategisch an Bedeutung. Dadurch eröffnen sich nicht nur Handelsrouten, sondern auch leichter zugängliche Routen und Wege für machtpolitische Einflussnahme – auch mit militärischen Mitteln. Gleichzeitig werden bislang schwer zugängliche Rohstoffvorkommen besser erreichbar. Der Klimawandel wirkt dabei weniger als unmittelbare Ursache militärischer Konkurrenz denn als Katalysator bereits bestehender geopolitischer Interessen. Er schafft neue Handlungsmöglichkeiten und erhöht den strategischen Wert der Region erheblich.

Im Zentrum sich erwärmender Konflikte steht die Frage, wie unterschiedliche Akteure diese Entwicklungen sicherheitspolitisch interpretieren und welche Konsequenzen daraus entstehen. Russland betrachtet die Arktis als unverzichtbaren Bestandteil seiner wirtschaftlichen Zukunft, seiner militärischen und nuklearen Handlungsfähigkeit und seines Großmachtstatus. Der Ausbau der Nordflotte, die Reaktivierung ehemaliger sowjetischer Militärstützpunkte und die Modernisierung der „Bastion“ in der Barentssee werden als notwendige Schutzmaßnahmen gegenüber einer wahrgenommenen Bedrohung durch die NATO dargestellt.

Gleichzeitig haben die westlichen Arktisanrainer die Arktis sicherheitspolitisch in den Fokus gerückt. Kanada betont seine Souveränität über die Nordwestpassage und baut militärische Fähigkeiten im Hohen Norden aus, von neuen Eisbrechern bis hin zu arktisfähigen U-Booten. Norwegen unterstreicht die Notwendigkeit verstärkter militärischer Präsenz zur Sicherung seiner nördlichen Gebiete.

Die sich stark vertiefende strategische Partnerschaft zwischen Kanada, Deutschland, Norwegen und der EU sowie den anderen europäischen NATO-Partnern zeigt sich auch im geplanten Beitritt Kanadas zum deutsch-norwegischen konventionellen U-Boot-Programm U212CD. Es geht dabei bewusst um den Einsatz der U-Boote in arktischen Gewässern – in Reaktion auf die sich dort verschärfenden Spannungen.

Auf diese Weise wird die Arktis für Deutschland zu einem konkret relevanten strategischen Handlungsfeld, und zwar nicht nur für Wissenschaft und Forschung. Dabei sind wissenschaftliche Erkenntnisse wie die des in der Polarforschung auf weltweit höchstem Niveau aktiven Alfred-Wegener-Instituts längst auch militärisch von Bedeutung.

Für die USA führen Abschmelzen des Eises und Zunahme russischer, aber auch chinesischer Präsenz in der Arktis zu verstärktem Interesse – inklusive territorialer Ambitionen in Richtung Grönland. Die unmittelbare militärische Relevanz der Arktis für die USA, die sich nicht grundlegend von der des Kalten Krieges unterscheidet, fällt hier zusammen mit der strategischen Bedeutung von Rohstoffquellen. Insbesondere Seltene Erden, die im Wettbewerb mit China eine große Bedeutung entfalten, sollen hier erschlossen werden.

In Zusammenarbeit mit Russland, aber mit großen eigenständigen Ambitionen als selbsterklärter „Near-Arctic State“, dehnt China seinen Einfluss in der Arktis aus. Mit dem geplanten Aufbau einer „Polar Silk Road“ sowie umfangreichen Investitionen in Infrastruktur und Energieprojekte verfolgt Peking langfristige wirtschaftliche und geopolitische Interessen. Obwohl China seine Aktivitäten überwiegend wirtschaftlich und wissenschaftlich begründet, werden sie von westlichen Staaten zunehmend als sicherheitspolitische Herausforderung interpretiert. Zumal sich innerhalb ▸

des chinesischen Staats die Grenze zwischen Militär und zivilen Institutionen nicht sauber trennen lässt und anderweitig üblicherweise zivile Akteure wie Fischereischiffe auch für militärische Aufgaben eingesetzt werden.

Um eine Eskalation des machtpolitischen Wettbewerbs in der Arktis einzuhegen, erscheint die bestehende institutionelle Architektur wenig geeignet – und sie unterliegt den gleichen Voraussetzungen wie die aktuell seitens Russlands blockierten Elemente der europäischen Friedensarchitektur. Der Arktische Rat wurde bewusst ohne sicherheitspolitisches Mandat geschaffen und konnte deshalb über viele Jahre erfolgreich zur Kooperation in Umwelt-, Forschungs- und Entwicklungsfragen beitragen. Mit der Rückkehr militärischer Konkurrenz stößt dieses Modell jedoch an seine Grenzen, die machtpolitische Dy-

Schifffahrtsrouten in der Arktis



© Bundeswehr/Andreas Fey

namik in der Arktis abzubilden. Seit dem russischen Angriff auf die Ukraine ist die politische Zusammenarbeit weitgehend ausgesetzt. Damit fehlen wichtige Mechanismen für Vertrauensbildung, Krisenkommunikation und Deeskalation.

Vor diesem Hintergrund bilden sich bei einem Blick in die Zukunft mögliche Konfliktszenarien. Ein großangelegter konventioneller Krieg in der Arktis erscheint aufgrund extremer Umweltbedingungen, nuklearer Abschreckung und logistischer Herausforderungen weiterhin wenig wahrscheinlich. Deutlich realistischer sind hybride Konfliktformen. Cyberangriffe, GPS-Störungen, Spionage, Sabotage Kritischer Infrastruktur oder Eingriffe in Unterseekabel bieten Möglichkeiten, politischen Druck auszuüben, ohne die Schwelle eines offenen militärischen Konflikts zu überschreiten. Die Arktis entwickelt sich so zunehmend zu einem Raum permanenter Konkurrenz in der Grauzone zwischen Frieden und Krieg.

Strategisch ist, neben der großen Bedeutung für nukleare Abschreckung, die Rolle der Arktis als Zugang Russlands in den Nordatlantik längst wieder relevant für die Planung der NATO. Russische U-Boote sind nicht nur Träger von Nuklearwaffen, sondern zudem in der Lage, die für Europa in Frieden und Krieg lebenswichtigen maritimen Verbindungswege im Atlantik zu bedrohen. Nicht nur militärische Versorgung und Truppenbewegungen von Nordamerika nach Europa, sondern ein großer Teil des Seehandels, der europäische Häfen erreichen muss, geht durch dieses Seegebiet. Deutschland und seine europäischen Verbündeten sind für ihre wirtschaftliche Wettbewerbs- und ihre Verteidigungsfähigkeit auf Seehandel angewiesen. Und diese Verbindungslinien lassen sich über den Zugang durch die Arktis von Russland in einem Konfliktfall ernsthaft bedrohen.

Bewertung

Die gegenwärtige Militarisierung der Arktis ist kein Zufall. Und dass sie hier so eng verwoben mit dem Klimawandel ist, ebenfalls nicht. Vor Europas nördlichen Küsten spielen sich zwei der großen Herausforderungen dieser Zeit in enger Wechselwirkung ab: Der eskalierende globale machtpolitische Wettbewerb und der Klimawandel drohen sich gegenseitig zu verstärken. Der Klimawandel erhöht den strategischen Wert der Region, was mit dem Ausbau militärischer Präsenz einhergeht, bei gleichzeitig sinkender Priorität für Klimaschutzmaßnahmen insgesamt. Die sehr viel kurzfristiger wirksame existenzielle Gefahr eines militärischen Angriffs verdrängt Klimaschutz oft von der Spitze der politischen Agenda, da die Folgen des Klimawandels erst mit größerer Verzögerung greifen.

Dabei zeigt die Arktis, wie sehr beides bereits aufeinander Einfluss hat. Die Arktis hat ihren Charakter als Ausnahme- und Kooperationsraum der Peripherie längst verloren und entwickelt sich zunehmend zu einem zentralen Schauplatz globaler Großmachtkonkurrenz. Früher war die Arktis hierzulande eher ein abgeschiedener blinder Fleck auf der politischen und strategischen Landkarte. Heute muss sie auch für Deutschland notwendig Teil einer globalen Gesamtstrategie sein. ■

Die Autoren

Moritz Brake ist Korvettenkapitän der Reserve, Geschäftsführer der maritimen Beratungsagentur Nexmaris und Senior Fellow für maritime Sicherheit und Strategie am Think-Tank CASSIS der Universität Bonn. Jan Sälzer ist Oberleutnant zur See und Operationsdienstoffizier in der Deutschen Marine. Ihr Beitrag enthält ihre persönlichen Ansichten und spiegelt nicht notwendigerweise die Auffassungen der Bundeswehr oder des Bundesministeriums der Verteidigung wider.

Die „nasse Flanke“ und rechtliche Notwendigkeiten in der Zeitenwende

Russland nutzt für seine hybriden Angriffe auf See juristische Angriffspunkte: die Ausschließlichkeit der Flaggenstaatsjurisdiktion, schwer zurechenbare Taten, Unsicherheiten im Umgang mit Zuständigkeiten. Die Antwort darauf: nicht auf neues Recht setzen, sondern die Möglichkeiten des vorhandenen Rechts ausschöpfen. Verfassungs- und Völkerrecht bieten mehr Spielraum als häufig angenommen.

von Tim R. Salomon

2026 belegt erneut, dass Sicherheitsherausforderungen häufig eine ausgeprägte maritime Dimension haben – von der Nord- und Ostsee über das Südchinesische Meer bis hin zum Bab al-Mandab und der Straße von Hormus. In der Marine wissen wir, dass sich politische Spannungen stets auf die Lage auf See auswirken und wir von Stabilität auf See abhängen. Zahlen, die gern vergessen werden, belegen dies: Bis zu 90 Prozent des Welthandelsvolumens werden auf dem Seeweg abgewickelt und rund 99 Prozent des Datenverkehrs laufen über Unterseekabel.

Auch Bedrohungen unserer äußeren Sicherheit treten häufig zuerst dort auf. Die Umstände auf See und der Rechtsrahmen begünstigen hier Machtprojektionen und lassen selbst ein offensives staatliches Agieren zu, ohne sogleich in militärische Auseinandersetzungen zu geraten. Dies wird seit Längerem von Akteuren im hybriden Spektrum genutzt.

Umso wichtiger ist, dass Behörden und Seestreitkräfte maritimen Bedrohungen begegnen können. Der Rechtsrahmen ist dabei ein zentraler Faktor, er setzt die Parameter. Diese gilt es zu beachten, selbst wenn andere Staaten sie brechen; die Spielräume, die das Recht bietet, gilt es jedoch zu nutzen. Will man für eine Rechtsordnung einstehen, muss man innerhalb der von ihr gesetzten Parameter wirkungsvoll reagieren, wenn sie angegriffen wird.

Die Bedrohungslage und der Rechtsrahmen

2026 zeigt sich deutlicher denn je, dass Russland uns hybrid angreift, weil es uns insoweit für verwundbar hält. Der Präsident des Bundesnachrichtendienstes, Martin Jäger, umschrieb die Ziele dieses Vorgehens im Bundestag am 13. Oktober 2025 wie folgt: „Das Handeln Russlands ist darauf angelegt, die NATO zu unterminieren, europäische De-

mokratien zu destabilisieren, unsere Gesellschaften zu spalten und einzuschüchtern. [...] Europa soll vor Furcht und Handlungsstarre gelähmt und in die Selbstaufgabe getrieben werden".[1]

Die öffentlichen Belege für die Dimension des Problems häufen sich. Teil des fast schon akzeptierten Status quo sind Desinformationskampagnen. Auch die Marine musste sich 2026 aus Moskau wieder nachsagen lassen, „die Legalität des modernen deutschen Staats" sei „infrage gestellt".[2] durch den Betrieb des Führungsstabs Commander Task Force Baltic (CTF Baltic) aus Rostock. Für den Beleg des so propagierten Verstoßes gegen den Zwei-plus-Vier-Vertrag gibt es völkerrechtlich keinerlei überzeugende Argumentation.[3] Der Vorwurf allein genügt jedoch, um eine Gesellschaft zu verunsichern, die das Handeln ihrer staatlichen Akteure zu Recht an hohen Maßstäben misst.

Aber die Bedrohung reicht über Desinformation weit hinaus. Wir sehen Cyberangriffe, mit denen selbst Verfassungsorgane, aber auch Kritische Infrastruktur von staatlichen Akteuren angegriffen werden.[4] Wir erleben Drohnenüberflüge im Inland und auf See. Die Ziele sind ersichtlich: Informationsgewinnung, Verunsicherung, Destabilisierung, kurzum: shaping the battlefield. Und dies nicht mehr nur unterschwellig, wie etwa Russland zugeschriebene Anschlagsversuche und Sabotageakte auch gegen Kriegsschiffe verdeutlichen.

Unsere seeseitigen Verwundbarkeiten sind mit Nord Stream 1 und 2 sowie Beschädigungen von Seekabeln in der Ostsee eindrucksvoll belegt worden. Dass Letztere mit der durch CTF Baltic koordinierten maritimen Kräftepräsenz kaum mehr aufgetreten sind, ist ein Indiz dafür, dass wir Gegenmittel finden. Es mag zugleich als Erklärung für den russischen Unmut über diese Einrichtung dienen.

Das Völkerrecht und Handlungsspielräume für maritime hybride Bedrohungen

Maritime hybride Angriffe werden durch eine Reihe rechtlicher Umstände erleichtert. In internationalen Gewässern, also auf der Hohen See und in den Ausschließlichen Wirtschaftszonen, gilt nach Artikel 92 Absatz 1 des VN-Seerechtsübereinkommens (SRÜ), dass ein Schiff „unter der Flagge eines einzigen Staates" fährt und grundsätzlich nur dessen Hoheitsgewalt untersteht.

Ein Staat, der von ihm genutzte zivile Schiffe unter der Flagge von Staaten mit defizitärer Kontrolle fahren lässt, kann die flaggenstaatliche Kontrolle leerlaufen lassen, die Schiffe zugleich gegen den Zugriff von Drittstaaten absichern und dabei vordergründig bestreiten, mit ihnen überhaupt in Verbindung zu stehen. Die sogenannte russische Schattenflotte verdeutlicht die Folgen. Zwar werden insoweit teils auch flaggenlose Schiffe genutzt, vom Grundprinzip her sind aber Flaggenstaaten vorgeschaltet, um Sanktionen zu umgehen und so die Finanzierung des Angriffskrieges gegen die Ukraine zu sichern – einer Aggression, dem schwersten aller internationalen Verbrechen, die das Völkerrecht kennt.[5]

Werden solche Schiffe genutzt, um zum Beispiel Infrastruktur auf See zu schädigen, bleibt es bei der Zuständigkeit des Flaggenstaats – von wenigen Durchbrechungen abgesehen, etwa im Fall der Pi- ▶

1 Aussagen im Kontext der öffentlichen Anhörung im Bundestag am 13. Oktober 2025

2 Handelsblatt vom 7. Mai 2026 „Medwedew spricht geeintem Deutschland Existenzberechtigung ab"

3 Siehe Bundestag, WD 2 – 3000 – 059/24 (4. November 2024) sowie WD 2 – 3000 – 061/24 (13. November 2024); zudem Bruns/Meiertöns, Verfassungsblog vom 6. November 2024

4 Z.B. BMI vom 3. Mai 2024, „Cyberangriffe auf die SPD und auf Rüstungs-, IT- und Luftfahrtunternehmen sind APT 28 und damit dem russischen Militärgeheimdienst GRU zuzuordnen"

5 Urteilsbegründung des Internationalen Militärgerichtshofs in Nürnberg 1946, S. 16819, digitalisiert: nuremberg.law.harvard.edu [Abruf: 09.10.2026]

raterie. Durch zivile Schiffe verursachte Schädigungen maritimer Infrastruktur können zudem häufig nicht sofort einem Staat zugerechnet werden,[6] eine Voraussetzung für viele völkerrechtliche Reaktionen, etwa Gegenmaßnahmen nach dem Recht der völkerrechtlichen Verantwortung von Staaten.[7] Nicht nur wegen ihrer Atypik entziehen sie sich außerdem häufig einer klaren Einordnung als bewaffnete Angriffe im Sinne des Artikels 51 VN-Charta.

Abgesehen davon: Wird auf solche hybriden Angriffe überhaupt reagiert, wird nicht selten die legitime Reaktion propagandistisch als Eskalation und Rechtsbruch verzerrt. Desinformation geht, wie im Fall von CTF Baltic, häufig mit rechtlichen Scheinargumentationen einher.

Eine ähnliche Diskussionsdynamik sehen wir im Kontext der Schattenflotte: Unter anderem Frankreich hat vermehrt den rechtskonformen Weg beschritten, über sogenannte flag verification boardings nach Artikel 110 Absatz 1 (d) SRÜ mit Marinekräften an Bord von staatenlosen Schattenflottenschiffen zu gelangen und dann nach französischem Recht Strafverfahren zu eröffnen. So gelang es Frankreich, spürbare Nadelstiche zu setzen. Nicht lange warten musste man auf die Desinformation aus dem Kreml: Frankreich begehe Piraterie nach Artikel 101 SRÜ.

Ein solcher Vorwurf sichert Aufmerksamkeit, wenngleich er keine rechtliche Substanz hat: Piraterie kann von Staatsschiffen überhaupt nicht begangen werden, solange deren Besatzung nicht zuvor gemeutert hat (Artikel 102 SRÜ); Piraterie setzt eine Tatbegehung zu privaten (und nicht staatlichen) Zwecken voraus; schließlich erfordert Piraterie eine illegale Handlung, während das französische Handeln ohne Weiteres auf Grundlage der Vorgaben des SRÜ erfolgt.

Der nationale Rechtsrahmen und Angriffsflächen für hybride Angriffe

Geht es um staatliche Reaktionen von deutscher Seite, zum Beispiel im Fall hybrider Angriffe auf See, stellen sich zudem häufig Zuständigkeitsfragen im nationalen Recht.

Unabhängig von den Meinungsstreitigkeiten im Wehrverfassungsrecht – etwa auch zur Frage, ob Streitkräfteeinsätze im Ausland überhaupt verfassungsrechtlichen Restriktionen über das Völkerrecht hinaus unterliegen, wogegen vieles spricht – ist jedenfalls klar: Die Streitkräfte tragen den Verteidigungsauftrag nach Artikel 87a Absatz 1 des Grundgesetzes, der eine verfassungsunmittelbare Zuständigkeits- und Befugnisnorm ist.

Die Verfassung definiert nicht, was Verteidigung ist. Der Begriff ist auslegungsbedürftig, wobei die Auslegung auch veränderte Bedrohungen einbeziehen kann.[8] Der Hauptteil des Verteidigungsauftrags wird durch Lagebilderstellung und Abschreckung militärischer Bedrohungen von außen erfüllt;[9] selbstverständlich können die Streitkräfte solche Bedrohungen aber auch abwehren.

Über Streitkräfteeinsätze entscheidet grundsätzlich zunächst die Bundesregierung. Im Rahmen der verfassungsrechtlichen Vorgaben ist auch das Parlament zur Entscheidung berufen. Die Streitkräfte haben damit eine Sonderstellung inne, auch weil vorrangig das Völker- und das Verfassungsrecht den rechtlichen Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung setzen. Nur in Ausnahmesituationen können Streitkräfte im Inland für reine Polizeiaufgaben, unter anderem die zivile Gefahrenabwehr, herangezogen werden.[10] Dies folgt dem Zweck des Verfassungsgebers, die Streitkräfte, soweit sie jenseits des Verteidigungsauftrags

6 Dazu Art. 4 ff. der ILC Articles on State Responsibility

7 Siehe Art. 22 der ILC Articles on State Responsibility

8 Zum Ganzen Salomon, in: v. Kielmansegg/Terhechte/Weingärtner, Handbuch Recht der Streitkräfte, 2025, § 4 Rn. 11 ff.

9 Hillgruber, in: Umbach/Clemens (Hrsg.), GG, 2002, Art. 87a Rn. 31 ff.

10 Z.B. nach Art. 35 Abs. 2 und 3 GG sowie Art. 87a Abs. 3 GG

eingesetzt werden, als „Machtfaktor im Inneren“ einzuhegen.[11]

Wer ist nach alledem zuständig in Situationen, in denen Herkunft, Hintergründe und Qualität einer Bedrohung nicht evident sind, dem Regelfall eines hybriden Angriffs? Handelt es sich um zivile Gefahren oder militärische Bedrohungen? Ist zu unterscheiden zwischen Bedrohungen im Inland und solchen jenseits deutschen Hoheitsgebiets?

Gezielt herbeigeführte unklare Bedrohungssachverhalte erzeugen uneindeutige Zuständigkeiten, die sich durch eine verästelte zivilbehördliche Zuständigkeitsordnung noch potenzieren. Schon diese Umstände reduzieren die Schnelligkeit staatlicher Reaktionen; entstehende Verwundbarkeiten werden ausgenutzt.

Von der Problembeschreibung zu Lösungsansätzen

Wie begegnen wir solchen Herausforderungen bestmöglich? Zunächst mit einem klaren Lageverständnis. Wichtig ist auch, dass die Verteidigung eines rechtsstaatlich verfassten Gemeinwesens nicht mit der Relativierung des Rechtsstaats gelingen kann. Versuchten wir das, machten wir uns zum Instrument gegen uns selbst.

Legitim und erforderlich ist es aber, Spielräume konsequent zu nutzen. Wir leisten dem Rechtsstaat keinen Dienst, wenn wir über die Zuständigkeitsordnung den Blick für Bedrohungen verlieren würden. Genauso würden wir der Völkerrechtsordnung schaden, wenn wir uns als Reaktion auf Völkerrechtsbrüche auf restriktive Positionen zurückzögen und uns so selbst in eine rechtliche Handlungsunfähigkeit gegenüber denjenigen hineinargumentierten, die gezielt die Völkerrechtsordnung angreifen.

Anpassungen einfacher Gesetze können Handlungssicherheit schaffen, ihre Wirkmächtigkeit darf allerdings in Bezug auf die Streitkräfte nicht überschätzt werden. Die Änderung des Luftsicherheitsgesetzes und des UZwGBw (Gesetz über die Anwendung unmittelbaren Zwanges und die Ausübung besonderer Befugnisse durch Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr und verbündeter Streitkräfte sowie durch zivile Wachpersonen) im Kontext der Drohnenabwehr hat zu verbesserten Handlungsgrundlagen beigetragen. Für eine Organisation, die ihre Befugnisse unmittelbar aus Verfassung und Völkerrecht herleitet, sind Änderungen des einfachen Rechts allein jedoch in der Regel keine Gamechanger.

Grundgesetzänderungen sind im politischen Diskurs erheblich schneller gefordert als umgesetzt und sollten ohnehin erst dann in den Blick genommen werden, wenn die Auslegung des Verfassungsrechts nicht hinreicht.[12] Relevante Anpassungen der Völkerrechtslage haben keinerlei Aussicht auf die Anerkennung derjenigen Staaten, deren Taktik es ist, die Schwächen des bisherigen Völkerrechts gezielt zu nutzen. Der Kern der Lösung liegt daher in der Interpretation des bestehenden Rechts unter Ausschöpfung der Auslegungsmethoden.

Ein detaillierterer Blick zeigt auch, dass die Auslegung des Rechts Möglichkeiten eröffnet: Ein verfassungsunmittelbarer, mit Befugnissen hinterlegter Verteidigungsauftrag, der der Bundesregierung flexible Reaktionen auch auf neuartige militärische Bedrohungslagen erlaubt, wäre nicht nur der Zielzustand einer verfassungsrechtlichen Anpassung – er ist nach verbreiteter Verfassungsauslegung bereits der Status quo.[13]

Daher nimmt die Marine rechtliche Verantwortung zur Abschreckung und gegebenenfalls ▶

11 Dazu etwa Wiefelspütz, Das Parlamentsheer, 2005, S. 76 m.w.N.; Depenheuer, in: Dürig/Herzog/Scholz, GG, Art. 87a Rn. 8 (Oktober 2008)

12 Depenheuer, in: Dürig/Herzog/Scholz, GG, Art. 87a Rn. 52 (Okt. 2008) „Interpretationsverantwortung“

13 Vgl. stv. Epping, in: ders./Hillgruber (Hrsg.), GG, Art. 87a Rn. 6 (März 2026); Depenheuer, in: Dürig/Herzog/Scholz, GG, Art. 87a Rn. 52 und 58 (Okt. 2008); Salomon, in: v. Kielmansegg/Terhechte/Weingärtner, Handbuch Recht der Streitkräfte, 2025, § 4 Rn. 12

Abwehr äußerer Bedrohungen schon heute wahr; sie verteidigt bereits die Bundesrepublik und unsere Bündnispartner zur See in einer zunehmend komplexen Bedrohungslage.

Sie muss Anhaltspunkte für staatsexterne Bedrohungen mit potenziell militärischer Qualität auf See erkennen und bewerten, um der politischen Entscheidungsebene Handlungsbedarfe aufzuzeigen. Sie muss sich eng mit anderen Akteuren in der Sicherheitsarchitektur koordinieren, Informationen über Zuständigkeitsgrenzen hinweg austauschen und gegebenenfalls ein gemeinsames Vorgehen abstimmen. Über Zuständigkeiten muss aufgrund unsicherer Sachlage anhand der vorliegenden Erkenntnisse in einer Ex-ante-Betrachtung entschieden werden – wie immer, wenn es auf effektive Bedrohungsabwehr ankommt. Und am Ende muss klar sein: Besser zwei Akteure handeln koordiniert miteinander, als dass unter Berufung auf Unzuständigkeit gar nicht agiert wird. Nichts anderes folgt auch aus dem Verfassungsgebot einer funktionsfähigen militärischen Verteidigung, wie mehrfach in Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts beschrieben.[14]

Auch das Völkerrecht bietet Möglichkeiten für neue Positionierungen.[15] Zum Beispiel bieten die Regeln zur Piraterie Spielräume. Diese sollte man nicht aus einem bloßen Rechtsgefühl heraus vom Tisch wischen. Sähe man in hybriden Schädigungshandlungen gegen Infrastruktur in internationalen Gewässern eine rechtswidrige Gewalttat der Besatzung eines privaten Schiffs zu privaten Zwecken gegen Vermögenswerte an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, so wäre der Tatbestand der Piraterie nach dem Wortlaut des Artikels 101 (a) ii) SRÜ erfüllt.[16]

Das sogenannte Zwei-Schiff-Erfordernis sieht Artikel 101 (a) ii) SRÜ anders als Artikel 101 (a) i) SRÜ nicht vor. Der bloße Verdacht von Piraterie ermöglicht jedenfalls ein Recht auf Betreten nach Artikel 110 Abs. 1 (a) SRÜ.

Einwenden lässt sich, dass mit dem „Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht“ in Artikel 101 (a) ii) SRÜ wohl zunächst nicht die Hohe See gemeint war.[17] Die ursprüngliche Intention, wie sie sich aus den vorbereitenden Arbeiten ergibt, ist nach den völkerrechtlichen Auslegungsregeln jedoch nur nachrangig gegenüber dem Wortlaut.

Auch den Einwand, eine hybride Angriffshandlung erfolge nicht zu privaten, sondern zu staatlichen Zwecken, sollten wir der Gegenseite in einem sich an etwaige Durchsetzungsmaßnahmen anschließenden Verfahren überlassen; denn damit müsste sie den Deckmantel des hybriden Handelns abwerfen. Der erste Anschein spricht bei Privatakteuren auf privaten Schiffen ohnehin für private Zwecke. Der Tatbestand der Piraterie lässt sich demnach bei hybriden Schädigungshandlungen weitaus überzeugender nutzen, als Russland es zur Verurteilung von Maßnahmen, unter anderem denen Frankreichs, im Kontext der Schattenflotte versucht.

Ausblick

Neben einem Bewusstsein für die Bedrohungslage und der zielführenden Interpretation rechtlicher Vorgaben benötigen wir eine breitere Wissensbasis. Wehrverfassungsrecht ist noch immer kaum Thema in der universitären Lehre, auch Völkerrecht ist weit von einem Pflichtfach entfernt. Da-

14 Siehe z.B. BVerfGE 48, 127 (159 f.); 69, 1 (21); 70, 170 (220 f.)

15 Instruktiv auch Proelß/Wollensak, Maritime Sanktionsumgehung und hybride Aktivitäten in Nord- und Ostsee, 2026, www.greenpeace.de/publikationen/20260211_Rechtsgutachten_zur_Schattenflotte.pdf [Abruf: 09.10.2026]

16 So etwa Hartmann, Piracy and Undersea Cables, EJIL:Talk vom 6. März 2025; von Rochow, Piraterie in der Ostsee, Verfassungsblog vom 25. Juni 2025; Guilfoyle/Paige/McLaughlin, The Final Frontier of Cyberspace, ICLQ 71 (2022), S. 657 (670 ff.); International Law Association, Submarine Cables and Pipelines under International Law, Third Interim Report 2024, Rn. 49 f.

17 Dazu z.B. Salomon, Die internationale Strafverfolgungsstrategie gegenüber somalischen Piraten, 2016, S. 148 f.

durch ist Wissen etwa über Zustimmungs-, Bündnis-, Spannungs- und Verteidigungsfall, über die Eigenheiten des Verteidigungsauftrags, aber auch über Gegebenheiten wie den Zwei-plus-Vier-Vertrag insgesamt wenig verbreitet, selbst in Fachkreisen. Daraus folgen potenzielle Verwundbarkeiten – nicht nur aufgrund zu befürchtender Handlungsunsicherheiten, sondern weil sich Flanken für Desinformation ergeben.

Die genannten beispielhaften Lösungsansätze gehen auf die Erkenntnis zurück, dass Abschreckung – und damit der Kern des Verteidigungsauftrags – handlungsfähige staatliche Akteure voraussetzt. Der alte Satz „Kämpfen können, um nicht kämpfen zu müssen", der die Streitkräfte schon lange begleitet, gilt unverändert.

„Kämpfen können" setzt in der heutigen Bedrohungsrealität aber mehr denn je auch voraus, dass sich rechtliche Positionen durchsetzen, die Handlungsspielräume belassen. Ob diese genutzt werden müssen, um unser Gemeinwesen zu schützen, entscheidet letztlich der Aggressor. Sie aber argumentativ zu erschließen ist ein Wert an sich, der die gesamtstaatliche Fähigkeit zur Abschreckung erhöht. ■

Der Autor

Dr. iur. Tim R. Salomon war bis September 2026 Dezernatsleiter Einsatzrecht im Marinekommando. Sein Beitrag enthält seine persönlichen Ansichten und spiegelt nicht notwendigerweise die Auffassungen der Bundeswehr oder des Bundesministeriums der Verteidigung wider.

Umbau der Seestreitkräfte: Der Kurs Marine

Die Deutsche Marine steht vor einer doppelten Herausforderung: Sie muss heute mit der vorhandenen Flotte kampfbereit sein und zugleich die Flotte von morgen aufbauen. Beides verlangt entschlossenes Handeln, Tempo und klare Prioritäten.

Die Marine schützt Deutschland und seine Verbündeten auf See. Die Aufgabe bleibt, doch der Friedensbetrieb ist Vergangenheit: Die Lage hat sich verschärft. Russland hat auf Kriegswirtschaft umgestellt und wird spätestens 2029 in der Lage sein, im gesamten Spektrum militärischer Operationen gegen die NATO vorzugehen. Schon heute sind unsere Kritische Infrastruktur auf See wie auch Anlagen an Land das Ziel hybrider Kriegführung.

Deshalb konzentriert sich die Marine auf Landes- und Bündnisverteidigung an der NATO-Nordflanke: Im Nordatlantik bedrohen vor allem russische U-Boote die Seeverbindungen zwischen Nordamerika und Europa. In der Ostsee kann Russland die Bewegungsfreiheit der NATO von Kaliningrad und St. Petersburg aus einschränken. Unser Maßstab für die Abwehr dieser Gefahren sind die NATO-Verteidigungsplanung und der Operationsplan Deutschland.

Wo deutsche Interessen es erfordern, übernehmen wir auch jenseits dieser Räume Verantwortung. Angesichts knapper Ressourcen ist aber jeder solcher Einsatz kritisch auf Ziel, Umfang und Dauer zu prüfen.

Für die Verteidigung verfolgt die Marine zwei Zeitlinien. Fight tonight: Bis 2029 erhöhen wir die Abschreckung mit der vorhandenen Flotte, ergänzt um schnell beschaffbare Systeme – mit Schnelligkeit vor Perfektion. Fight tomorrow: In den 2030er-Jahren bauen wir eine technologisch überlegene und innovative Flotte auf. Bemannte und unbemannte Systeme zusammen mit Künstlicher Intelligenz prägen das Seegefecht, doch der Entscheidungsvorbehalt bleibt beim Menschen.

Für beide Zeitlinien haben wir neun Handlungsfelder festgelegt:

1. Präsenz ist Abschreckung: Wir sind vor Ort, wo es die Verteidigung erfordert.
2. Im Überwasserseekrieg werden wir kampfstärker, mit mehr und weitreichenderen Effektoren und mehr Munition.
3. Im Unterwasserseekrieg bauen wir ein Echtzeit-Lagebild auf und wehren mehrere Bedrohungen zugleich ab.
4. Mit Maritime Strike wirken wir von See aus bis tief ins Landesinnere.



Die Marine sieht Operational Experimentation als effektiven Weg der Beschaffung. Die Erprobung von marktverfügbaren Systemen bei gleichzeitiger Planung erlaubt, wesentlich schneller als zuvor über die moderne Ausstattung der Flotte zu entscheiden. Hier der Testschuss des ballistischen Flugkörpers LORA am 2. September 2026

5. Wir schaffen eine Drohnenflotte in allen Dimensionen und erproben neue Systeme per Operational Experimentation.
6. Für den Verteidigungskampf in Küstengebieten richten wir die Marineinfanterie robust aus. Sie verteidigt NATO-Küstenräume und wirkt von Land aus auf See.
7. Eine resiliente Führungskomponente stützt sich auf ein umfassendes maritimes Lagebild.
8. Eine flexible Einsatzlogistik versorgt die Flotte im In- und Ausland, auch durch Vorausstationierung.
9. Gegen hybride Bedrohungen braucht es eine enge Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden. Dafür steuert die Marine ihre Expertise zu einem ressortgemeinsamen Lagebild bei.

All das gelingt nur mit ausreichenden Mitteln und Innovationskraft, mit mehr Personal, schnellerer Instandsetzung und höherer Einsatzbereitschaft. Der bewährte Grundsatz gilt weiterhin: Nicht Schiffe kämpfen, sondern Menschen. ■

2. Maritime Sicherheit

Sicherheit auf den Meeren ist von zentraler Bedeutung, und zwar nicht nur für Schiffe und ihre Besatzungen, sondern auch für Lieferketten und die Umwelt. Seeschifffahrt birgt trotz aller technischen Fortschritte noch immer viele Gefahren, die maßgeblich auf menschliches Handeln zurückzuführen sind.

In einigen Teilen der Welt ist die Bedrohung durch Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle weiterhin allgegenwärtig. Auch andere Akteure, nichtstaatliche und staatliche, gefährden in unterschiedlicher Weise den sicheren Seehandel. Russlands Schattenflotte ist davon nur ein Aspekt unter vielen. Hinzu kommen kriegerische Auseinandersetzungen an Land, deren Auswirkungen bis aufs Meer reichen.

Nicht zuletzt ist der illegale Drogenhandel über den Seeweg ein Unsicherheitsfaktor. Die Strafverfolgung dieses globalen Schmuggels belastet nicht nur die Behörden, sondern auch Hafenunternehmen, Reeder und selbst Schiffsbesatzungen.



Dauerproblem Drogenschmuggel: Behörden finden oft nur die Spitze des Eisbergs illegaler Waren, wie hier Kokain im Wert von über 200 Millionen US-Dollar, das die US-Küstenwache im Dezember 2025 beschlagnahmte

Spillover-Effekte
von Konflikten an Land auf die Handelsschifffahrt

Kriegerische Konflikte haben 2025 den internationalen Seeverkehr so stark beeinträchtigt wie seit Ende des Zweiten Weltkriegs nicht mehr. Die Kämpfe zwischen Russland und der Ukraine sowie Israelis und Terroristen zeigen direkte und indirekte maritime Folgen: beschädigte Handelsschiffe, getötete Seeleute und veränderte Seewege.

Landbasierte bewaffnete Konflikte können seit jeher Auswirkungen auf Häfen und Handelsschifffahrt haben und auf See wie an Land Beteiligte wie auch Unbeteiligte treffen. Direkte Spillover-Effekte sind ein erhöhtes Gefährenpotenzial durch gezielte oder irrtümliche Angriffe auf Handelsschiffe. Indirekte Auswirkungen umfassen die aufgrund solcher Gefährdungen vorgenommenen Änderungen von Schifffahrtsrouten und die dadurch steigenden Transportkosten.

Die Angriffe auf die zivile Schifffahrt sind vor allem militärischen Ursprungs, können aber auch terroristische Absichten haben. Wegen ihrer unterschiedlichen Ziele und Mittel stellen sie eine andere Sicherheitskategorie dar als Vorfälle von Piraterie.

Das Maritime Information Cooperation & Awareness (MICA) Center der französischen Marine veröffentlicht in einer Jahresbilanz Informationen zur maritimen Sicherheit. Mehrere Abschnitte befassen sich dezidiert mit Spillover-Effekten.

Die Analyseplattform SeaSearcher gehört zu Lloyd's List Intelligence. Daten, die sich über SeaSearcher auswerten lassen, sind unter anderem auf Schiffe bezogene Vorfälle. Dazu gehören neben Bränden oder Kollisionen auch Beschädigungen aufgrund eines Krieges.

Im Berichtszeitraum 2025 hatten der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine – mit seinen Kampfzonen vor allem im Schwarzen Meer – sowie die Angriffe der Huthi auf Handelsschiffe – im Roten Meer und im Golf von Aden – Spillover-Effekte auf die maritime Sicherheit. Nach Angaben der Jahresbilanz 2025 des MICA Center versenkten oder beschädigten die Huthi zehn Schiffe, während im Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg insgesamt 25 Schiffe beschädigt wurden. Zugleich waren russische und ukrainische Häfen von den Kriegshandlungen schwer betroffen.

Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine

2025 griff Russland mehrfach Häfen und Energieinfrastruktur in der Ukraine an. Vor allem die Häfen in der Region Odessa sind für den ukrainischen Getreideexport wichtig. Die Ukraine versuchte dagegen durch gezielte Angriffe auf die russische Ölinfrastruktur, den Ölhandel Russlands einzuschränken. Laut MICA Center griff die Ukraine unter anderem die Häfen Noworossijsk

und Tuapse am Schwarzen Meer, den Ölterminal in Ust-Luga an der Ostsee unweit von St. Petersburg sowie mehrere Ölplattformen im Kaspischen Meer an.

Nach Angaben des MICA Center wurden 25 Schiffe mit ukrainischem oder russischem Interesse bei Angriffen beschädigt. Im Vorjahr lag die Anzahl noch bei 12, also nur halb so hoch. Laut SeaSearcher sind für das Jahr 2025 sogar 32 Angriffe auf Schiffe zu verzeichnen. Zu einigen der Angriffe hat sich keine Kriegspartei bekannt. Jedoch wiesen sämtliche angegriffenen Schiffe einen Bezug zu einer der Konfliktparteien auf, auch wenn es nur ein Hafenaufenthalt war.

Zwei weitere Schiffe erlitten schwere Schäden bei Unfällen, die im Zusammenhang mit dem Krieg standen. Ein Bagger ist im ukrainischen Teil des Donaudeltas auf eine Seemine, vermutlich eine abgetriebene Ankertaumine, gefahren. In der Nähe, aber noch vor dem Donaudelta, explodierte unter einem Stückgutfrachter der Sprengkopf einer bereits abgeschossenen Drohne.

Das MICA Center gibt an, dass es außerhalb der russischen und ukrainischen Hoheitsgewässer im Schwarzen Meer Explosionen auf 13 Tankern gab. Die weiteren Vorfälle reichen von der Ostsee über das Mittelmeer bis zur Westküste Afrikas. Alle Tanker hatten vor den jeweiligen Vorfällen mindestens einmal einen russischen Hafen angelaufen. Die Ukraine hat nachweislich sechs dieser Schiffe angegriffen. In sieben Fällen gilt die Ursache beziehungsweise Urheberschaft als ungeklärt.

Zusätzlich zeigen die Explosionen ähnliche Muster: Sie beschädigten die Schiffe unterhalb der Wasserlinie in der Nähe des Maschinenraums. Die Intention dieses spezifischen Schadens sei laut MICA Center, eine Manövrierunfähigkeit herbeizuführen. Besatzungsmitglieder wurden nicht in Mitleidenschaft gezogen.

Ein Beispiel ist der Tanker „Mersin“ mit einer Ladung russischen Erdöls an Bord. Im Hafen von Dakar, Senegal, beschädigten am 27. November 2025 gleich mehrere Explosionen das Schiff. Ebenso meldeten die Tanker „Koala“ und „Eco Wizard“, die beide im russischen Ölhafen Ust-Luga lagen, Explosionen im Bereich des Maschinenraums.

Durch zwei Explosionen erlitt der Tanker „Sea Jewel“ in der Nacht vom 14. auf den 15. Februar 2025 im italienischen Hafen Vado Ligure bei Savona Schäden am Rumpf. Es entstand ein etwa einen Meter langes Leck unterhalb der Wasserlinie. Zum Zeitpunkt der Explosionen löschte das Schiff seine Ladung. Der Tanker hatte vor dem Vorfall mehrfach russische Häfen angelaufen. Aufgrund der Ähnlichkeiten im Schadensbild und der Verbindungen der betroffenen Schiffe zu Russland ist es schwierig, von Unfällen zu sprechen. Ein Zusammenhang mit dem Krieg liegt nahe.

Der eingangs erwähnte Bagger-Vorfall belegt zudem die Minengefahr im Schwarzen Meer. Seit dem russischen Angriff auf die Ukraine 2022 ist dieses Seegebiet stark vermint. Laut MICA Center schätzt die türkische Marine die Größenordnung auf etwa 400 Grundminen und Ankertauminen im Schwarzen Meer. Letztere lösen sich immer wieder von ihrem Minenwagen am Meeresboden und werden dadurch zu unberechenbaren Treibminen. Eine türkisch-bulgarisch-rumänische Task Force entschärft nach Angaben des MICA Center durchschnittlich zwei Seeminen pro Monat.

Zusätzlich stören und manipulieren Kriegsparteien das GPS-Signal im Schwarzen Meer regelmäßig. Zusammen mit der Minengefahr und den gegenseitigen Angriffen ist das gesamte Schwarze Meer laut MICA Center aktuell kein sicheres Gebiet für die Seefahrt.

Nahost-Konflikt

Die Lage im Nahen Osten ist seit Jahrzehnten labil. Am 7. Oktober 2023 eskalierte der israelisch-palästinensische Konflikt mit dem Terrorangriff der Hamas auf den Süden Israels. Den folgenden Kämpfen schlossen sich die Hisbollah im Libanon und die Huthi-Rebellen im Jemen auf Seite der ▸

Hamas an. Alle drei Gruppierungen werden vom Iran unterstützt, finanziell wie auch materiell.

Israel antwortete auf den Angriff, der über 1.000 Menschen das Leben kostete, mit umfangreichen Militäroperationen gegen die Hamas im Gazastreifen. Dies führte zu vielen Toten auch in der Zivilbevölkerung. Die Huthi nutzten diese Entwicklung, um ihr Eingreifen in den laufenden Konflikt zu rechtfertigen.

Die Huthi-Bewegung im Jemen kämpft seit 2004 gegen die Zentralregierung. Während des Arabischen Frühlings 2011 eskalierte der Konflikt zum Bürgerkrieg. 2015 intervenierte eine von Saudi-Arabien geführte Koalition auf Seiten der international anerkannten Regierung. Eine 2022 von den Vereinten Nationen vermittelte Waffenruhe dauerte bis Ende 2025, und die Kämpfe begannen erneut. Die Rebellen kontrollieren nach wie vor den Nordwesten des Landes mit rund zwei Dritteln der Bevölkerung.

Mit der Entführung des Schiffes „Galaxy Leader“ am 19. November 2023 begannen die Huthi direkte Angriffe auf Handelsschiffe im Roten Meer und im Golf von Aden, besonders in der Meerenge Bab al-Mandab. Rechtfertigung für die Attacken war, dass die Schiffe angeblich einen Bezug zu Israel hätten. Das war für Betroffene teils nicht nachvollziehbar: Bezug scheint für die Huthi von einer israelischen Eigentümerschaft von Schiff oder Ladung bis zu Schiffen von Reedereien zu reichen, deren übrige Schiffe schon einmal Israel angelaufen hatten.

Die multinationalen militärischen Operationen Aspides der EU und Prosperity Guardian der USA waren die Reaktion westlicher Staaten zum Schutz des Seeverkehrs. Beide dauern bis heute an.

Zuvor hatten die Huthi mehrfach versucht, Israel direkt mit Flugkörpern und Drohnen anzugreifen. Diese Angriffe blieben jedoch weitgehend erfolglos, unter anderem weil die israelische Luftverteidigung sie abwehren konnte.

Insgesamt zählt die MICA-Center-Bilanz für 2025 zehn Angriffe der Huthi auf Handelsschiffe im Roten Meer und im Golf von Aden. Außerdem registriert sie 40 Vorfälle von Angriffen auf Kriegsschiffe. Im Vergleich zu 2024 hat die Zahl der Angriffe jedoch klar abgenommen. Damals hatte das MICA Center 124 Angriffe gegen Schiffe gezählt.

Mitte März 2025 starteten die USA die Operation Rough Rider. Das Ziel war, die Startrampen für Drohnen und Flugkörper der Huthi zu zerstören. Anfang Mai 2025 endeten die Angriffe mit einer Waffenruhe zwischen den USA und den Huthi – die jedoch nicht für den Konflikt mit Israel galt. Das war die Begründung für die Rebellen, die weiterhin Schiffe mit vermutetem oder vermeintlichem Bezug zu Israel angreifen wollten.

Mitte Juni 2025 lieferten sich Israel und Iran zwölf Tage lang einen bewaffneten Konflikt. Kurz vor Ende dieses Zwölf-Tage-Kriegs griffen die USA direkt ein: Sie setzten schwerste bunkerbrechende Bomben und Marschflugkörper gegen iranische Atomanlagen ein. Anschließend verkündeten die USA einen Waffenstillstand.

Weniger als zwei Wochen später beschossen und versenkten die Huthi die Massengutfrachter „Magic Seas“ und „Eternity C“, zwei der schwerwiegendsten Angriffe auf Handelsschiffe seit Beginn der Kampagne Ende 2023. Zuvor hatten die Huthi mehr als 200 Tage lang keine Handelsschiffe angegriffen. Vorher hatte es keinen Fall gegeben, bei dem die Huthi ein Schiff nach dem Beschuss enterten und anschließend versenkten. Beide Versenkungen zeichneten die Huthi per Video auf und nutzten das Material für ihre Propaganda.

Im September folgten zwei weitere Angriffe auf den Mehrzweckfrachter „Minervagracht“. Die Angriffe auf dieses Schiff waren 2025 die letzten Angriffe der Huthi auf Handelsschiffe.

Einschätzungen des MICA Center zufolge zeigen diese drei Angriffe, dass die Rebellen ihre Fähigkeiten deutlich weiterentwickelt hatten. Bei der „Magic Seas“ dauerte der Angriff am 6. Juli fast fünf Stunden. Die Angreifer sollen vier unbemannte Überwasserfahrzeuge (USV), drei unbemannte Luftfahrzeuge (UAV), zusammen fünf

ballistische Raketen und Marschflugkörper sowie mehrere Skiffs mit Panzerfäusten eingesetzt haben. Das private Sicherheitsteam auf dem angegriffenen Schiff konnte vor allem die Drohnen nicht wirksam abwehren. Nachdem mehrere Treffer ein Feuer ausgelöst hatten, verließ die Besatzung das Schiff. Anschließend gingen die Huthi an Bord und brachten Sprengladungen an. Deren Detonation ließ die „Magic Seas“ schließlich sinken.

In den nächsten zwei Tagen, am 7. und 8. Juli, griffen die Huthi die „Eternity C“ über einen Zeitraum von 40 Stunden an. Die Angreifer feuerten zunächst wieder Panzerfäuste von kleinen Booten aus ab. Anschließend folgten USVs, UAVs und ballistische Flugkörper. Mit vier getöteten Besatzungsmitgliedern war dies der tödlichste Angriff der Huthi-Rebellen auf ein Handelsschiff im Berichtszeitraum 2025. Zudem nahmen die Huthi elf Seeleute als Geiseln, die erst Anfang Dezember 2025 wieder freikamen.

Am 23. und dann wieder am 29. September griffen die Huthi die „Minervagracht“ zweimal kurz hintereinander an. Beim ersten Versuch schlug ein Flugkörper etwa 2,5 Kilometer entfernt vom Schiff ins Wasser. Der zweite Flugkörperangriff traf das Schiff, was schwere Schäden auslöste und zwei Crewmitglieder verletzte. Eine Fregatte der EU-Mission Aspides half der Besatzung und schleppte den manövrierunfähigen Frachter ab.

Am 9. Oktober 2025 vereinbarten Israel und die Hamas eine Waffenruhe. Rund einen Monat später, am 11. November, verkündeten auch die Huthi das Ende ihrer Angriffe auf Israel sowie auf den Schiffsverkehr im Roten Meer. Für die Auseinandersetzung von Ende 2023 bis Ende 2025 zieht das MICA Center folgende Bilanz:

- 134 Angriffe auf Handelsschiffe
- 4 gesunkene Handelsschiffe
- 8 getötete Seeleute
- 36 als Geiseln genommene Seeleute, davon 25 von „Galaxy Leader“ und 11 von „Eternity C“ (alle inzwischen wieder freigekommen)

Bewertung

Die Gefahr beabsichtigter oder auch irrtümlicher Angriffe russischer oder ukrainischer Streitkräfte ist vor allem in der Nähe der jeweiligen Schwarzmeerküste der beiden kriegführenden Länder hoch. Zudem bestand bereits 2025 im gesamten Schwarzen Meer eine erhöhte Gefahr für Schiffe, die eine Verbindung zu Russland haben oder die nach 2022 einen russischen Hafen angelaufen hatten, Ziel von ukrainischen Angriffen zu werden.

Für Schiffe außerhalb des Schwarzen Meers und ohne Verbindungen zu Russland war kein erhöhtes Gefahrenpotenzial ersichtlich. Das Risiko für Schiffe mit Verbindung zu Russland und im Schwarzen Meer ist 2026 noch einmal deutlich gestiegen, was für den russisch-ukrainischen Seekrieg eine Eskalation bedeutete.

Die Gefahr durch Angriffe der Huthi war 2025 ebenso räumlich begrenzt wie schon seit Beginn der Vorfälle Ende 2023. 2025 gab es nur Angriffe in den Seegebieten um die Meerenge von Bab al-Mandab. Der Schiffsverkehr durch das Rote Meer erreichte selbst nach den Waffenruhen von 2025 nicht wieder das Niveau von Anfang 2023. Das gilt bis heute. Weitere Angriffe der Huthi seit Juli 2026 führen zudem erneut zu einem verringerten Verkehrsfluss und einem erhöhten Risiko für Handelsschiffe. Weiterhin umfahren viele Reedereien die Region vollständig. Dabei ist die Ausweichroute über das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas deutlich länger als der bisherige Verbindungsweg zwischen Europa und Asien durch das Rote Meer und den Suezkanal.

Dies hat teils schwer bezifferbare Folgen: Unter anderem sind Reeder gezwungen, mehr Schiffe einzusetzen, und die Transportzeiten haben sich deutlich verlängert. Von gestiegenen Frachtraten profitieren hingegen andere. ■

Drogenschmuggel über See
und seine Auswirkungen auf den Schiffsverkehr

Drogenschmuggler nutzen die Seewege – oft unbemerkt von Reedereien und Schiffsbesatzungen. Unvorhergesehene Verzögerungen und Mehrkosten sind die Folge. Mit der Operation Southern Spear etablierten die USA ein militärisches Vorgehen gegen das Problem. Doch wie andere Erfolge der Strafverfolgung scheint auch das nur dazu zu führen, dass sich die Drogenkartelle anpassen.

Das Maritime Information Cooperation & Awareness (MICA) Center der französischen Marine veröffentlicht in einem Jahresbericht Informationen zur maritimen Sicherheit. Neben anderen seefahrtsbezogenen Themen berichtet es über den Drogenschmuggel auf See.

Dagegen befasst sich das Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechensbekämpfung (United Nations Office on Drugs and Crime, UNODC) allgemein mit dem globalen Drogenmarkt und publiziert Trends in seinem jährlich erscheinenden Weltdrogenreport. Der Bericht ist in vier Teile für unterschiedliche Zielgruppen aufgeteilt. Dieser Jahresbericht der Marineschifffahrtleitung nutzt den Teil mit Kurzanalysen der zentralen Entwicklungen auf dem Drogenmarkt.

Spezifisch für Deutschland gibt die Generalzolldirektion neben Pressemitteilungen einen Jahresbericht mit Informationen zu beschlagnahmten Drogen heraus. In Pressemitteilungen und eigenen Jahresbilanzen veröffentlichen die einzelnen Zollinspektionen ihre Ermittlungsergebnisse.

Nach Schätzungen des MICA Center transportieren kriminelle Organisationen rund 90 Prozent des weltweit gehandelten Kokains über den Seeweg. Pro Jahr liegt die globale Kokainproduktion nach Angaben des UNODC bei etwa 4.000 Tonnen.

Auch in deutschen Häfen stellen Zollfahnder immer wieder Drogen sicher. 2023 wurden nach Angaben des Zolls 34 Tonnen Kokain beschlagnahmt, fast alles davon im Hamburger Hafen. 2025 fanden Ermittler im Hamburger Hafen insgesamt nur noch 3,6 Tonnen Kokain und in Duisburg stellte der Zoll weitere 0,5 Tonnen sicher.

Im Hamburger Hafen sind die Sicherstellungen von Kokain in den letzten zwei Jahren deutlich zurückgegangen. Insgesamt berichtet der Zoll aber von über 69 Tonnen beschlagnahmter Drogen in Deutschland 2025. Das ist im Vergleich zu 32 Tonnen aus 2024 eine Verdopplung. Die Menge

an beschlagnahmtem Kokain ist von 16,3 Tonnen 2024 allerdings auf 6,5 Tonnen in 2025 zurückgegangen. Die Menge an sichergestelltem Marihuana nahm von 12 auf 54 Tonnen zu. Auch bei Heroin, Opium und Crystal Meth gab es einen deutlich größeren Umfang der Sicherstellungen.

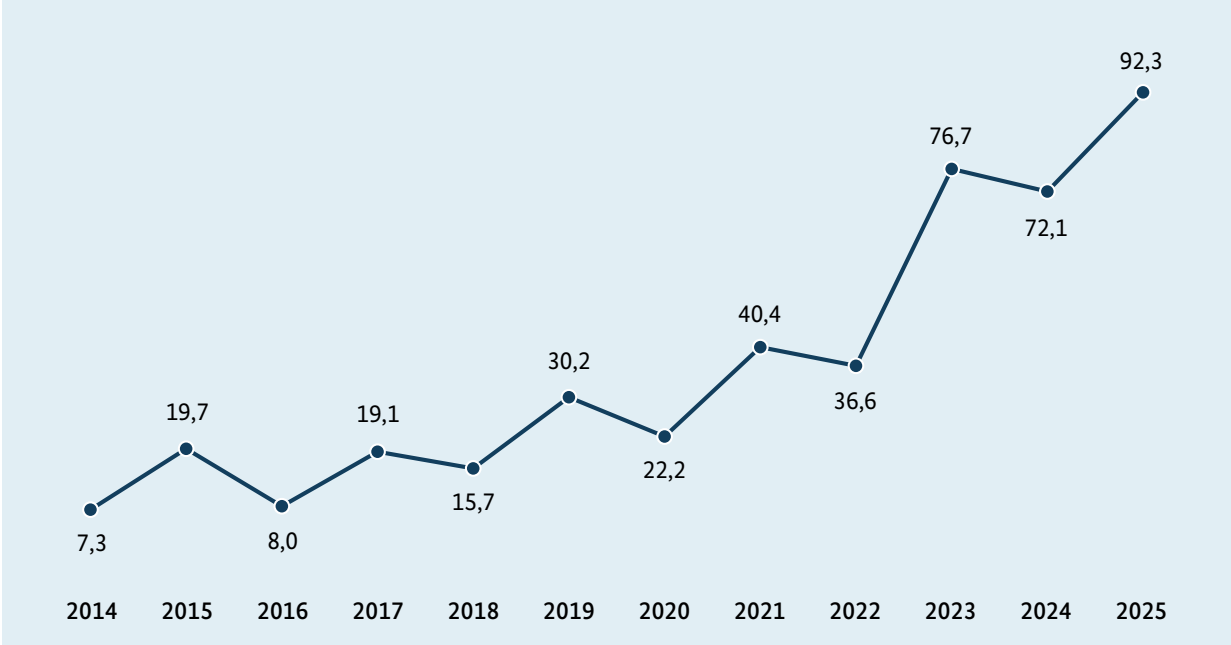
Drogenschmuggel ist und bleibt ein internationales Problem. Um diesen zu bekämpfen, arbeiten Sicherheitsbehörden grenzüberschreitend zusammen. Dazu gehört das multilaterale Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics (MAOC-N) mit Sitz in Lissabon. Hier arbeiten acht EU-Länder – darunter Deutschland – und Großbritannien vor allem mit US-amerikanischen Behörden zusammen. Parallel kooperieren Behörden vor allem in Brennpunkten des Drogenschmuggels: in der Karibik unter anderem die niederländische Marine und die US-Küstenwache, im Golf von Guinea die französische Marine mit Behörden der Anrainerstaaten.

Diese internationale Zusammenarbeit führte 2025 zu Erfolgen. Laut MICA Center beschlagnahmten Frankreich und seine Partner im Golf von Guinea rund 24 Tonnen Kokain. Das MAOC-N stellte weitere 92 Tonnen sicher. Die US-Küstenwache und ihre Partner zogen nach Angaben des Department of Homeland Security in der Karibik etwa 232 Tonnen Kokain aus dem Verkehr. Analysten des MAOC-N schätzen allerdings, dass in ihrem Einsatzgebiet allein 2025 rund 700 Tonnen Kokain unentdeckt blieben.

Die Schmuggeloperationen sind äußerst vielfältig und ändern sich stetig. Laut UNODC wird das meiste Kokain in Kolumbien, Peru und Bolivien produziert. Hauptziel des Kokainschmuggels ist nach Angaben des MICA Center mittlerweile Europa. 40 Prozent davon gelangen alleine über Westafrika nach Europa. Die Schmuggler kombinieren beim Transport in der Regel Land- und Seewege. Die wichtigsten Ausgangshäfen liegen nach Angaben des MICA Center in Kolumbien, aber auch in Ecuador und Brasilien.

Kartelle bedienen sich unterschiedlicher Schmuggelmethoden. Um selbst Drogen auf dem Seeweg zu transportieren, nutzen sie Segelboote, Fischerboote oder sogenannte Halbtaucherboote. ▶

Durch das Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics beschlagnahmtes Kokain in Tonnen
Quelle: MAOC-N, 2026



Während Letztere hauptsächlich für kürzere Strecken zwischen Mittel- und Südamerika dienen, hat sich laut Europol ihre Nutzung für den Weg über den Atlantik in den letzten Jahren deutlich erhöht. Halbtaucherboote sind in der Regel von den Kriminellen selbst gebaute Wasserfahrzeuge, die kaum über die Wasseroberfläche herausragen, um so vor allem Radar und optischen Sensoren zu entgehen. Zunehmend verwenden die Kartelle auch unbemannte Überwasserfahrzeuge.

Nutzen die Schmuggler Handelsschiffe, verstecken sie Drogen in Containern oder am Schiffsrumpf; die Besatzung ist häufig nicht oder nur in geringem Umfang beteiligt. Zu diesen indirekten Methoden gehören laut MICA Center die sogenannten Kletterer. Sie verstecken Drogen in Häfen oder vor Küsten Südamerikas an Bord von Handelsschiffen und holen diese vor Küsten oder in Häfen Europas wieder von Bord.

Als Methode der Verschleierung, um gezielte Kontrollen zu umgehen, umverpacken die Schmuggler ihre Waren unter anderem in Westafrika von Container zu Container. Laut Europol verschneiden sie das Kokain mit anderen Substanzen, um es durch diese chemische Veränderung für Scanner, Drogenspürhunde und Drogentests unnachweisbar zu machen.

Verschärfte Sicherheitsmaßnahmen in den großen Häfen Nordeuropas führten unter anderem zu einer Anpassung der Routen. Nach Angaben von Europol waren Belgien, Deutschland und die Niederlande mit Antwerpen, Hamburg und Rotterdam in der Vergangenheit die größten Einfallstore für den Kokainschmuggel. Die reduzierten Sicherstellungen in diesen Häfen zeigen jedoch die Flexibilität der kriminellen Organisationen. Europol hält es für wahrscheinlich, dass die Drogenschmuggler jetzt andere EU-Häfen oder den Luftweg vermehrt nutzen. Auch UNODC bestätigt diesen Trend. Vor allem in Frankreich, Spanien und Portugal stellen die Fahnder immer mehr Kokain sicher.

Schmuggler laden laut MICA Center auch vermehrt Drogen zwischen den Azoren und Madeira von Handelsschiffen auf sogenannte Go-Fast-Boote um. Diese Speedboote können ihr illegales Transportgut an abgelegenen Küsten und auf Flüssen anlanden. Aufgrund ihrer hohen Geschwindigkeit ist es für Sicherheitsbehörden schwierig, sie zu verfolgen und zu stoppen. Für diese Methode muss allerdings an Bord des Handelsschiffs ein Komplize sein, der die Drogen an der richtigen Stelle von Bord wirft.

Operation Southern Spear

Ein aktuelles Beispiel für den staatlichen Kampf gegen maritimen Drogenschmuggel ist die Operation Southern Spear der USA. Hintergrund sind jahrzehntelange Spannungen zwischen den USA und Venezuela. So bestehen seit 2019 keine diplomatischen Beziehungen mehr zwischen beiden. Die USA werfen Venezuela Menschenrechtsverletzungen, autoritäre Regierungsstrukturen sowie Verbindungen einerseits zu kriminellen Organisationen, andererseits zu den Gegnerstaaten Iran und Russland vor.

Das US-Außenministerium verkündete im Februar 2025 die Einstufung von acht südamerikanischen Drogenkartellen als Terrororganisationen. Auf der Plattform X gab der US-Verteidigungsminister Pete Hegseth im November 2025 schließlich die militärische Operation Southern Spear bekannt. Sie solle die USA vor dem Drogenterrorismus, also den als Terrororganisationen eingestuften Drogenkartellen, schützen.

Bereits vor offizieller Bekanntgabe der Operation hatten die US-Streitkräfte Angriffe auf mutmaßliche Drogenschmuggler ausgeführt. Schon im Januar 2025 hatte die US Navy den Beginn einer Überwachungsoperation ebenfalls mit Namen Southern Spear verkündet. Erst nach deren offiziöser Verkündung wurde daraus eine zusammenhängende militärische Operation. Das Einsatzgebiet umfasst die Karibik und den östlichen Pazifik.

Laut MICA Center griffen US-Streitkräfte im September 2025 erstmals Boote an, denen sie Dro-

genschmuggel unterstellten. Im Laufe des Jahres zerstörten sie 29 Schiffe. Rund 100 Menschen seien dabei ums Leben gekommen. Handelsschiffe sind nicht zu Schaden gekommen, betroffene Seegebiete würden sie dennoch meiden.

Im Dezember schließlich weiteten die USA die Operation aus. Das MICA Center berichtet von einer vollständigen Blockade aller Tankschiffe von und nach Venezuela, angeordnet von US-Präsident Donald Trump. Daraufhin bordeten und beschlagnahmten die USA mehrere Tanker auch in internationalen Gewässern. Darunter befanden sich Schiffe, die Navy und Coast Guard teils fast bis nach Europa verfolgten und in internationalen Gewässern festsetzten.

Das Büro des Hochkommissars für Menschenrechte (OHCHR) veröffentlichte Ende Oktober 2025 in einer Pressemitteilung Kritik an der Militäroperation. Experten für Menschenrechte kritisieren darin die fehlende völkerrechtliche Grundlage für die tödlichen Angriffe in internationalen Gewässern.

Vor dem VN-Sicherheitsrat rechtfertigten die USA hingegen die Angriffe auf angenommene Drogenschmuggler mit ihrem Recht zur Selbstverteidigung gemäß Artikel 51 der VN-Charta. Kritiker argumentieren jedoch, dass Drogenkartelle keinen bewaffneten Angriff auf die USA verübt hätten. Gemäß Quartalsbericht des US-Verteidigungsministeriums über Southern Spear hätten die Kartelle seit Beginn der Operation sowohl ihre Methoden als auch ihre Transportwege angepasst. Sie würden anscheinend vermehrt den Lufttransport und Schiffscontainer sowie andere Bootsrouten weiter westlich im Pazifik nutzen.

Bewertung

Die Folgen des Drogenschmuggels über See für Reedereien, Handelsschiffe und Häfen sind vielfältig. Hafenunternehmen und Behörden investieren in Kontrollpersonal und moderne Überwachungstechnik. Dadurch entstehen Kosten, und die Abfertigung in Häfen kann sich verzögern, was weitere Kosten verursacht. Auch Reedereien investieren in zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen, da Drogenfunde an Bord zu erheblichen Verzögerungen und Imageschäden führen können.

Zudem geraten Besatzungsmitglieder häufig unter Verdacht. Einige Strafverfolgungsbehörden verfolgen Crewmitglieder auch, wenn sie nicht am Drogenschmuggel beteiligt waren.

Die Vorgehensweise der USA mit der Operation Southern Spear ist eine Eskalation im Kampf gegen den Drogenhandel. Kritiker sehen den Drogenschmuggel nur als Vorwand, um gegen Venezuela vorzugehen.

Dennoch zeigt Southern Spear wenig Wirkung. Kartelle haben ihre Methoden und Routen bereits angepasst. Die daher vermehrte Nutzung von Containern für den Drogenschmuggel führt zu einer erhöhten Gefahr, dass Handelsschiffe unbewusst als Drogenkuriere genutzt werden.

Bislang besteht allerdings keine direkte Gefährdung für Handelsschiffe durch das militärische Vorgehen der USA. Das richtet sich spezifisch gegen Speedboote und Halbtaucherboote, aber auch Tanker, die gegen die US-Sanktionen verstoßen haben. ■

Piraterie
und bewaffnete Raubüberfälle auf Schiffe

Die Zahlen von 2025 belegen, dass Seeräuber weiter die Schifffahrt gefährden, wenn auch auf für den Moment relativ niedrigem Niveau. Regional gibt es aber große Unterschiede. In Asien ist Diebstahl das wichtigste Tatmotiv. In Afrika dagegen zeigen Entführungen von Schiffen und Besatzungsmitgliedern eine höhere Gewaltbereitschaft der Piraten.

Seit 1992 hat sich das Piracy Reporting Centre (PRC) des International Maritime Bureau (IMB) als zentrale Anlaufstelle etabliert. Es gibt freiwillige Angaben von betroffenen Schiffen, direkt von Kapitänen oder Reedereien, an Sicherheitsbehörden zur Strafverfolgung und Hilfeleistung weiter. Zudem arbeitet das PRC mit internationalen Seestreitkräften gegen Piraterie zusammen.

Alle drei Monate veröffentlicht das PRC einen Bericht zur weltweiten Piraterie. Da die Meldungen an das PRC freiwillig sind, ist es allerdings möglich, dass seine Berichte nicht alle Vorfälle abbilden. Auch unterscheidet es nicht zwischen Piraterie und bewaffneten Raubüberfällen auf See. Dieser Jahresbericht der Marineschifffahrtleitung schließt sich dieser Vereinfachung an.

Über Piraterie im asiatischen Raum berichtet das Information Sharing Centre (ISC) des multilateralen Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP). Neben wöchentlichen Kurzberichten gibt das ISC quartalsweise detaillierte Auswertungen heraus. Am ISC beteiligen sich 21 internationale Partner, unter anderem Deutschland.

Das Maritime Information Cooperation & Awareness (MICA) Center der französischen Marine berichtet neben Piraterie auch über andere Themen der maritimen Sicherheit wie etwa über Drogenschmuggel und Spillover-Effekte von Konflikten an Land. Seit Ende 2025 veröffentlicht es neben seinen Jahresbilanzen auch monatliche Berichte.

Die Zahlen der Jahresberichte der drei Quellen unterscheiden sich teils deutlich. So ist ein vollständiger Überblick nur bedingt zu erhalten. Das ISC betrachtet nur Asien, der Report des MICA Center schließt auch Angriffe gegen Freizeitboote oder auf Flüssen ein. Zudem sind Listen aller Vorfälle nur in den Berichten des PRC und des ISC enthalten. Den detailliertesten Überblick über Piraterie weltweit bietet der Bericht des PRC.

Die Berichte aller drei Institutionen ordnen die Vorfälle, die faktisch in Häfen oder auf dem Meer passieren, Landregionen oder Ländern beziehungsweise Staaten zu. Nur in Einzelfällen beziehen sie sich auf spezifische Seegebiete wie Territorialgewässer oder Ausschließliche Wirtschaftszonen. Auch dieser Systematik folgt dieser Jahresbericht der Marineschifffahrtleitung.

Definitionen

Was genau Seeräuberei beziehungsweise Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle auf Schiffe ausmacht, ist klar im Seerechtsübereinkommen (SRÜ) beziehungsweise von der International Maritime Organization (IMO) definiert. Der bedeutendste Unterschied besteht beim Ort: Ein Vorfall ist Piraterie (deutsch auch: Seeräuberei), wenn er außerhalb staatlicher Hoheitsgewässer geschieht. Innerhalb der inneren Gewässer, der Archipelgewässer und des Küstenmeers handelt es sich um bewaffneten Raubüberfall.

Eine genaue Definition von Seeräuberei ist im Artikel 101 des SRÜ festgehalten: „jede rechtswidrige Gewalttat […], welche die Besatzung […] eines privaten Schiffes […] zu privaten Zwecken [begeht] und gerichtet ist […] auf Hoher See gegen ein anderes Schiff".

Für bewaffnete Raubüberfälle auf Schiffe liefert die Resolution A.1025(26) der IMO die Definition: „jede rechtswidrige Gewalttat […], die zu privaten Zwecken begangen wird und gegen ein Schiff oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes gerichtet ist, innerhalb der inneren Gewässer, Archipel- und Hoheitsgewässer eines Staates".

Seeräuberei und bewaffnete Raubüberfälle dienen grundsätzlich nur einem privaten und keinem politisch motivierten Zweck. Somit kann kein Staat, keine staatliche oder andere politisch motivierte Gruppe einen Akt der Piraterie ausüben.

Arten der Vorfälle von Piraterie sind unterschiedlich. Das PRC und das MICA Center unterscheiden unter anderem zwischen:

Versuchtes Entern: ein erfolgloser Versuch, ein Schiff zu entern

Illegales Entern: nicht berechtigte Personen betreten ein Schiff

Angriff/Beschuss: Beschuss eines Schiffes

Entführung von Besatzungsmitgliedern (Kidnapping): Entführung von Besatzungsmitgliedern von Bord des Schiffes

Entführung eines Schiffes (Hijacking): Angreifer übernehmen die Kontrolle über ein Schiff

Dabei ist zu beachten, dass sich bei einer Geiselnahme der Aufenthaltsort der Geiseln nicht verändert, während bei einer Entführung die Opfer an einen unbekannten Ort verschleppt werden.

Die Schwere der einzelnen Vorfälle bewertet das PRC und teilt diese in drei Kategorien ein. Der schwerwiegendste Schweregrad ist Level I und beinhaltet alles, bei dem die Besatzung direkt betroffen ist – Geiselnahme, Entführung, Verletzung, Bedrohung. Auch wenn Schiffe entführt werden oder sich die Besatzung in eine Zitadelle zurückzieht, ordnet das PRC dies dem Level I zu.

Unter Level II fallen Vorfälle, bei denen auf ein Schiff geschossen wird oder Angreifer Waffen mit sich führen. Der leichteste Schweregrad, Level III, umfasst alle Fälle, die weder unter II noch I fallen.

Piraterie weltweit

Für 2025 meldet das PRC insgesamt 137 Vorfälle global, damit 21 mehr als noch 2024. Das MICA Center berichtet von insgesamt 385 Fällen (2024: 340). Aus Sicht beider Quellen gab es demnach eine Zunahme im Vergleich zum Vorjahr. Die meisten Vorfälle gab es in beiden Jahren in der Straße von Singapur.

Die Vorfälle von Piraterie, die das PRC gemeldet hat, unterlagen in den letzten 20 Jahren großen Schwankungen (siehe Infografik „Piraterievorfälle nach Regionen"). 2025 war in den letzten fünf Jahren das Jahr mit den meisten Vorfällen. ▸

Das zeigt einen negativen Trend für die Sicherheit durch einen Anstieg von Piraterie. Dennoch sind die Zahlen von 2025 immer noch deutlich geringer als die Zahlen der Jahre 2010 bis 2015.

Insgesamt haben Piraten 2025 laut PRC vier Schiffe entführt, 2024 waren es noch sechs. Dennoch gab es mit 25 entführten Besatzungsmitgliedern 2025 gegenüber 12 solcher Entführungen im Vorjahr einen Anstieg. Piraten haben zudem 46 Personen als Geiseln gehalten und vier Personen verletzt. Todesfälle gab es nicht.

Die meisten Piraterievorfälle 2025 mit 79 oder 57,7 Prozent (2024: 49 Prozent) ordnet das PRC dem Level III zu. Dennoch zeigen mit 42 Fällen beziehungsweise 30,7 Prozent (2024: 28 Prozent) fast ein Drittel aller Taten das höchste Gewaltpotenzial, Level I – und so auch die größte Gefahr für die Crew. Mit nur 16 Vorfällen oder 11,7 Prozent (2024: 23 Prozent) ordnet das PRC die wenigsten dem mittleren Level II zu.

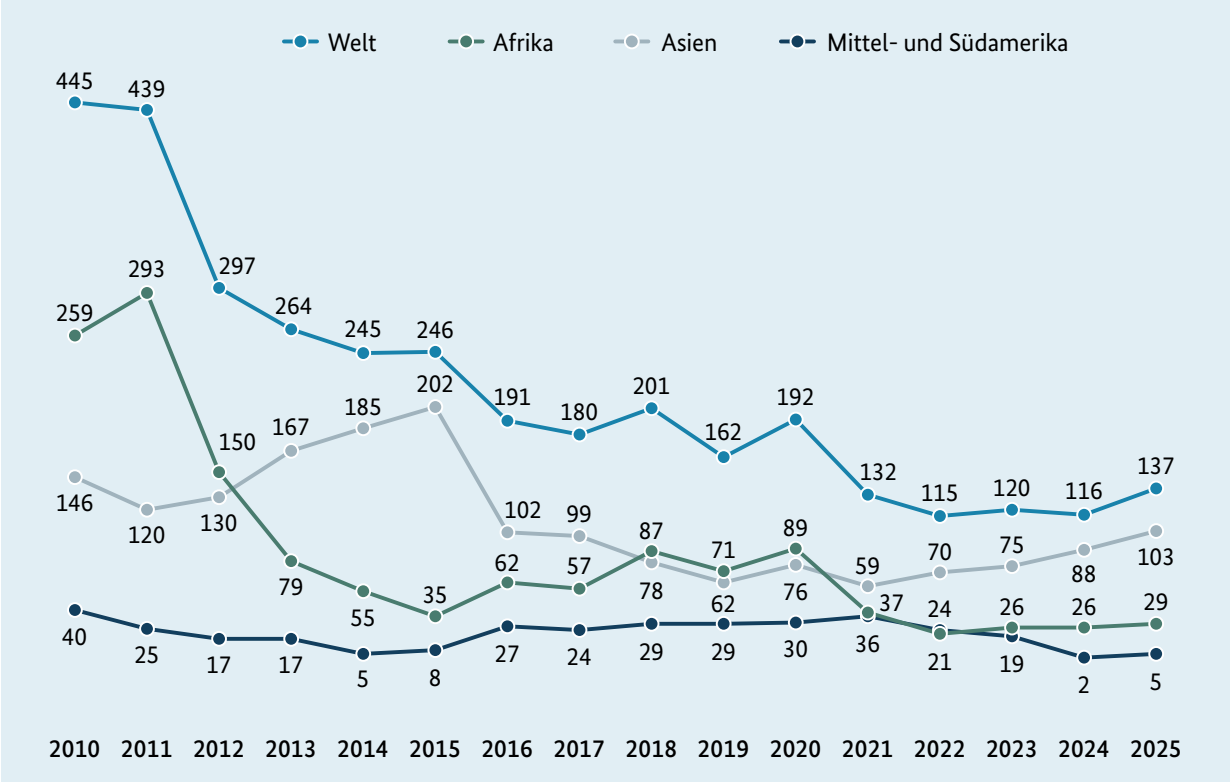
Asien

In Asien gab es 2025 nach Angaben des PRC 103 Vorfälle von Piraterie (2024: 88), laut ISC 132 (2024: 107) und gemäß MICA Center 167 (2024: 122). Bei einem Zusammenführen der Fälle der Berichte von PRC und ISC kommt man auf insgesamt 140.

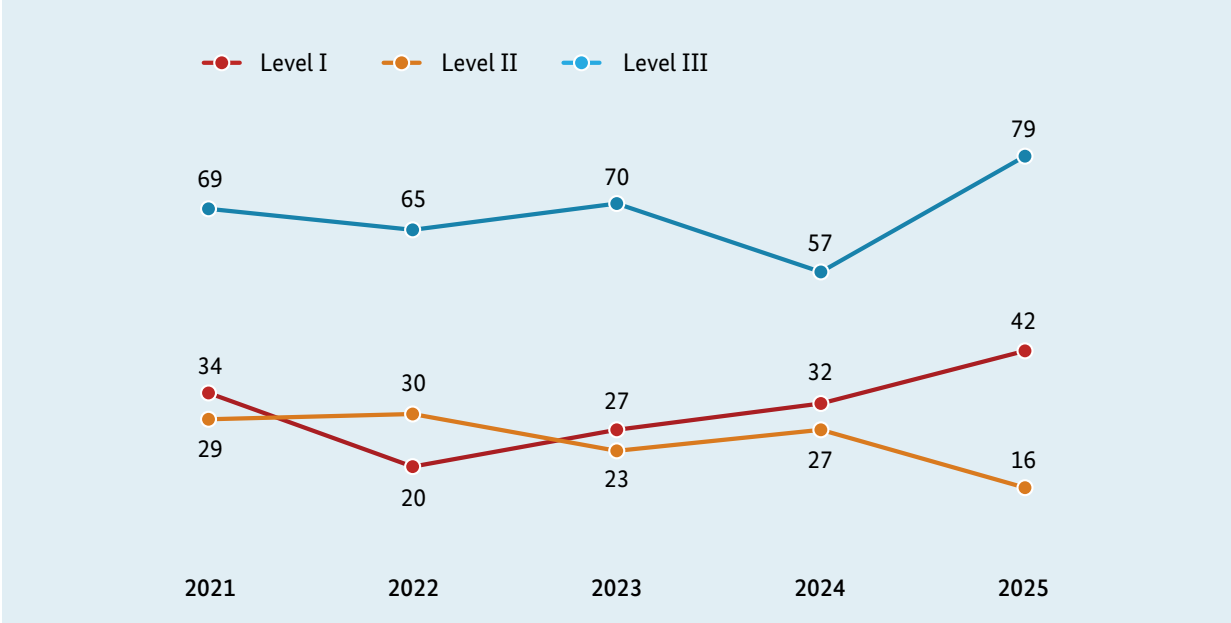
Auch wenn das MICA Center nicht alle betrachteten Vorfälle nennt, sind Unterschiede zu den anderen Berichten teils nachvollziehbar. So etwa berichtet das MICA Center von zwei Vorfällen im Oman und einem in Papua-Neuguinea, die weder von PRC noch ISC dokumentiert sind. Jedoch haben diese auch keine Verbindung zur internationalen Handelsschifffahrt.

Wie auch im letzten Jahr meldeten Betroffene die meisten Vorfälle aus der Straße von Singapur. Das MICA Center berichtet von 108 (2024: 63), das ISC von 107 (2024: 62) und das PRC von 80 Fäl-

Piraterievorfälle nach Regionen.
Quelle: International Maritime Bureau/Piracy Reporting Centre, 2026



Anzahl und Schweregrad der Piraterievorfälle weltweit
Quelle: International Maritime Bureau/Piracy Reporting Centre, 2026



len (2024: 43). Mit von ISC und PRC zusammengeführten Angaben sind es insgesamt 108 Vorfälle in der Straße von Singapur. Davon haben die Täter fünf Versuche abgebrochen.

Im Juli verhafteten indonesische Behörden etwa 20 mutmaßliche Piraten in der Straße von Singapur. Ab August ist dadurch die Anzahl der Fälle stark zurückgegangen: In den letzten fünf Monaten des Jahres 2025 gab es nur noch 14.

Für 2025 bewertet das PRC 63 von 103 Vorfällen in Asien mit seinem niedrigen Schweregrad Level III, also gut 61 Prozent (2024: 51 Prozent). 15, damit 14,6 Prozent (2024: 26 Prozent), ordnet das PRC dem mittleren Level II zu und 25 oder 24 Prozent (2024: 22,7 Prozent) dem schwerwiegenden Level I.

Insgesamt zeigen die Vorfälle in Asien ein geringeres Gewaltpotenzial. In 90 Prozent der Fälle, so berichtet das ISC, hätte es keine Drohungen gegen oder Verletzungen der Crew gegeben. Bei einer direkten Konfrontation mit der Besatzung oder bei Ertönen des Schiffsalarms hätten sich die Täter zurückgezogen. In 59 Fällen flüchteten sie sogar ohne Beute.

Afrika

Das PRC berichtet für den afrikanischen Kontinent 2025 von insgesamt 29 (2024: 39), das MICA Center von 86 Vorfällen (2024: 94). 13 der Fälle aus dem MICA-Center-Bericht sind auf Flüssen in Nigeria geschehen; hinzu kommen 16 Fälle in Mauritius, die Freizeit- und Fischereiboote betrafen.

Der Golf von Guinea und die somalische Küste gelten als besonders von Piraterie bedrohte Regionen. Im Golf von Guinea – entlang der Westküste Afrikas von Guinea bis Angola – gab es laut MICA Center 2025 insgesamt 52 Vorfälle inklusive der Fälle im nigerianischen Binnenland.

Das PRC berichtet für die gleiche Region 21 Vorfälle – und für die Küste von Somalia 5. Die Zahlen sind niedriger als die des MICA Center – dokumentieren aber schwerwiegendere Fälle. In diesen beiden Gebieten gibt es seit Jahren die meisten Entführungen von Schiffen und Crewmitgliedern.

Vor allem somalische Piraten nutzen vielfach Handfeuerwaffen oder Panzerfäuste, um Schiffe anzugreifen. Das Ziel dieser Piraten ist in der Regel, durch die Entführung von Schiffen und ▸

Crew Lösegelder zu erzwingen. Die Besatzungen der angegriffenen Schiffe können Angreifer teils durch Ausweichmanöver abschütteln. Aus Erfahrung sind bewaffnete Sicherheitsteams das effektivste Mittel gegen solche Angriffe.

Somalische Piraten können bis zu 1.000 Seemeilen von der Küste entfernt aktiv sein und agieren entlang der somalischen Küste, im Golf von Aden, bis weit hinaus in den Indischen Ozean. Da die somalischen Piraten Daus oder Fischereiboote als Mutterschiffe für Attacken auf Hoher See nutzen, können Entführungen kleinerer Fahrzeuge zugleich ein Indiz für mögliche geplante Angriffe auf deutlich größere Handelsschiffe sein.

Von den insgesamt 29 Vorfällen in ganz Afrika hat das PRC 15 – also mehr als 50 Prozent (2024: 46,2 Prozent) – seinem höchsten Schweregrad zugeteilt, dem Level I. Weitere 13 Fälle oder 44,8 Prozent (2024: 42,3 Prozent) wurden der Kategorie III zugeteilt. Nur ein Vorfall oder 3,4 Prozent (2024: 11,5 Prozent) fällt unter die Kategorie II.

Obwohl nur 21 Prozent der vom PRC erfassten Vorfälle in Afrika passiert sind, hat es 36 Prozent aller Vorfälle des Schweregrads I dort verortet. Das zeigt das hohe Gewaltpotenzial in dieser Region im Vergleich zu den anderen betrachteten.

Mittel- und Südamerika

Für Mittel- und Südamerika hat das PRC 5 Vorfälle für 2025 gezählt (2024: 2) und das MICA Center 131 (2024: 124). Von diesen 131 Fällen betreffen allerdings 80 Prozent Freizeitboote. In Mexiko betreffen die Vorfälle ausschließlich Offshore-Plattformen und dazugehörige Offshore-Versorger, insgesamt gab es sechs solcher Fälle. Anders als in Afrika steht hier der Diebstahl und nicht die Entführung von Besatzungsmitgliedern im Vordergrund.

Zudem berichtet das MICA Center von drei Vorfällen in Haiti. Hier zählt das PRC nur einen Vorfall. Neben der Entführung von zwei Besatzungsmitgliedern im April 2025 berichtet das MICA Center auch vom Beschuss eines Passagierschiffes mit zwei Verletzten und von der Entführung eines Passagierschiffes. Wegen der extrem zugespitzten Sicherheitslage in Haiti nimmt das MICA Center an, dass Banden in der Entführung von Schiffen oder Seeleuten eine neue Einnahmequelle sehen.

Von den fünf vom PRC für die Region gemeldeten Vorfällen ordnet es drei seinem leichten Schweregrad, Level III, zu und zwei dem schwerwiegenden Level I.

Europa

Auch in Europa gab es nach Angaben des MICA Center 2025 einen Vorfall der Piraterie. Von einem Boot aus hatten vermummte und bewaffnete Personen das Containerschiff „Odysseus“ vor der Küste Portugals geentert. Der Kapitän verständigte die Behörden, jedoch fanden Spezialkräfte der portugiesischen Marine bei einer Durchsuchung des Schiffes keine Unbefugten mehr.

Das Schiff war aus den Häfen Guayaquil und Posorja in Ecuador gekommen, die beide als Hochburgen für Drogenschmuggel nach Europa gelten. Daher vermutet das MICA Center, dass die Personen an Bord sogenannte Kletterer waren: Solche Teams von Kriminellen verstecken Drogen auf Schiffen, deren Routen bekannt sind, vor südamerikanischen Küsten; andere Teams holen diese vor der europäischen Südwestküste wieder von Bord.

Bei der Durchsuchung der „Odysseus“ fanden die Sicherheitskräfte keine Drogen. Daher vermuten Ermittler, dass die Schmuggler das Schiff verwechselt haben oder die Drogen rechtzeitig von Bord bringen konnten.

Bewertung

Die Lage für 2025 zeigt ein gemischtes Bild. Zum einen weisen alle Berichte eine höhere Fallzahl gegenüber dem Vorjahr aus. Zum anderen liegen die Zahlen noch weit unter dem Niveau von vor 15 Jahren.

Nicht unter Piraterie fallen dagegen: Die Angriffe der Huthi-Rebellen auf Handelsschiffe im Roten Meer, wie auch der Beschuss von mutmaßlichen Drogenbooten durch die US Navy sowie Angriffe Russlands und der Ukraine auf die jeweils gegnerische Schifffahrt gelten gemäß SRÜ und IMO-Definitionen nicht als Seeräuberei oder bewaffnete Raubüberfälle. Sie sind politisch, nicht privat motiviert.

Regional betrachtet zeigen die Daten für Asien, dass hier der Schwerpunkt der Piraterie in der Straße von Singapur liegt. Dass nach der Festnahme einer Piratengruppe in Indonesien die Zahlen in der Meerenge deutlich gesunken sind, zeugt vom Erfolg von Strafverfolgung und internationaler Zusammenarbeit. Zudem ist bei den Vorfällen in Asien hauptsächlich der Diebstahl von Ausrüstung und Schiffseigentum die Tatabsicht, wodurch die persönliche Gefährdung für die Besatzungen geringer ist.

Piraterie in Afrika hat dagegen ein höheres Gewaltpotenzial und birgt somit eine größere Gefahr für Besatzungen. Auch bei weniger Vorfällen insgesamt gab es im Golf von Guinea und an der Küste Somalias die meisten Entführungen von Schiffen und Besatzung. Damit ist die Bedrohung dort für die Schifffahrt, auch bei den geringen Fallzahlen, erheblich.

In Mittel- und Südamerika gab es nur vereinzelt Angriffe auf Handelsschiffe. Freizeitboote, Offshore-Versorger und Ölplattformen sind hier gefährdeter. Die Angriffe in Haiti demonstrieren, wie die politische Instabilität durch den dortigen Bandenkrieg einen Einfluss auf die maritime Sicherheit haben kann. ■

3. Maritimer Handel und Transport

Der Seetransport bildet das Rückgrat des Welthandels: Zwischen 80 und 90 Prozent aller Waren gelangen per Schiff an ihren Bestimmungsort. Für Deutschland als rohstoffarmes und zugleich stark exportorientiertes Land gilt dies in besonderem Maß. Deutsche Unternehmen sind auf leistungsfähige Seehäfen, verlässliche Seewege und gute Hinterlandanbindung angewiesen.

Über deutsche und andere europäische Seehäfen importieren und exportieren Unternehmen Waren aller Art: von Rohstoffen über Zwischenprodukte bis hin zu ganzen Maschinen. Und mit Rotterdam, Europas größtem Seehafen, ist über Binnenwasserstraßen Duisburg, der weltgrößte Binnenhafen, verbunden.

Solche Verbindungen sind wichtig für Länder ohne direkten Zugang zum Meer. Ein dichtes Schienennetz verbindet etwa den Hamburger Hafen mit Ländern wie Österreich, Tschechien und der Slowakei.



Pulsschlag des Welthandels: In Europas größtem Seehafen Rotterdam löschen und beladen Hafenarbeiter Containerschiffe rund um die Uhr

Weltweiter Handel

Der globale Handel wuchs 2025 stärker als angenommen. Ankündigungen von US-Importzöllen sorgten für Unsicherheit, aber Vorzieheffekte und KI-Boom stützten den Warenaustausch.

Die Welthandelsorganisation (World Trade Organization/WTO) dient als Vermittler zwischen Handelspartnern und bei Handelsabkommen. Unter anderem veröffentlicht sie zweimal im Jahr den Bericht Global Trade Outlook and Statistics.

Nach Angaben dieses Berichts hat der Wert des Welthandels für 2025 34,7 Billionen US-Dollar erreicht. Gegenüber 2024 entspricht dies einem Wachstum von sieben Prozent. Der Handel mit Waren – der sich größtenteils auf den Transport über See stützt – macht 26,3 Billionen US-Dollar oder 75,8 Prozent des Welthandels aus.

Neben dem Wert des Handels ist laut WTO auch sein Volumen gewachsen. Gegenüber 2024 gab es so 2025 ein Wachstum von 4,6 Prozent. Damit liegt es fast doppelt so hoch wie noch im Oktober 2025 von der WTO selbst geschätzt.

Als Grund für das höhere Wachstum sieht die WTO unter anderem den sogenannten Vorzieheffekt und einen mit der Entwicklung von Künstlicher Intelligenz (KI) verknüpften Boom. So hätten insbesondere US-amerikanische Unternehmen Bestellungen vorgezogen, um spätere Zölle zu vermeiden. Der KI-Boom hätte zum vermehrten Kauf von Equipment für die Nutzung von KI geführt.

Am 2. April 2025 kündigte US-Präsident Donald Trump höhere Importzölle an. Sie sollten für alle Länder und für spezifische Produkte gelten. Trumps Absicht war, die Produktion und damit die Wirtschaft der USA zu stärken. Diese protektionistische Handelspolitik führte zu großer Unsicherheit in der Weltwirtschaft, aber auch bei der US-Bevölkerung. Die Reaktionen der US-amerikanischen Handelspartner fielen unterschiedlich aus. China verschärfte den Handelskonflikt mit den USA: Beide Länder kündigten wiederholt höhere Zölle auf Produkte des jeweils anderen Landes an. Letztendlich haben die USA mit praktisch allen ihren Handelspartnern neue Handelsabkommen mit angepassten Zöllen abgeschlossen. Für die EU gelten seit August 2025 die neuen Importzölle von 15 Prozent auf ein Großteil der Waren. Das verringerte die Forderungen der USA deutlich. Zuvor war die Einfuhr von Automobilen aus der EU mit 27,5 Prozent Zollabgaben belegt gewesen.

Bewertung

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) beurteilte in seinem Monatsbericht im Dezember 2025, dass der neue Protektionismus der USA weltweit zu geringerem wirtschaftlichem Wachstum und Wohlstand geführt habe. Die hohen Zölle der USA haben bereits in Form von steigender Inflation und sinkendem Handelsvolumen andauernde Folgen für die eigene Volkswirtschaft.

Doch durch Vorzieheffekte und KI-Boom konnte die WTO wider Erwarten ein noch hohes Wachstum verzeichnen: Der Welthandel stieg 2025 nach Wert und Volumen stärker als 2024. Allerdings scheint sich ein mit dem Vorzieheffekt verbundenes Phänomen eingestellt zu haben: ein deutliches Einbrechen wirtschaftlicher Aktivität nach dem Schlüsseltermin. So schätzt auch die WTO, dass sich das Wachstum des Welthandels 2026 auf nur 1,9 Prozent reduzieren wird. ■

Weltweiter Seehandel

Der weltweite Seehandel wuchs 2025 nur moderat. Das Volumen legte gegenüber dem Vorjahr um knapp ein Prozent zu: auf gut 13 Milliarden Tonnen.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erforscht die maritime Logistik. Jedes Jahr veröffentlicht es neun Berichte mit Statistiken und Marktanalysen zum maritimen Handel.

Das Volumen des maritimen Handels lag 2025 laut ISL bei 12,9 Milliarden Tonnen. Das Seehandelsvolumen wuchs damit um 1,1 Prozent gegenüber 2024. Das Welthandelsvolumen legte im selben Zeitraum deutlich stärker zu: um 4,6 Prozent.

Beispielhafte Entwicklung von Transportgütern

Die Entwicklung von verschiedenen Transportgütern variiert je nach Nachfrage. Hier die Veränderung der transportierten Mengen von verschiedenen Gütern von 2024 zu 2025 laut ISL:

- 2,0 Mrd. Tonnen Rohöl (+0,6 %)
- 1,0 Mrd. Tonnen Ölprodukte (−2,9 %)
- 0,6 Mrd. Tonnen Gas (+4,6 %)
- 1,6 Mrd. Tonnen Eisenerz (+1,5 %)
- 1,3 Mrd. Tonnen Kohle (−4,0 %)
- 0,6 Mrd. Tonnen Getreide (unverändert)
- 0,2 Mrd. Tonnen Bauxit und Aluminiumoxid (+21,8 %)
- 2,0 Mrd. Tonnen Container (+3,8 %)

Der Seetransport von Kohle ging 2025 zurück. Das ISL führt das unter anderem auf eine höhere Produktion in China zurück: Das Land deckt mehr Bedarf im eigenen Markt. Seine Kohleimporte auf dem Seeweg sanken 2025 um 13,1 Prozent.

Der Seetransport von Bauxit und Aluminiumoxid nahm 2025 besonders stark zu. Aus Bauxit wird Aluminium gewonnen, und die Nachfrage danach ist in China besonders hoch. Gleichzeitig sinken die chinesischen Bauxitvorkommen seit Jahren. Aus diesem Grund importiert China mehr Bauxit aus Guinea auf dem Seeweg.

Transportwege

Die sogenannte Tonnen-Meile (sie misst Transportleistung im Seeverkehr und beschreibt den Transport einer Tonne Ware über die Strecke von einer Meile) stieg 2025 um 2,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr – deutlich schwächer als der Anstieg von 6 Prozent zwischen 2023 und 2024. Güter legten 2025 also im Schnitt weitere Strecken zurück als 2024, allerdings verringerte sich das Wachstum.

Zwei Faktoren treiben diese Entwicklung an. Erstens meiden Reedereien weiterhin den Suezkanal und das Rote Meer. Zweitens verändert sich das Import- und Exportverhalten. Bauxit zeigt das deutlich: Die Tonnen-Meile stieg stark, weil mehr Bauxit auf dem Seeweg nach China gelangte.

Bewertung

Seeschiffe bleiben das wichtigste Transportmittel für den Welthandel. Wie unterschiedlich sich die Nachfrage nach einzelnen Gütern entwickelt, zeigt die Bandbreite beim Transportvolumen: Sie reicht von einem Rückgang bei Kohle um 4,0 Prozent bis zu einem Zuwachs bei Bauxit und Aluminiumoxid um 21,8 Prozent. Solche Verschiebungen dürften den Seehandel – ebenso wie das anhaltende Meiden von Suezkanal und Rotem Meer – auch über 2025 hinaus prägen. ■

Deutscher Außenhandel

Der deutsche Außenhandel legte 2025 insgesamt zwar zu, aber der verringerte Exportüberschuss zeigt eine Verlagerung. Deutschland importiert zunehmend mehr, während die Ausfuhren nur sehr gering wachsen. Vor allem der für deutsche Unternehmen wichtige Absatzmarkt in den USA schrumpft, auch bedingt durch die neuen US-Importzölle.

Das Statistische Bundesamt erfasst Informationen nicht nur über eine öffentliche Datenbank, sondern publiziert auch regelmäßig aktuelle Meldungen mit wichtigen Kennzahlen. Beide zeigen monatliche und auch jährliche Bilanzen zu unterschiedlichen Themen, wie dem deutschen Außenhandel.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes exportierte Deutschland 2025 346,4 Millionen Tonnen mit einem Wert von 1,6 Billionen Euro. Die Importe lagen bei 530,3 Millionen Tonnen und 1,4 Billionen Euro. Das gesamte Außenhandelsvolumen betrug 876,7 Millionen Tonnen oder knapp 3 Billionen Euro.

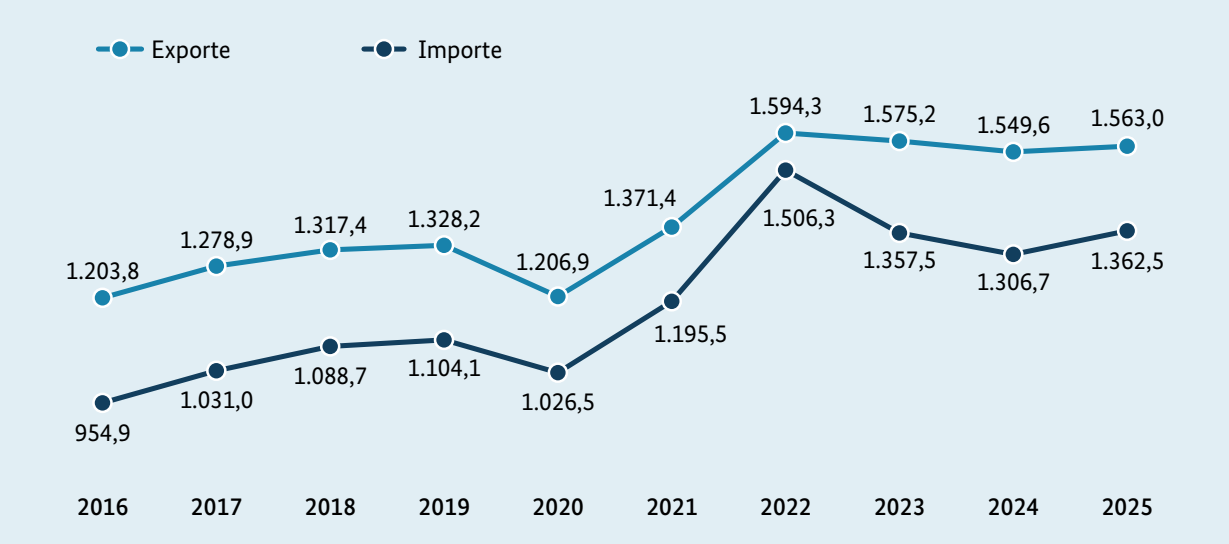
Gemessen am Warenwert legten die deutschen Exporte nach zwei Jahren mit rückläufigen Ausfuhren wieder um 0,9 Prozent zu. Die Importe wuchsen dagegen um 4,3 Prozent deutlich stärker an. Zusätzlich erzielte Deutschland einen Exportüberschuss von mehr als 200 Milliarden Euro. Gegenüber 2024 fiel der Überschuss jedoch um 42,4 Milliarden Euro (oder 17 Prozent) geringer aus.

Das gehandelte Gütervolumen nahm 2025 erstmals seit fünf Jahren wieder zu. Insgesamt lag das Volumen 2025 um 1,7 Prozent höher als 2024. Das Exportvolumen sank dabei um 2,0 Prozent, während das Importvolumen um 4,3 Prozent anstieg.

Gemessen am Handelsvolumen 2025 sind die Niederlande, Polen und Norwegen die wichtigsten Partner des deutschen Außenhandels. Das Handelsvolumen mit den Niederlanden ist im Import als auch im Export am höchsten. Insgesamt liegt es bei 135,6 Millionen Tonnen, aufgeteilt auf 62,8 Millionen Tonnen Exporte und 72,8 Millionen Tonnen Importe. Die Importe aus Norwegen stiegen 2025 um 21,8 Prozent an. Dadurch überholt Norwegen Belgien beim gesamten Handelsvolumen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes waren 2025 China, die USA und die Niederlande die wichtigsten deutschen Handelspartner nach Wert der Waren. Der US-amerikanische Markt blieb der wichtigste Absatzmarkt für deutsche Exporte. Der Wert der in die USA exportierten Waren lag 2025 bei 146,2 Milliarden Euro. Gegenüber 2024 ist das ein Rückgang von 9,4 Prozent. Bei der Einfuhr von Waren ist China knapp vor den USA der wichtigste Partner. Nach Außenhandelsumsatz

Deutscher Außenhandel in Milliarden Euro. Quelle: Statistisches Bundesamt, 2026



(Summe der Im- und Exporte nach Wert) liegt China vor den USA und den Niederlanden.

Erst im Vorjahr übertraf der Außenhandelsumsatz mit den USA den mit China. Der Umsatz im Außenhandel mit China wuchs um 2 Prozent an. Dagegen sank der Handelsumsatz mit den USA gegenüber 2024 um 5 Prozent.

2025 wurden alleine nach Wert 19 Prozent weniger Kraftfahrzeuge und Landfahrzeuge in die USA exportiert. Im ersten Quartal 2026 verschärfte sich dieser Trend nochmals. Die Exporte sanken hier gegenüber dem ersten Quartal 2025 um 29 Prozent.

Der Rückgang des Außenhandelsumsatzes mit den USA kommt wenig überraschend. Am 2. April 2025 kündigte der US-Präsident einen zusätzlichen Zoll von 10 Prozent für Importe aus nahezu allen Ländern an.

Für die Europäische Union sollte ein erhöhter Satz von zusätzlichen 20 Prozent statt 10 Prozent am 9. April in Kraft treten. Die Ankündigung sorgte weltweit für große Unsicherheiten.

Die USA setzten zwar die Erhöhung um 20 Prozent aus, um mit den Staaten verhandeln zu können. Die Erhöhung um 10 Prozent blieb dennoch bestehen. Im August 2025 einigten sich die EU und die USA schließlich auf einen Importzoll von 15 Prozent auf eine Mehrheit der Waren.

Bewertung

Der deutsche Außenhandel 2025 zeigt ein durchwachsenes Bild. Zwar stiegen die Exporte nach Wert erstmals seit zwei Jahren wieder leicht an, gleichzeitig schrumpfte der Exportüberschuss deutlich. Exporte und Importe wachsen in unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Dabei nehmen die Importe deutlich mehr zu.

Für ein exportorientiertes Land wie Deutschland zeigt dies einen eher negativen Trend. Der deutliche Rückgang der Exporte in die USA deutet darauf hin, dass die US-Importzölle bereits Auswirkungen auf die Handelsbeziehungen haben. Vor allem für die deutsche Automobilindustrie und deren Zulieferer ist der Rückgang der Exporte von Kraftfahrzeugen in die USA ein Warnsignal. ■

Militärischer Seetransport: *Gesicherter Zugriff dank Ark-Projekt*

Die Bundeswehr besitzt keine eigenen Schiffe für strategischen Seetransport. Schweres Gerät erreicht Übungsräume und Einsatzgebiete trotzdem – über eine Kooperation mit den dänischen Streitkräften, die zivile Frachtfähren vertraglich bindet.

Am 30. November 2006 schlossen Deutschland und Dänemark eine Kooperationsvereinbarung, aus der der „Gesicherte Gewerbliche Strategische Seetransport“ für die Bundeswehr resultierte. Geläufiger für die Vereinbarung ist der Projektname Ark beziehungsweise in seiner militärischen Schreibweise ARK – abgeleitet aus dem Englischen für Arche.

Der Anlass war eine Fähigkeitslücke: Die Bundeswehr verfügt über keine eigenen strategischen Seetransportkapazitäten, muss aber Verpflichtungen gegenüber NATO und EU erfüllen. Eigene Schiffe zu beschaffen, hätte sich schwerlich gerechnet: Transporte in der Größenordnung von Bataillonen und Brigaden des Heeres fallen selten und unregelmäßig an. Die Schiffe lägen die meiste Zeit an der Pier, die Bundeswehr müsste sie instandhalten. Die Kooperation mit der Wirtschaft spart diese Kosten.

Rechtlich beruht die Kooperation auf einem Memorandum of Understanding (MoU) zwischen den Verteidigungsministerien Deutschlands und Dänemarks. Die bilaterale Vereinbarung ist unbefristet und steht weiteren Partnern offen. Die Vertragsbeziehung zur Wirtschaft selbst führt über die dänischen Streitkräfte. Deren Joint Movement and Transportation Organization (JMTO) hält die zum Erfüllen der MoU-Anforderungen notwendigen Verträge mit der Reederei DFDS Seaways. Die Bundeswehr wiederum schließt keine eigenen Charterverträge ab; sie bindet sich allein über das MoU an die Kooperation.

Die JMTO ist Dänemarks strategische Transportorganisation mit Sitz in Karup. Sie plant und setzt multimodal Transporte für alle Teile der dänischen Streitkräfte um, bei Bedarf betreibt sie eigene Umschlagterminals. Ihr Gegenpart auf deutscher Seite ist das Logistikzentrum der Bundeswehr in Wilhelmshaven.

2020 billigte der Haushaltsausschuss des Bundestags die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit Dänemark über 2022 hinaus bis zunächst 2032. Für die sichere Verfügbarkeit der Schiffskapazitäten hält der deutsche Bundeshaushalt jährlich bis zu 12,1 Millionen Euro bereit. Dieser Betrag verringert sich durch Rückvercharterung an den Auftragnehmer: Die DFDS kann die Kapazitäten außerhalb der militärischen Nutzung am freien Markt anbieten – solange die Verfügbarkeit für die Streitkräfte gewährleistet ist.

2025 schloss die JMTO neue Verträge mit DFDS: Ab 2026 und für bis zu sechs Jahre macht die Reederei bis zu acht Schiffe verfügbar, darunter die RoRo-Fähren „Ark Germania“ und „Ark Dania“, die die DFDS seinerzeit extra für das Projekt hatte bauen lassen.

Für strategische Verlegungen kann die Bundeswehr so nun auf insgesamt 21.000 Spurmeter (lane meter) Transportraum zugreifen, gestaffelt nach Bereitstellungsfristen, die an die aktuelle Bedrohungslage und daraus folgende NATO-Forderungen angepasst sind. Erste Kapazitäten stehen innerhalb von fünf Tagen bereit.

Auf deutscher Seite koordiniert das Logistikzentrum die Transporte. Wie das in der Praxis aussieht, zeigt die Bundeswehr-Übungsserie Quadriga: Im Februar 2024 zum Beispiel verlud das Logistikbataillon 163 RSOM (Reception, Staging and Onward Movement) im Hafen Emden rund 100 Fahrzeuge und 60 Container der Gebirgsjägerbrigade 23 auf die „Finlandia Seaways" – etwa 1.400 Tonnen Ladung für knapp 2.000 Kilometer bis nach Nordnorwegen.

Ein größeres Beispiel bieten Verlegungen an die Ostflanke: So bewegten sich im Herbst 2025 Teile der Panzergrenadierbrigade 37 mit über 1.000 Ketten- und Radfahrzeugen für ein Manöver in Litauen über die Ostsee von Rostock nach Klaipeda und zurück. Dafür waren gleich mehrere RoRo-Schiffe im Einsatz.

Aus Sicht der Bundeswehr hat sich das Ark-Projekt seit seinem Bestehen bewährt. Es ist fester Bestandteil der Verlegeplanungen deutscher Kräfte für den Bündnisfall, für Auslandseinsätze und Übungen geworden. Deutschland und Dänemark sind Gebernationen bei dieser knappen Ressource. Denn auch Verbündete können, gegen Vergütung, ihr militärisches Material auf den Schiffen transportieren.

Diese wichtigen Seetransportkapazitäten stehen auch im Spannungs- und Verteidigungsfall bereit. Die Schiffe sind dann weiterhin mit ihren zivilen Besatzungen unterwegs – wobei die Schiffsführung aus EU- oder NATO-Nationen kommen muss – und können jedes nicht gesperrte Seegebiet befahren.

Für solche Lagen prüfen Logistikzentrum und JMTO mögliche Schutz- und Gegenmaßnahmen, wie etwa militärisches Begleitpersonal an Bord. Hinzu kämen daraus abgeleitete Maßnahmen, etwa eine staatliche Versicherung der Schiffe. Beide Stellen verfolgen dabei dasselbe Ziel: auch im Ernstfall eine möglichst hohe Durchhaltefähigkeit und Verfügbarkeit zu erreichen. Eine wesentliche Voraussetzung ist allerdings, dass auch dann Häfen für die Verladung zur Verfügung stehen.

Zum Vergleich: US-amerikanische und britische Lösungen

Die USA sichern ihre strategische Seetransportfähigkeit mehrgleisig. Das Military Sealift Command (MSC) betreibt staatseigene Schiffe. Die Maritime Administration (MARAD) im Verkehrsministerium hält daneben die Ready Reserve Force (RRF) vor, eine Reserveflotte für Verlegungen – die einspringt, bis kommerzielle Schiffe eingebunden sind.

Den Gegenpart zum Ark-Projekt bildet das Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA). Darin sagen amerikanische Reedereien dem Verteidigungsministerium Transportraum zu, abrufbar in drei Stufen je nach Schwere und erwarteter Dauer der Lage.

Flankierend unterstützt das Maritime Security Program (MSP) eine privatwirtschaftliche, US-geflaggte Flotte. Deren Schiffe fahren mit amerikanischen Besatzungen – ein Stamm von Seeleuten, aus dem sich im Ernstfall auch die staatseigenen Transportschiffe bemannen lassen.

Großbritannien fährt näher am deutsch-dänischen Modell. Die Reederei Foreland Shipping stellt dem Verteidigungsministerium auf Abruf vier RoRo-Schiffe bereit und setzt sie sonst kommerziell ein. Im Dezember 2024 schloss London einen Vertrag über 476 Millionen Pfund bis Ende 2031. Eine Beteiligung am Ark-Projekt prüft es allerdings auch.

Anders als im Ark-Projekt müssen die Besatzungen für den militärischen Seetransport Großbritanniens allerdings britische Staatsbürger sein: Sie gelten als Sponsored Reserves und lassen sich im Krisenfall einberufen. ■

Deutscher Seegüterumschlag

Der deutsche Seegüterumschlag verzeichnete 2025 ein Wachstum von 3,8 Prozent und legte damit stärker zu als in den vergangenen drei Jahren. Dieser Anstieg unterstreicht die positive Entwicklung der deutschen Seehäfen. Dabei fiel insbesondere der Empfang von Gütern stärker ins Gewicht als deren Versand.

In der GENESIS-Datenbank stellt das Statistische Bundesamt eine Vielzahl an Daten zur Verfügung, die es monatlich oder jährlich erhebt. Darunter sind auch Statistiken zum deutschen Seeverkehr und dem Seegüterumschlag. Zusätzlich bieten unterschiedliche Meldungen auf der Website des Statistischen Bundesamtes Informationen über monatliche und jährliche Entwicklungen.

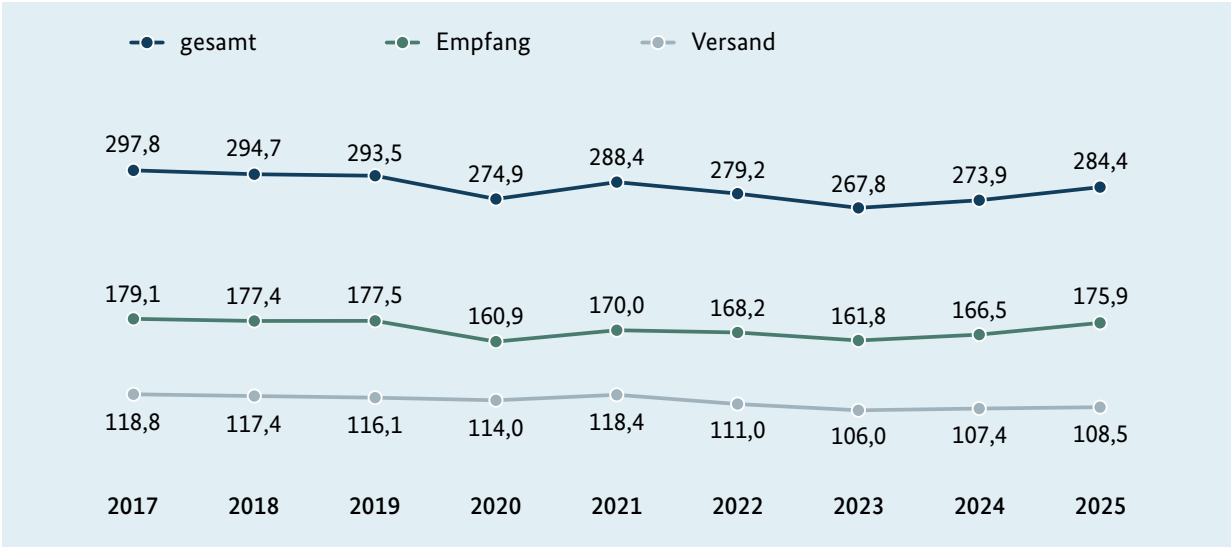
Der deutsche Seegüterumschlag betrug laut Statistischem Bundesamt 2025 284,4 Millionen Tonnen. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Anstieg von 3,8 Prozent und damit dem stärksten Wachstum seit 2021. Von der insgesamt umgeschlagenen Gütermenge entfielen 9,6 Millionen Tonnen auf den innerdeutschen Seegüterverkehr.

Der gesamte Seegüterempfang belief sich auf 175,9 Millionen Tonnen. Davon stammen 97,3 Prozent (171,1 Millionen Tonnen) aus dem Ausland. Gegenüber 2024 stieg der Güterempfang aus dem Ausland um 5,3 Prozent. Der Versand der Güter über Seehäfen betrug 2025 insgesamt 108,5 Millionen Tonnen. Mit 103,7 Millionen Tonnen (95,6 Prozent) war der überwiegende Teil fürs Ausland bestimmt. Hier liegt das Wachstum gegenüber dem Vorjahr nur bei 0,5 Prozent.

Der innerdeutsche Verkehr machte 2025 laut Statistischem Bundesamt 3,4 Prozent des gesamten Seegüterverkehrs aus. Im Vorjahr lag der Anteil mit 8,3 Millionen Tonnen bei 3 Prozent. Mit 46,9 Prozent oder 4,5 Millionen Tonnen entfielen die meisten Güter des innerdeutschen Seegüterverkehrs auf die Güter, deren Gutart nicht angegeben wurde, wie häufig beim Transport in Containern. Darauf folgen Kokerei- und Mineralölerzeugnissen mit 1,03 Millionen Tonnen sowie Erze, Steine und Erden mit 920.000 Tonnen.

Weiterhin prägt Containerfracht den gesamten deutschen Seegüterumschlag. Die Güterabteilung mit dem größten Umschlag war 2025 mit 87,9 Millionen Tonnen jene mit den unbekannten Gütern – bei denen es sich hauptsächlich um Container handelt. Den zweiten Platz belegte die Güterabteilung Kohle, Erdöl und Erdgas. Hier schlugen die Seehäfen 40,5 Millionen Tonnen um. Damit machten diese fossilen Energieträger über 14 Prozent des gesamten Umschlages in deutschen Seehäfen aus, gefolgt von Bergbauerzeugnissen wie Erze, Steine und Erden mit 31,1 Millionen Tonnen (10,9 Prozent). Der Erdgasumschlag stieg 2025 besonders stark. Insgesamt schlugen die deutschen

Deutscher Seegüterumschlag in Millionen Tonnen. Quelle: Statistisches Bundesamt, 2026



Seehäfen 2025 7,4 Millionen Tonnen Erdgas um, wobei im Schwerpunkt importiert wurde. Dies ist eine Erhöhung des Erdgasumschlags um 49 Prozent im Vergleich zu 2024. Dabei empfingen sie hauptsächlich Erdgas aus anderen Ländern und versandten nur einen geringen Anteil ins Ausland.

Vergleicht man den Erdgasumschlag mit Zahlen aus 2020 und damit vor Beginn des Angriffskrieges Russlands, fällt das Wachstum noch deutlicher aus. 2020 schlugen die deutschen Seehäfen nur 202.000 Tonnen Erdgas um. Die 2025 umgeschlagenen 7,4 Millionen Erdgas zeigen eine Steigerung auf das gut 37-Fache.

Deutschlands wichtigste Handelspartner im Seeverkehr waren 2025 wie auch im Vorjahr die USA (28,7 Millionen Tonnen), gefolgt von Norwegen (26,3 Millionen Tonnen) und Schweden (24,6 Millionen Tonnen). Dabei ging der Seehandel mit den USA um 3,6 Prozent auf 28,7 Millionen Tonnen zurück, und das, obwohl die USA der wichtigste Lieferant von Erdgas, Erdöl und Kohle sind. Gleichzeitig lieferten die USA 2025 mit 6,5 Millionen Tonnen 51,8 Prozent mehr Erdgas nach Deutschland als 2024. Die Erdöllieferungen aus den USA nach Deutschland gingen dagegen um 23,6 Prozent auf 5,6 Millionen Tonnen zurück.

Bewertung

Der maritime Handel ist in der aktuell volatilen geopolitischen Lage weiter gestiegen. Damit stieg nicht nur die Bedeutung der Seehäfen, sondern auch ihr Schutzbedürfnis und das der Seeverbindungslinien. Der Güterumschlag in deutschen Seehäfen weist für 2025 eine positive Bilanz aus. Der Anteil des innerdeutschen Verkehrs legte leicht zu. Der Empfang und Versand aus und in das Ausland stiegen 2025 insgesamt. Dabei stieg die Menge der aus dem Ausland empfangenen Güter deutlich stärker als die der ins Ausland versandten. Damit folgt der Seegüterverkehr einer ähnlichen Entwicklung wie der deutsche Außenhandel insgesamt: Die Exporte wachsen weniger stark als die Importe.

Zu den Gütern mit dem höchsten Umschlag zählten neben Containern Massengüter wie fossile Energieträger oder Bergbauerzeugnisse wie Erze, Steine und Erden. Vor allem für die fossilen Energieträger spielten die USA als wichtigster Handelspartner eine große Rolle. ■

Deutsche Seehäfen
und ihr Hinterlandverkehr

Trotz unruhiger Gesamtlage konnten die fünf größten deutschen Seehäfen 2025 ein Wachstum des Seegüterumschlages gegenüber dem Vorjahr verzeichnen. Diese Entwicklung steht jedoch nicht allein, denn für den Seegüterumschlag hat neben den Seeschiffen auch der Hinterlandverkehr Bedeutung. Auf Binnenschiffen, Güterzügen oder Lkw gelangen die Güter an ihren Bestimmungsort fernab der Seehäfen.

Wie bereits im Vorjahr waren 2025 die Häfen in Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Rostock und Lübeck die größten deutschen Seehäfen. Die Häfen sind jedoch nicht ohne Weiteres miteinander vergleichbar. Ihre Standorte begünstigen aufgrund der lokal angesiedelten Industrie und Anbindung an den Hinterlandverkehr unterschiedliche Ladungsarten. Da jede Ladungsart spezifische Infrastruktur erfordert, verfügen die Häfen über unterschiedliche Kapazitäten im Hinblick auf die Ladungsarten.

Hamburg

Informationen zum Hamburger Hafen stellt Hafen Hamburg Marketing e.V. auf seiner Website zur Verfügung.

Deutschlands größter Hafen schlug 2025 demnach 114,6 Millionen Tonnen (2024: 111,8 Millionen Tonnen) Güter um. Davon entfielen 32,4 Millionen Tonnen auf Massengut und 82,2 Millionen Tonnen auf Stückgut. Gegenüber 2024 entspricht dies einem Wachstum von 2,5 Prozent. Der Stückgutumschlag verzeichnete ein Plus von 4,4 Prozent und der Massengutumschlag ein Minus von 1,7 Prozent.

Mit 81 Millionen Tonnen entfielen 98,5 Prozent des Stückgutumschlags auf den Containerumschlag. Neben Containern schlug der Hamburger Hafen 2025 auch 1,15 Millionen Tonnen konventionelles Stückgut und RoRo-Ladung um. Der Umschlag sank im Vergleich zu 2024 um 7,8 Prozent.

Der Containerumschlag umfasste 2025 8,3 Millionen Twenty-Foot Equivalent Units (TEU) mit einem Gesamtgewicht von 81 Millionen Tonnen. Darunter wurden 7 Millionen TEU volle Container und 1,3 Millionen TEU leere Container umgeschlagen. Mit einem Anteil von 71 Prozent am gesamten Umschlag war der Containerumschlag das größte Segment des Hamburger Hafens. Im

Vergleich zum Vorjahr nahm 2025 der Containerumschlag um 6,4 Prozent zu.

China blieb 2025 der wichtigste Partner im Containerumschlag für den Hamburger Hafen. Gegenüber dem Vorjahr wuchs der Handel mit der Volksrepublik um 6,2 Prozent auf 2,3 Millionen TEU. Mit 510.000 TEU folgen mit großem Abstand die USA. Dies war ein Rückgang von 25,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Als Grund nennt der Hafen Hamburg Marketing e.V. die erhöhten US-Importzölle.

Bremerhaven

Der Hafen in Bremerhaven gehört zusammen mit Bremen zur bremenports GmbH & Co. KG. Neben monatlichen Statistiken veröffentlicht bremenports einen Jahresüberblick, den Hafenspiegel.

Die Firma bremenports weist im Hafenspiegel 2025 für den Hafen Bremerhaven einen Gesamtumschlag von 56 Millionen Tonnen aus. Davon entfielen 333.000 Tonnen auf Massengut und 55,6 Millionen Tonnen auf Stückgut. Insgesamt wuchs der Umschlag gegenüber 2024 (51,2 Millionen Tonnen) um 9,4 Prozent.

Von den 56 Millionen Tonnen umgeschlagener Güter empfing der Hafen Bremerhaven 26,5 Millionen Tonnen und versandte 29,5 Millionen Tonnen. Dabei verzeichnete die Menge der empfangenen Güter mit 10,4 Prozent im Vergleich zu 2024 (24 Millionen Tonnen) eine stärkere Entwicklung als der Versand der Güter mit 8,5 Prozent (2024: 27,2 Millionen Tonnen).

Auch in Bremerhaven entfiel der größte Anteil des Güterumschlags auf den Containerumschlag. Insgesamt wurden in Bremerhaven 2025 51,2 Millionen Tonnen (Bruttogewicht, einschließlich des Containergewichts) oder 4,9 Millionen TEU umgeschlagen. Gemessen in TEU wuchs der Containerumschlag gegenüber 2024 (4,4 Millionen TEU) um 11,4 Prozent. Nach Gewicht verzeichnete der Umschlag 2025 im Vergleich zum Vorjahr (2024: 47,2 Millionen Tonnen) ein Wachstum von 8,5 Prozent. Im Containerumschlag in Bremerhaven stellten die USA mit 757.000 TEU vor China mit 567.000 TEU die wichtigsten Handelspartner dar. Mit diesen Ländern wuchs der Handel deutlich. Mit den USA stieg der Containerhandel um 17,4 Prozent und mit China um 18,4 Prozent. An dritter Stelle folgt Polen mit 433.000 TEU und einem Wachstum von 104,3 Prozent (2024: 212.000 TEU).

Der Automobilumschlag in Bremerhaven betrug 2025 1,25 Millionen Stück. Im Vergleich zu 2024 ist dies ein geringer Rückgang von 1.035 Fahrzeugen. Die Verteilung von Versand und Empfang änderte sich deutlicher. 2025 wurden in Bremerhaven 446.561 Fahrzeuge empfangen und 805.162 Fahrzeuge versandt. Die empfangenen Fahrzeuge machten damit 35,7 Prozent aus. Gegenüber dem Vorjahr stieg der Anteil um 4,7 Prozentpunkte.

Wilhelmshaven

Wilhelmshaven gehört aufgrund seiner Lage zu den Seehäfen in Niedersachsen. Seaports of Niedersachsen veröffentlicht auf ihrer Website, neben Pressemitteilungen zu den Umschlägen der niedersächsischen Seehäfen, auch Statistiken.

Der Containerhafen in Wilhelmshaven ist seit seiner Eröffnung 2012 Deutschlands einziger Tiefwasser-Containerterminal. Dadurch können auch große Schiffe den Hafen unabhängig von der Tide und ohne lange Flusspassagen anfahren. Dies ist ein Vorteil gegenüber den Häfen in Bremerhaven und Hamburg, bei denen die Schiffe längere Passagen durch Weser oder Elbe in Kauf nehmen müssen.

Nach Angaben von Seaports of Niedersachsen schlug Wilhelmshaven 2025 38,3 Millionen Tonnen Güter um. Dies war ein Anstieg um 8 Prozent zu 2024 (35,4 Millionen Tonnen). Vor allem der Stückgutumschlag stieg um 75 Prozent auf 12,6 Millionen Tonnen. Ausschlaggebend für dieses Wachstum waren insbesondere Zuwächse im Container- und Fahrzeugumschlag. ▸

Der Containerumschlag wuchs um 74 Prozent auf 1,47 Millionen TEU. Auch der Fahrzeugumschlag nahm um 4 Prozent auf 77.000 Stück zu. Dennoch waren flüssige Massengüter mit 23,4 Millionen Tonnen weiterhin das umschlagstärkste Gut in Wilhelmshaven.

Die flüssigen Massengüter teilten sich auf in 2,4 Millionen Tonnen Kraftstoffe (+18 Prozent), LNG mit 3,7 Millionen Tonnen (+36 Prozent) und 17 Millionen Tonnen Rohöl (−17 Prozent). Die Menge des in Wilhelmshaven umgeschlagenen Rohöls und LNGs liegt, gemessen am gesamten Umschlag dieser Güter in deutschen Seehäfen, bei 65,7 beziehungsweise 50 Prozent. Unter den festen Massengütern befanden sich 2025 1,7 Millionen Tonnen Kohle.

Rostock

Die Rostock Port GmbH veröffentlicht auf ihrer Website die Statistiken zu Deutschlands größtem Hafen an der Ostsee. Die Daten beziehen sich immer auf ein Jahr.

Für 2025 weist die Rostock Port GmbH einen Güterumschlag von 31,3 Millionen Tonnen aus. Damit erreichte der Hafen einen neuen Rekord und wuchs um 4,0 Prozent gegenüber 2024 (30,1 Millionen Tonnen). Die Güter teilten sich auf in 0,71 Millionen Tonnen Stückgut, 5,88 Millionen Tonnen Schüttgüter, 16,85 Millionen Tonnen Fähr- und RoRo-Güter und 7,89 Millionen Tonnen Flüssiggüter.

Zu den Stückgütern, die der Rostocker Hafen umschlägt, gehören Metalle, Forstprodukte und Projektladungen. Gegenüber dem Vorjahr wuchs der Stückgutumschlag 2025 um 9,2 Prozent. Besonders deutlich nahm der Umschlag von Windkraftanlagen, Krananlagen und Zink zu.

Die bedeutendsten Schüttgüter für den Rostocker Hafen sind Getreide, Baustoffe, Düngemittel und Kohle. Der Umschlag von 5,88 Millionen Tonnen Schüttgütern zeigte gegenüber den 5,05 Millionen Tonnen aus 2024 ein Wachstum von 16,4 Prozent. Der Umschlag mit Getreide ging gegenüber 2024 zurück. Dennoch blieb Getreide das am meisten umgeschlagene Schüttgut.

Der Umschlag von flüssigen Massengütern ging 2025 leicht zurück. Zu dieser Gutart zählen im Rostocker Hafen unter anderem Mineralöle, Erdöl und Flüssigdünger. Der Umschlag ging 2025 von 7,90 Millionen Tonnen auf 7,89 Millionen Tonnen um 0,1 Prozent zurück. Zu dieser Umschlagsmenge gehörten auch 6 Millionen Tonnen Rohöl.

Die Fähr- und RoRo-Güter wuchsen 2025 auf 16,85 Millionen Tonnen und damit um 2,1 Prozent im Vergleich zu 2024 (16,5 Millionen Tonnen). Der Papierumschlag stieg von 144.000 Tonnen auf 522.000 Tonnen.

Lübeck

Die Hansestadt Lübeck berichtete am 29. April 2026 in einer Pressemitteilung über den Seegüterumschlag im Hafen von Lübeck im Jahr 2025. Zusätzlich veröffentlicht die Stadt jährlich die Umschlagszahlen in einer statistischen Nachricht zum Download.

Der Lübecker Hafen schlug 2025 insgesamt 23,2 Millionen Tonnen Güter um. Gegenüber dem Vorjahr (2024: 22,8 Millionen Tonnen) stieg der Umschlag um 1,7 Prozent. Den größten Teil des Umschlags hatte mit 19,7 Millionen Tonnen der RoRo-Verkehr. Hinzu kamen 1,5 Millionen Tonnen Massengüter, 1,2 Millionen Tonnen Containerladung und 775.000 Tonnen Stückgut.

Gegenüber 2024 stieg der Umschlag von Massengut um 2,9 Prozent und von RoRo-Gütern um 2,2 Prozent. Der Umschlag von Stückgut ging um 7,7 Prozent zurück. Besonders stark gestiegen ist der Umschlag von Erzen, Steinen, Erden und anderen Bergbauerzeugnissen mit 16,2 Prozent auf 497.000 Tonnen und von Fahrzeugen als Handelsgütern mit 15,9 Prozent auf 63.700 Stück. Einen deutlichen Rückgang zu 2024 gab es mit 7,1 Prozent weniger bei der Güterabteilung Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse. 2025 schlug

der Hafen in Lübeck nur 1,3 Millionen Tonnen dieser Güter um.

Die wichtigsten Handelspartner für den Seegüterumschlag im Lübecker Hafen waren Schweden mit 12,4 Millionen Tonnen oder 53,4 Prozent und Finnland mit 6,8 Millionen Tonnen oder 29,1 Prozent. Neben Lettland (1,7 Millionen Tonnen) und Norwegen (483.000 Tonnen) war auch Litauen ein wichtiger Handelspartner für den Hafen in Lübeck. Der Umschlag stieg 2025 im Vergleich zu 2024 um 158.000 Tonnen oder 58,7 Prozent auf 427.000 Tonnen.

Hinterlandverkehr

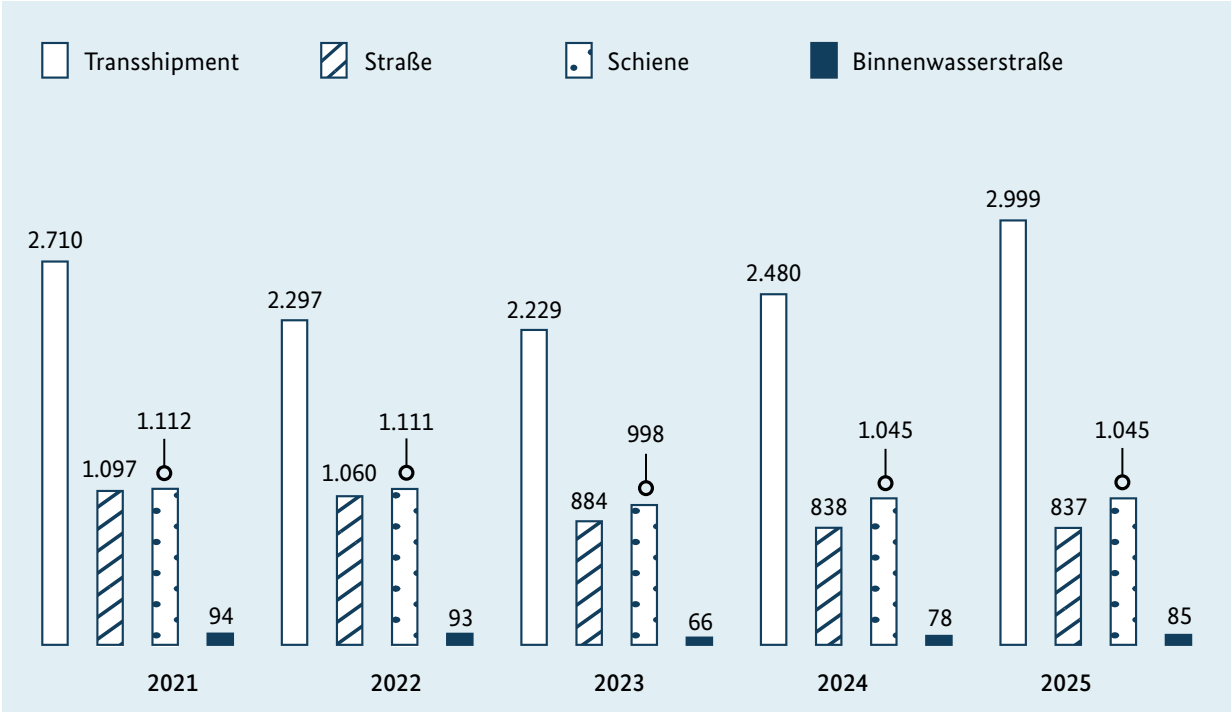
Für den Weitertransport der in den Seehäfen umgeschlagenen Güter spielen Lkw, Eisenbahn und Binnenschiffe eine zentrale Rolle. Eine gute Anbindung an Straße, Schiene und Binnenwasserstraße ist für einen Seehafen ein Wettbewerbsvorteil.

Von den Verkehrsträgern sind Seeschiffe die mit der größten maximalen Kapazität. Dies fällt vor allem bei der Betrachtung von Containertransport auf. Die größten Containerschiffe können über 24.000 TEU transportieren. Die großen Binnenschiffe auf dem Rhein transportieren um die 450 TEU, Güterzüge in Deutschland maximal 90 TEU und ein Lkw 2 TEU.

Um die Güter zum tatsächlichen Endverbraucher zu bringen, benötigt es neben den Seeschiffen oftmals noch weitere Verkehrsarten. Bei der Nutzung von Zug oder Binnenschiff ist der Be- und Entladepunkt durch Bahnhöfe und Häfen räumlich begrenzt. Von dort aus transportieren Lkw die Güter weiter. Dank des umfangreichen Straßennetzes in Deutschland haben sie die direkteste Anbindung an die Endabnehmer.

Ein Beispiel hierfür ist der Container-Hinterlandverkehr in Bremerhaven. Von den 4,9 Millionen TEU des gesamten Containerumschlags ▶

Container-Hinterlandverkehr von Bremerhaven in 1.000 TEU. Quelle: bremenports, 2026



transportierten Seeschiffe 3 Millionen TEU als sogenanntes Transshipment weiter. Im Hinterlandverkehr wurden 2025 insgesamt 1,97 Millionen TEU weiter transportiert, davon gingen 1,05 Millionen TEU (53,1 Prozent) über die Schiene. Weitere 837.000 TEU (42,6 Prozent) wurden per Lkw transportiert und 85.000 TEU oder 4,3 Prozent auf Binnenschiffen.

Vor allem für Binnenländer wie Österreich oder Tschechien sind Verbindungen zu Seehäfen von Bedeutung für den Außenhandel. Mit durchschnittlich 200 Güterzügen pro Tag ist der Hamburger Hafen unter anderem mit Tschechien, Polen, Österreich und auch China verbunden. Auch für deutsche Bundesländer ohne Seehäfen, wie Bayern, Hessen oder Sachsen, besteht damit eine Anbindung an den größten deutschen Seehafen.

Eine Vielzahl von Faktoren kann den Hinterlandverkehr beeinträchtigen. Ein Beispiel hierfür ist der Hafen von Brake. Im Jahr 2024 rammten Binnenschiffe gleich zweimal die Bahnbrücke über die Hunte in Elsfleth und beschädigten sie dabei schwer. Daraufhin sperrte die Deutsche Bahn die Brücke für den Bahnverkehr. Über diese Brücke führt die einzige Bahnverbindung für den Braker Hafen. Der Gesamtumschlag ging 2024 nach Angaben von Seaports of Niedersachsen GmbH um 11 Prozent zurück. Als einen ausschlaggebenden Grund nannte die Gesellschaft die Sperrung der Brücke.

Die Sperrung hat Auswirkungen über Brake hinaus: Seit Februar 2024 können keine Seeschiffe mehr entlang der Hunte nach Oldenburg fahren. Wegen Bauarbeiten und einer unbeweglichen Behelfsbrücke verkehren keine Seeschiffe zwischen Elsfleth und Oldenburg. Der Seegüterumschlag kam deshalb in Oldenburg komplett zum Erliegen.

Ein anderes Beispiel für Probleme mit Brücken ist die Köhlbrandbrücke in Hamburg. Zum einen ist die Brücke für die großen Containerschiffe mit einer Durchfahrtshöhe von 53 Metern zu niedrig. Zum anderen musste die Stadt die Geschwindigkeit auf der Brücke begrenzen, um die Substanz der Brücke zu schützen. Diese ist aber ein wichtiges Bindeglied für den Lkw-Verkehr in und aus dem Hamburger Hafen. Daher soll ein Neubau die alte Köhlbrandbrücke ersetzen. Laut der Hamburger Hafenbehörde Hamburg Port Authority soll die neue Brücke eine Durchfahrtshöhe von über 70 Metern erhalten. Somit können auch große Containerschiffe unter der Brücke durchfahren.

Binnenschifffahrt

Das statistische Bundesamt veröffentlicht neben unterschiedlichen monatlichen und jährlichen Statistiken auch Pressemitteilungen zum Binnenschiffverkehr.

Der Binnenschiffverkehr ist ein Teil des Hinterlandverkehrs von Seehäfen. Die Elbe verbindet zum Beispiel den Hamburger Hafen direkt mit Dresden. Durch den Rhein gibt es eine direkte Verbindung zu Europas größtem Seehafen Rotterdam.

Insgesamt ging 2025 der Binnenschiffverkehr nach Angaben des Statistischen Bundesamtes um 1,3 Prozent auf 171,6 Millionen Tonnen Güter zurück. Mit 118,1 Millionen Tonnen ist der Großteil grenzüberschreitender Verkehr. Die drei wichtigsten Häfen für den Binnenschiffverkehr im Ausland sind die sogenannten ARA-Häfen: Antwerpen (17,7 Millionen Tonnen), Rotterdam (57,2 Millionen Tonnen) und Amsterdam (9 Millionen Tonnen). Allein der Verkehr mit diesen Häfen macht 84 Millionen Tonnen oder 71,1 Prozent des grenzüberschreitenden Binnenschiffverkehrs aus.

Die wichtigsten Güter für den Binnenschiffverkehr waren 2025 Mineralölerzeugnisse mit 27,8 Millionen Tonnen, Steine und Erden mit 20 Millionen Tonnen, Eisenerz mit 17,7 Millionen Tonnen und Kohle mit 16,1 Millionen Tonnen.

Obwohl sich der Binnenschiffverkehr 2025 auf dem niedrigsten Stand seit 1990 befand, besitzt Deutschland den größten Binnenhafen der Welt. Neben der Duisburg Hafen AG (duisport) liegen in Duisburg auch mehrere private Werkshäfen.

In einer Pressemitteilung berichtet duisport von einem Güterumschlag von 50,8 Millionen Tonnen in 2025. Im Containerumschlag kamen 4,1 Millionen TEU zusammen. In allen Häfen in Duisburg lag der Umschlag sogar bei über 100 Millionen Tonnen. Im Vergleich mit den deutschen Seehäfen erreichten alle Häfen in Duisburg, duisport zusammen mit den Werkshäfen, damit beim Gesamtumschlag den zweiten Platz. Betrachtet man nur den Umschlag von duisport, liegt der Hafen auf dem dritten Platz.

Bewertung

Die deutschen Seehäfen blicken auf ein positives Jahr 2025 zurück. Die fünf größten deutschen Seehäfen steigerten ihren Umschlag. Das größte Wachstum zeigte mit 9,3 Prozent Bremerhaven, dicht gefolgt von den 8,0 Prozent in Wilhelmshaven. Das geringste Wachstum verzeichnete der Lübecker Hafen mit rund 1,8 Prozent.

Vor allem Wilhelmshaven baute seine Bedeutung für den Containerverkehr aus, aber beim absoluten Umschlag liegt er weiter deutlich hinter Hamburg und Bremerhaven. 2025 zeigte das Wachstum des Containerumschlags in Wilhelmshaven noch keine Auswirkungen auf den Umschlag in Bremerhaven und Hamburg. Ob der Umschlag in Wilhelmshaven weiter wachsen kann und welche Auswirkungen dies auf die anderen großen deutschen Containerhäfen haben wird, lässt sich erst in den kommenden Jahren beurteilen.

Die USA sind ein wichtiger Handelspartner für mehrere deutsche Seehäfen. 2025 zeichnete sich besonders im Hamburger Hafen ein negativer Trend ab. Der Umschlag amerikanischer Güter im Hamburger Hafen zeigt einen deutlichen Rückgang. Weitere Auswirkungen der US-Handelspolitik für 2026 sind zu erwarten.

Auch Probleme im Hinterlandverkehr beeinflussen deutsche Seehäfen. Die Güter in Seehäfen müssen auf anderen Verkehrsträgern weitertransportiert werden, um zum Endverbraucher zu gelangen. Funktioniert dies wegen Bauarbeiten, Streckensperrungen oder sonstigen Problemen im Hinterlandverkehr nicht, können Ausweichhäfen genutzt werden. Störungen im Hinterlandverkehr können dazu führen, dass Umschlagsvolumen auf andere Häfen verlagert wird und die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Häfen sinkt. Eine leistungsfähige Hinterlandanbindung ist ein Wettbewerbsvorteil, nicht nur gegenüber anderen deutschen Seehäfen, sondern ebenso gegenüber europäischen Seehäfen.

Dabei ist für deutsche Bundesländer ohne Seehäfen und andere europäische Binnenländer eine Verbindung zu Seehäfen für den Im- und Export von enormer Bedeutung. Nicht nur die deutschen Küstenländer profitieren von den deutschen Seehäfen. Auch Güter aus den südlichen Bundesländern gelangen über den Hinterlandverkehr für den Export zu den Seehäfen. Die deutschen Seehäfen müssen damit nicht nur seeseitig, sondern auch von der Landseite aus betrachtet werden.

Die Binnenschifffahrt ist nicht nur Teil des Hinterlandverkehrs deutscher Seehäfen, sondern eine direkte Verbindung zu den drei großen Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam. Alle Häfen in Duisburg zusammen wären im Vergleich Deutschlands zweitgrößter Hafen. Dies zeigt die Bedeutung auch der Binnenschifffahrt. ■

Wasseranbindungen in Österreich: *Versorgung unter Druck?*

Die Alpenrepublik gilt als Wasserschatz Europas – doch wie sicher ist ihre Versorgung auf dem Wasserweg? Ein Blick auf die maritimen Anbindungen des Landes zeigt, wie stark geopolitische Abhängigkeiten, Klimawandel und Infrastrukturfragen auch die Zukunft des Binnenlandes Österreich beeinflussen.

von Katharina Reich

In Österreich wurden im Jahr 2024 rund 6,6 Millionen Tonnen Güter auf der Donau transportiert. Dennoch macht der Wasserweg im Gesamtgüterverkehr des Landes lediglich etwa 1 Prozent aus, während die Straße mit 85 Prozent dominiert und die Schiene rund 14 Prozent übernimmt. Diese Zahlen relativieren die Bedeutung des Wasserwegs Donau auf den ersten Blick. Betrachtet man jedoch konkrete Handelsverbindungen wie Hamburg–Wien, zeigt sich ein deutlich anderes Bild.

Der Hamburger Hafen deckt seit Jahrzehnten etwa 40 bis 50 Prozent des österreichischen Containerimports ab und ist damit das wichtigste maritime Drehkreuz für Österreich. Die Transporte nach Österreich sind mit Masse multimodal, also eine Kombination von Wasser- und Schienenwegen. Auch Schüttgut – insbesondere Massengüter wie Kohle und Eisenerz – importiert Österreich in großen Mengen über Hamburg. Allein für industrielle Zwecke, etwa bei der Voestalpine – Österreichs bedeutendstem Stahl- und Technologieunternehmen mit Sitz in Linz – sind dies rund 2,9 Millionen Tonnen jährlich.

Eine direkte Wasserverbindung zwischen Hamburg und Wien existiert nicht, da die Elbe nicht mit der Donau verbunden ist. Historisch geplante Projekte wie ein Elbe-Donau-Kanal wurden nie realisiert, dennoch bleibt Hamburg durch die effiziente Kombination aus Schiff und Bahn zentral für Österreichs Versorgung. Der Rhein-Main-Donau-Kanal ermöglicht dagegen Verbindungen zwischen Nordsee und Schwarzem Meer und hat damit geopolitische Bedeutung.

Innerhalb des Landes ist die Donau die dominierende Wasserstraße mit durchschnittlich 6 Millionen Tonnen transportierter Güter pro Jahr. Eine zentrale Engstelle sind die Schleusen der Wasserkraftwerke entlang der Donau.

Beispielsweise die Schleuse Freudenau in Wien, die über zwei Kammern mit jeweils 275 Meter



Maritime Abhängigkeit bis in die Alpenregion: Zufahrt zum Werkshafen des Unternehmens voestalpine in Linz

Länge und 24 Meter Breite verfügt. Pro Schleusung, die etwa 30 Minuten dauert, kann sie einen Schubverband – konkret ein Schubschiff mit vier Kähnen – abfertigen. Jährlich passieren so 11.100 Fahrzeuge die Anlage. Die parallelen Schleusenkammern ermöglichen gleichzeitige Berg- und Talfahrten, erhöhen jedoch nicht die Kapazität pro Kammer.

Diese infrastrukturellen Rahmenbedingungen treffen auf eine zunehmend instabile globale Lage. Aktuelle geopolitische Konflikte – insbesondere im Nahen Osten und in Osteuropa – beeinflussen zentrale Handelsrouten. Dazu haben unter anderem der vierte Golfkrieg und der Ukrainekrieg beigetragen.

Zum einen sind die Seewege über den Golf von Aden und das Rote Meer sowie den Suezkanal eingeschränkt, die Schiffe müssen den Umweg über das Kap der Guten Hoffnung nehmen. Das verlängert Lieferketten um rund zwei Wochen. Zum anderen sind Lieferketten durchtrennt, wie beispielsweise an der Straße von Hormus, durch die etwa 15 bis 20 Prozent des globalen Ölvolumens transportiert wurden. Durch diese kumulierten Störungen und die längeren Transportrouten stiegen Containerfrachtraten zeitweise um bis zu 2.300 US-Dollar pro TEU, so der Stand im Juli 2026.

Diese Entwicklungen wirken sich direkt auf Europa aus. Ein Halbleitertransport von Kaohsiung in Taiwan nach Hamburg dauert regulär 27 bis 33 Tage, zuzüglich 4 bis 7 Tage für den Weitertransport nach Österreich. Durch Umleitungen verlängert sich die Gesamttransportzeit von etwa 40 Tagen auf bis zu 54 Tage.

Diese Verzögerungen treffen insbesondere die österreichischen Just-in-Time-Produktionen in der Automobil- und Technologieindustrie. Das führt im Land zu einer Verschiebung von einer aktiven hin zu einer reaktiven Wirtschaft. Störungen werden von Unternehmensführungen und Politik ▸

Resilienz vs. Reaktivität: Verletzlichkeit der Binnenlogistik

Die enge Verflechtung digitaler Steuerungssysteme und globaler Lieferketten täuscht eine Beherrschbarkeit vor, die in Krisen schnell kollabiert. Wenn Nadelöhre wie die Donau-Schleusen durch Niedrigwasser oder Störungen ausfallen, zeigt sich das strukturelle Versagen im Krisenmanagement.

Symptom „Pavian-Effekt“: Sobald akute Lieferkettenprobleme auftreten – etwa bei der Grundstoffzufuhr für Schlüsselindustrien wie die Voestalpine –, verfallen Entscheidungsebenen oft in ein Verhalten, bei dem laute Kommunikation und Aktionismus die sachliche Problemanalyse verdrängen. Unsicherheiten werden mit Lärm überspielt, statt Ursachen strategisch anzugehen.

Taktik statt Strategie: Nach der Krise kehrt man gewöhnlich reflexartig zur Tagesordnung zurück. Die Reaktion auf logistische Engpässe auf der Donau bleibt meist taktisch (zum Beispiel durch kurzfristiges Ausweichen auf die überlastete Schiene), anstatt die Wasserstraße strategisch krisenfest in nationale Sicherheitskonzepte einzubinden.

Grenzen der Technologie: Weder fehleranfällige KI-Narrative noch mehr Digitalisierung können fehlende Handlungsfähigkeit ersetzen. Echte Resilienz entsteht erst, wenn Entscheidungsträger Mut zur Selbstprüfung beweisen, reale Risiken nicht nur verdrängen und funktionierende physische Infrastrukturen vorausschauend absichern.

nicht systematisch aufgearbeitet, sondern häufig als Einzelfälle betrachtet, anstelle die weltweite Vernetzung mitzudenken. Dabei wären konkrete Maßnahmen möglich. Das wären zum Beispiel:

- Aufbau strategischer Reserven (zum Beispiel an Mikrochips),
- Verlagerung von Transporten auf den Landweg (zum Beispiel wie im Fall der Neuen Seidenstraße),
- verstärkter Einsatz von Luftfracht.

Dennoch dominiert häufig eine Haltung des Abwartens. Das zentrale Problem ist daher die fehlende Resilienz: Es existiert kein klarer Plan zur Bewältigung von Lieferkettenstörungen. Hier sind Wirtschaftsverbände genauso gefragt wie die Regierung.

Indessen verstärken klimatische Faktoren die Verwundbarkeit von Wasseranbindungen. Niedrigwasserperioden in den Jahren 2025 und 2026 reduzierten den Transport auf der Donau um etwa 12 Prozent, mit einem Rückgang auf 5,8 Millionen Tonnen im Jahr 2025. Schleusen wie Freudenau bei Wien sind bei starken Pegelschwankungen nur eingeschränkt nutzbar.

Auch strukturelle Schwächen werden sichtbar: Die europäische Verkehrsinfrastruktur im TEN-T-Korridor Rhein–Donau ist nicht ausreichend redundant. Das bedeutet, dass alternative Routen fehlen, um Ausfälle zu kompensieren. Störungen in Hamburg – etwa durch Streiks, Unfälle, Sabotage oder globale Krisen – wirken sich daher direkt auf Österreich aus.

Hinzu kommen sicherheitspolitische Aspekte. So spielen Kritische Infrastrukturen zwar eine zentrale Rolle in der Österreichischen Sicherheitsstrategie (ÖSS) 2024, Verkehrsinfrastruktur findet einzig Erwähnung im Zusammenhang mit Klimawandel. Eine klare Zuordnung als Kritische Infrastruktur ist für die Binnenwasserstraße Donau erst mit dem Resilienz kritischer Einrichtungen-Gesetz von 2026 möglich geworden.

Österreich verfügt aber über keine nennenswerten maritimen Braunwasser-Einheiten – auf den Einsatz in Küsten- und Binnengewässern spezialisierte Boote – mehr. Die letzten Patrouillenboote des Bundesheeres wurden 2006 außer Dienst

gestellt. Es verfügt aktuell lediglich über kleinere Arbeitsboote für Pionier- und Katastropheneinsätze. Heute könnten nur in Auwäldern und entlang der Flussufer in Stellung gebrachte Panzer in wasserseitigen Bedrohungsszenarien die fehlende militärische Präsenz auf dem Wasser ausgleichen.

Zudem entsteht durch die Neutralität Österreichs eine rechtlich-strategische Zwickmühle auf der Donau. Das Land kann nicht auf fremde Hilfe zugreifen, denn aufgrund der immerwährenden Neutralität und der Belgrader Donaukonvention ist die Präsenz oder Durchfahrt fremder Kriegsschiffe (insbesondere von Nicht-Donaustaaten und Militärbündnissen) rechtlich ausgeschlossen. Österreich hat jedoch keine eigenen Mittel mehr, das Bundesheer verfügt über keinerlei operative Kampf- oder Sicherungskräfte mehr auf dem Wasser.

Die Konsequenz: Im Gegensatz zu Land- oder Luftstreitkräften kann eine Schutzlücke auf der Wasserstraße weder durch eigene Kapazitäten abgedeckt noch durch internationale Partner kompensiert werden.

Die Polizei und der Zoll kontrollieren leicht bewaffnet auf Patrouillenbooten, wobei die Donau mit ihren Schleusen geschlossene Bereiche für die Kontrolle bietet. Als Kritische Infrastruktur erstreckt sich diese Binnenwasserstraße in Österreich auf einer Länge von 350,5 Kilometern, für deren Transit Binnenschiffe inklusive der neun Schleusungen je nach Fahrtrichtung rund 24 bis 40 Stunden benötigen. Das ist für die Polizei ein überschaubares Zeitfenster mit geringen Fluchtmöglichkeiten. Womit der Faktor Zeit im Sinne der Behörde spielt.

Die Donau ist dennoch anfällig für Sabotage – etwa direkt an Schleusen, Brücken oder Dämmen. Auch geografische Faktoren spielen eine Rolle. Zuflüsse wie Inn, March, Enns und Traun sind potenzielle Schwachstellen, etwa für illegale Migration oder ebenso Sabotage.

Nicht zuletzt kann eine vergangene Gefahr auch nur vorübergehend verschwunden sein: Im Kalten Krieg nutzte die Sowjetunion die zivile Schifffahrt auf Binnenwasserstraßen wie der Donau zur verdeckten Aufklärung. Unter dem Schutz der Belgrader Donaukonvention konnten als Handelsschiffe getarnte Einheiten während ihrer Transitfahrt Funk- und Signalerfassung betreiben. Die Anrainerstaaten griffen aus diplomatischen Erwägungen damals nicht ein.

Für die zukünftige Sicherheit Österreichs sind insbesondere folgende Punkte entscheidend:

- Kapazitäten: Ausbau von Transportmöglichkeiten mit Absicherung,
- Risiken: Umgang mit Niedrigwasser und fehlenden Alternativen,
- Strategie: den Verkehrsweg Donau auch in der ÖSS als Kritische Infrastruktur verankern.

Abschließend zeigt sich: Die größte Herausforderung liegt nicht in einzelnen Krisen, sondern im Umgang mit ihnen. Fehlende Selbstkorrektur und unzureichende Informationsqualität führen zu falschen Entscheidungen oder noch schlimmer: diese gar nicht zu treffen, und ihrer Anhäufung.

Resilienz bedeutet daher nicht nur technische Anpassung, sondern vor allem die Fähigkeit zur kritischen Reflexion und zur kontinuierlichen Verbesserung. Nur so können Volkswirtschaften wie die Österreichs in einem zunehmend komplexen und unsicheren Umfeld langfristig stabil bleiben. ■

Die Autorin

Mag. Arch. Katharina Reich CMC lehrt an internationalen Universitäten und Fachhochschulen, einschließlich der Landesverteidigungsakademie in Wien, zu sicherheitsrelevanten Infrastrukturen, Ökonomie und komplexem Denken. Ihr Forschungsschwerpunkt liegt auf der menschlichen Wahrnehmung und deren Einfluss auf sicherheitsrelevante Entscheidungsprozesse.

4. Schiffbau und Handelsflotte

Ohne Schiffe kein Seehandel. Wie viele auf dem Globus unterwegs sind, hängt davon ab, wo und wie sie gebaut, gewartet und abgewrackt werden. Denn sie durchlaufen einen Lebenszyklus, mit Werften in einer zentralen Rolle: Sie bauen, warten und reparieren Schiffe – und verschrotten sie am Ende ihrer Lebensdauer. Dafür braucht es nicht nur unterschiedlich spezialisierte Werften, sondern weltweite Standorte.

Die Anzahl der Auslieferungen und der Verschrottungen bestimmt, ob die globale Handelsflotte wächst oder schrumpft.
Auch wenn sich die Flotten der einzelnen Schiffstypen je nach Marktlage unterschiedlich entwickeln, sind sie alle aber – Tanker, Massengutfrachter, Containerschiffe und andere sowie die Werften – eine strategische Ressource für die Weltwirtschaft als Ganzes wie auch für einzelne Volkswirtschaften.

Unter den weltweiten Handelsflotten ist die deutsche weiterhin eine der größten. Die wenigsten ihrer Schiffe fahren unter deutscher Flagge. Aber alle vereint ein gemeinsames deutsches Interesse – ausgedrückt in Lieferaufträgen und Besitzverhältnissen.



Klasse statt Masse: Europas Stärke ist der Spezialschiffbau. Hier Schweißarbeiten am Rumpf einer Fregatte des Typs MEKO A-200 auf der Werft Stahlbau Nord in Bremerhaven

Weltweiter Schiffbau

Zwar deuten gesunkene Auftragszahlen nach Tragfähigkeit der Schiffe auf eine Abschwächung des Wachstums hin, dennoch stiegen die Auftragszahlen für die Werften 2025 gemessen in Compensated Gross Tonnage an. Der internationale Schiffbau bleibt auf einem hohen Niveau.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) mit Sitz in Bremen ist eine Fachstelle für maritime Logistik. Es veröffentlicht jedes Jahr in neun Ausgaben Statistiken und Marktübersichten zum Seeverkehr. Im Fokus stehen dabei, neben der globalen Handelsflotte, die Märkte der einzelnen Schiffstypen, der globale Seeverkehr oder der weltweite Schiffbau.

Auch der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) informiert in seinem Jahresbericht über den Schiffbau weltweit. Der VSM vertritt neben Werften auch die Meerestechnikbranche, Zulieferer und Hochschulen aus diesen Bereichen.

Für die Analyse des Schiffbaus werden im Kern vier zentrale Kennzahlen verwendet. Das sind erstens der Umsatz der Werften, zweitens die Anzahl der gebauten Schiffe, drittens deren Größe in Bruttoraumzahl oder Tragfähigkeit und viertens der Bauaufwand, gemessen in gewichteter Bruttoraumzahl.

Die Bruttoraumzahl (BRZ, englisch: Gross Tonnage/GT) ist eine dimensionslose Zahl zur Bezeichnung der gesamten Größe eines Schiffes; sie hat die altbekannte Bruttoregistertonne abgelöst. Die Tragfähigkeit sagt dagegen aus, wie viel zusätzliches Gewicht ein Schiff transportieren kann.

Zwei Schiffe gleicher Größe, aber von unterschiedlichen Schiffstypen haben für Werften nicht den gleichen Arbeitsaufwand. Um diesen Unterschied deutlich zu machen und die Aufträge von Werften vergleichen zu können, hat die Organisation for Economic Co-operation and Development die gewichtete Bruttoraumzahl (englisch: Compensated Gross Tonnage/CGT) eingeführt.

Auslieferungen

Das ISL erfasste 2025 weltweit 1.916 ausgelieferte Schiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 94,8 Millionen Tonnen. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies, gemessen an der Tragfähigkeit, einem Anstieg von 9,2 Prozent.

Nach Angaben des VSM lieferten Schiffbauwerften 2025 weltweit Schiffe mit 44,0 Millionen CGT aus. Damit lag der Wert fast drei Millionen CGT über dem Vorjahreswert. Davon lieferten chinesi-

sche Werften 52 Prozent der Schiffe aus. Südkorea folgte mit 27 Prozent und Japan mit 12 Prozent.

Neue Aufträge

Mit Aufträgen für 1.963 Schiffe mit 151,5 Millionen Tonnen Tragfähigkeit gingen 2025 laut ISL die Aufträge nach Tragfähigkeit um 24,1 Prozent zurück. Nach Angabe des VSM stiegen dagegen die Aufträge gemessen in CGT von 53,8 Millionen CGT 2024 auf 58,4 Millionen CGT 2025 um 8,6 Prozent.

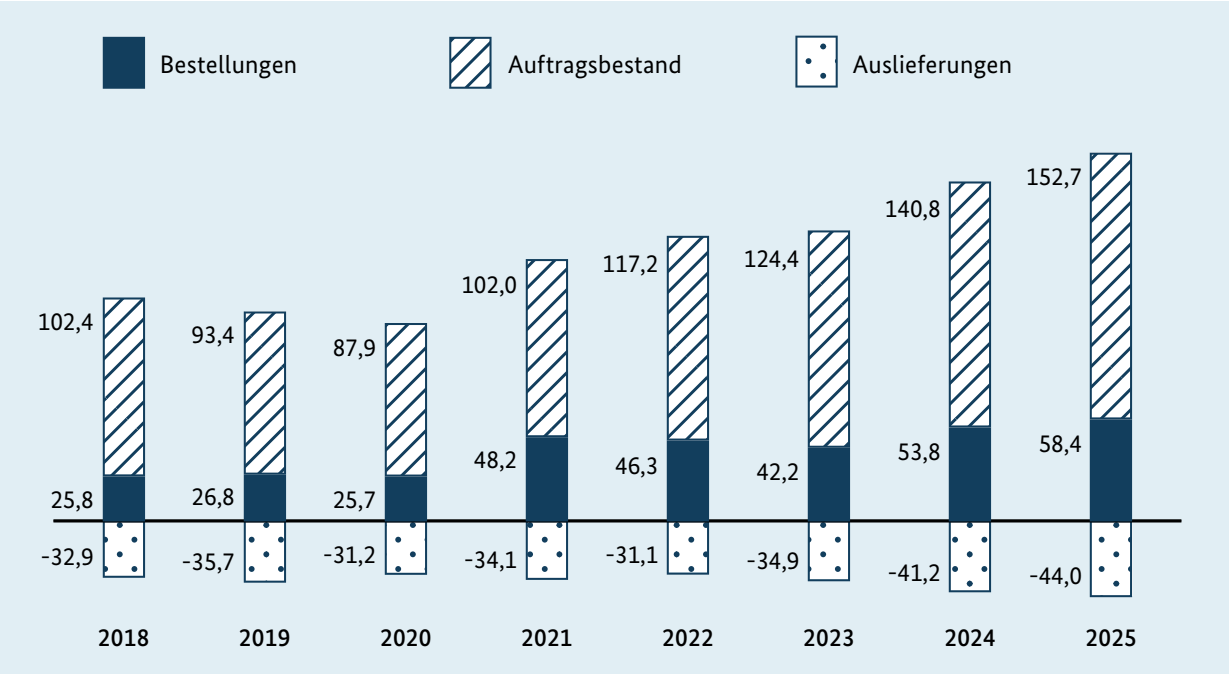
Die Investitionen in neue Schiffe waren 2025 nach Angaben des VSM mit 181 Milliarden US-Dollar rückläufig. 2024 lagen sie noch bei 230 Milliarden US-Dollar und damit 21 Prozent höher als 2025.

Der VSM nennt mehrere Gründe für den Rückgang der Investitionen. Zum einen sind die Schiffbauwerften weltweit hoch ausgelastet und 2024 war ein besonders investitionsreiches Jahr für neue Schiffe. Zum anderen kündigten die USA Sanktionen gegen in China gebaute Schiffe und chinesische Reedereien an, was weltweit zu Unsicherheiten führte.

Wie in den vergangenen Jahren entfiel auch 2025 der Löwenanteil der Aufträge im Wert von 91,1 Milliarden US-Dollar an chinesische Werften. Das entspricht 50 Prozent des weltweiten Auftragswerts. Südkorea verzeichnete Aufträge im Wert von 40,4 Milliarden US-Dollar. Auf kontinentaleuropäische Werften entfielen 33,6 Milliarden US-Dollar.

Den stärksten Rückgang bei den Neuaufträgen verzeichneten 2025 die Gastanker. Reedereien bestellten 60 Prozent weniger als noch 2024. Neue Investitionen für andere Tanker sind dagegen nur um 40 Prozent zurückgegangen. Die Aufträge für Fähren und Passagierschiffe legten dagegen deutlich zu. Mit 36 Milliarden US-Dollar ▸

Weltweiter Schiffbau in Millionen Compensated Gross Tonnage
Quelle: Verband für Schiffbau und Meerestechnik, 2026



in Aufträgen stiegen diese um 80 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Die deutschen und europäischen Schiffbauwerften sind für die Passagierschiffe bekannt. Daher sieht der VSM die positive Entwicklung in diesem Sektor als ein gutes Zeichen auch für den deutschen Schiffbau.

Bestand in den Auftragsbüchern

Die Auftragsbücher der Werften sind laut ISL 2025 mit 6.220 Schiffen und einer Tragfähigkeit von 439,8 Millionen Tonnen mehr als doppelt so voll wie noch 2021. Auch gegenüber 2024 steigerte sich der Auftragsbestand gemessen an der Tragfähigkeit um 22,9 Prozent.

Mit 58,4 Millionen CGT übertrafen die neuen Bestellungen von Schiffen laut VSM die Auslieferungen um über 14 Millionen CGT. Dadurch stiegen auch die laufenden Aufträge der Werften. 2025 endete mit einem Auftragsvolumen von 6.577 Schiffen mit 152,7 Millionen CGT oder einem Wert von 567 Milliarden US-Dollar in den Auftragsbüchern der globalen Schiffbauwerften.

Der Unterschied von über 300 Schiffen zwischen den Angaben des ISL und VSM lässt sich nicht eindeutig erklären. Das ISL betrachtet Schiffe ab einer Größe von 300 BRZ. Welche Mindestgröße der VSM für seine Statistik verwendet, ist unklar.

Gemessen an der Anzahl der Schiffe entfielen laut VSM 65,2 Prozent des Auftragsbestands auf chinesische Werften. Dies entspricht 4.285 Schiffen. Südkorea folgte mit 10,7 Prozent beziehungsweise 704 Schiffen. Japan kam auf 10,1 Prozent beziehungsweise 666 Schiffe.

Beim Auftragswert lag China ebenfalls an der Spitze. Chinesische Werften verfügten über Aufträge im Wert von 310,6 Milliarden US-Dollar. Dies entspricht 54,8 Prozent des weltweiten Auftragswerts. Südkorea kam auf 118 Milliarden US-Dollar beziehungsweise 20,8 Prozent. Japan erreichte 31,7 Milliarden US-Dollar beziehungsweise 5,6 Prozent.

Die Zahlen zeigen deutliche Unterschiede. Südkorea hat zwar anteilig weniger Schiffe in den Auftragsbüchern, erzielt damit aber einen höheren Auftragswert. Bei China und Japan ist das Verhältnis umgekehrt. Ihr Anteil nach der Anzahl der Schiffe liegt über ihrem Anteil am Auftragswert.

Für Europa zeigt sich ein ähnliches Bild wie für Südkorea. Europäische Werften hatten 426 Schiffe in den Auftragsbüchern. Damit entfielen 6,5 Prozent der Schiffe auf Europa. Gemessen am Auftragswert erreichte Europa jedoch 82,3 Milliarden US-Dollar. Dies entspricht fast 15 Prozent des weltweiten Auftragswerts.

Bewertung

Die starken Auftragseingänge der vergangenen Jahre zeigen eine hohe Nachfrage. Dieses starke Wachstum wird sich voraussichtlich nicht in gleicher Höhe fortsetzen können. Bereits 2025 wiesen geringere Auftragseingänge auf eine Abschwächung hin. Zeitgleich beweist der hohe Auftragsbestand eine gleichfalls hohe Auslastung der Werften.

Die asiatischen Werften dominieren weiterhin den internationalen Schiffbau. China, Südkorea und Japan stellen mit 81 Prozent des Auftragswertes den größten Anteil. Dabei führt China deutlich.

Europas Spezialisierung auf wenige Schiffe mit hohem Auftragswert wird hier besonders deutlich, zeigt aber auch, dass die Werftkapazitäten vergleichsweise gering sind. Chancen ergeben sich insbesondere im Bau von Passagierschiffen und anderen spezialisierten Schiffen. ■

Deutscher Schiffbau

Für 2025 zeigen die Statistiken zum deutschen Schiffbau ein stabiles Bild. Die Werften steigerten sowohl ihre Umsätze als auch die Auslieferungen von Schiffen gegenüber dem Vorjahr. 2024 verzeichnete die Branche ein besonders gutes Jahr bei den Auftragseingängen. Daher fielen 2025 die Eingänge erwartungsgemäß geringer aus.

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) veröffentlicht regelmäßig einen Jahresbericht. Darin berichtet er neben der aktuellen allgemeinen Lage des weltweiten Schiffbaus über die der deutschen Werften. Außerdem betrachtet der Bericht auch die Wertschöpfungskette mit Zulieferern und Dienstleistern des deutschen Schiffbaus.

Die Größe von Schiffen wird in der Regel in der dimensionslosen Einheit Bruttoraumzahl (BRZ, englisch: Gross Tonnage/GT) angegeben. Im Schiffbau wird zudem die sogenannte gewichtete Bruttoraumzahl (englisch: Compensated Gross Tonnage/CGT) genutzt. Diese Einheit ermöglicht einen detaillierteren Vergleich der Leistung von Schiffbauwerften. Der Aufwand für den Bau eines Schiffes hängt nicht nur von seiner Größe ab. Auch der Schiffstyp spielt eine wichtige Rolle. Die gewichtete Bruttoraumzahl berücksichtigt diese Unterschiede und ermöglicht dadurch einen besseren weltweiten Vergleich von Schiffbauwerften.

Der deutsche Schiffbau konzentriert sich seit Jahren auf den Bau von Militärschiffen, großen Yachten, Kreuzfahrtschiffen und Spezialschiffen, darunter auch Behördenschiffen. Zusätzlich erweitern deutsche Werften ihr Portfolio um Konverterplattformen für Offshore-Windparks. Vor allem beim Bau von Kreuzfahrtschiffen, Militärschiffen und Yachten gab es laut VSM 2025 ein großes Wachstum. Seit der Coronapandemie hat sich der Markt für neue Kreuzfahrtschiffe fast verdoppelt.

Dieses Marktsegment des Seeschiffbaus ist fest in europäischer Hand. 97 Prozent der aktuell fahrenden Kreuzfahrtschiffe kommen aus europäischen Werften. Weltweit stieg 2025 der Wert neuer Bestellungen von Fähren und Passagierschiffen im Vergleich zum Vorjahr auf 36 Milliarden US-Dollar. Das entspricht einem Anstieg von 80 Prozent.

Beim Bau von Yachten von mehr als 80 Metern erreichen deutsche Werften nach Angaben des VSM einen Marktanteil von 30 Prozent. Die Nachfrage erhöhte sich 2025 um fast 50 Prozent. Auch die Nachfrage im Militärschiffbau stieg in den letzten Jahren deutlich. Die geopolitischen Spannungen sind weltweit spürbar. Die Auftragsbü- ▸

Deutscher Schiffbau 2021 bis 2025. Quelle: Verband für Schiffbau und Meerestechnik, 2026

Jahr	Auslieferungen			Auftragseingänge			Laufende Aufträge		
	1.000 BRZ	Anzahl	Mrd. Euro	1.000 BRZ	Anzahl	Mrd. Euro	1.000 BRZ	Anzahl	Mrd. Euro
2021	374	11	3,0	182	19	2,2	1.623	54	15,4
2022	352	7	2,5	40	9	1,0	1.106	46	10,9
2023	311	11	2,6	192	22	2,6	901	46	9,7
2024	242	11	2,8	982	14	10,7	1.324	36	16,3
2025	443	12	3,4	98	13	2,2	1.112	41	14,3

cher der deutschen Militärschiffbauwerften seien laut VSM bis in die 2040er-Jahre gut gefüllt.

Seeschiffbau

Der VSM veröffentlicht in seinem Jahresbericht Statistiken aus 2025 zum Stand des Seeschiffbaus in Deutschland. Der Verband erfasst Auslieferungen, neue Aufträge und Auftragsbestand zum Jahresende; für die Neuaufträge allerdings nicht in CGT.

- Auslieferungen: 12 Schiffe, 442.698 BRZ, 480.265 CGT, 3,43 Mrd. Euro
- neue Aufträge: 13 Schiffe, 98.216 BRZ, 2,16 Mrd. Euro
- Auftragsbestand: 41 Schiffe, 1.112.304 BRZ, 1.096.226 CGT, 14,3 Mrd. Euro

Gegenüber 2024 überstiegen die Auslieferungen 2025 alle Werte. Die Anzahl der Schiffe wuchs um 9,1 Prozent, die Größe um 83,1 Prozent, CGT um 15,9 Prozent und der Wert um 22,5 Prozent. Im Vergleich zu den letzten fünf Jahren handelt es sich um die höchsten Werte bei den Auslieferungen.

Dagegen gingen 2025 die neuen Aufträge im Vergleich mit dem Vorjahr stark zurück. 2024 wurden 14 Schiffe mit 982.000 BRZ und einem Wert von 10,73 Milliarden Euro in Deutschland in Auftrag gegeben. Für 2025 ergibt sich damit ein Rückgang von 90,0 Prozent bei der Größe der Schiffe. Der Wert der Aufträge sank um 79,9 Prozent. Das Jahr 2024 war weltweit ein überdurchschnittlich gutes Jahr bei den Auftragseingängen. Ein Rückgang war daher zu erwarten.

Die Anzahl der Schiffe im Auftragsbestand stieg um 13,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Gleichzeitig sank die Größe der Schiffe um 16,0 Prozent. Die gewichtete Bruttoraumzahl verringerte sich ebenfalls um 37,7 Prozent. Der Wert der Aufträge ging um 12,3 Prozent zurück.

Weltweit lieferten die Werften 2025 insgesamt 44,0 Millionen CGT an Schiffen aus. Die neuen Aufträge lagen bei 58,4 Millionen CGT. Der weltweite Auftragsbestand betrug 152,7 Millionen CGT. Der deutsche Anteil liegt damit in allen Bereichen bei etwa einem Prozent.

Schiffbau als Wertschöpfungskette

Der Gesamtumsatz der Werften mit mehr als 50 Beschäftigten lag nach Angaben des VSM 2025 bei 7,4 Milliarden Euro. Damit stieg der Umsatz um 13,8 Prozent, gemessen an den 6,5 Milliarden Euro aus 2024. Auf die unterschiedlichen Bundesländer teilt sich dies wie folgt auf:

- Schleswig-Holstein: 2,9 Mrd. Euro (38,8 %)
- Niedersachsen: 2,1 Mrd. Euro (28,8 %)

- Bremen: 1,0 Mrd. Euro (13,2 %)
- Mecklenburg-Vorpommern: 0,6 Mrd. Euro (7,9 %)
- Hamburg: 0,5 Mrd. Euro (6,5 %)
- übrige Bundesländer: 0,4 Mrd. Euro (4,8 %)

Auch die südlichen Bundesländer profitieren durch die Zuliefererindustrie vom deutschen Schiffbau. Etwa 2.800 Betriebe in Deutschland liefern neben ganzen Maschinen auch Materialien oder einzelne Komponenten für den Schiffbau. Dabei machen diese Zulieferer etwa 70 Prozent der Wertschöpfung aus.

Das zeigt sich auch bei den Arbeitsplätzen. 2025 beschäftigten die Werften mit mehr als 50 Beschäftigten etwa 18.200 Menschen. Über die gesamte Wertschöpfungskette mit Zulieferern und Dienstleistern betrachtet, liegt die Zahl bei über 200.000 Beschäftigten.

Ein weiterer wichtiger Teil der deutschen Schiffbauindustrie ist der Bau von Militärschiffen. Mehr als 33 Prozent des Umsatzes erzielt der Bau von Kriegsschiffen. Dabei setzt nicht nur die deutsche Marine auf Militärschiffe aus Deutschland. Aufträge gibt es unter anderem auch aus den Ländern Ägypten, Norwegen, Kanada, Israel und Indonesien.

In der deutschen Werftenlandschaft gewinnt der Bau von Militärschiffen zunehmend an Bedeutung. Die für Kreuzfahrtschiffe bekannte Meyer Werft aus Papenburg ist zum Beispiel auch am Bau der neuen Betriebsstofftanker für die Marine beteiligt.

Instandhaltung und Reparatur

Neben dem Schiffbau übernehmen Schiffswerften auch die Instandhaltung, den Umbau und die Reparatur von Schiffen. Diese Bereiche gehören ebenfalls zur maritimen Infrastruktur. Sie bieten Deutschland zusätzliche Expertise, Arbeitsplätze und Umsatz.

Nach Angaben des VSM gibt es in Deutschland für See- und Binnenschiffe insgesamt 40 Werften, die Instandhaltung und Reparaturen anbieten. Für Werften mit mehr als 50 Beschäftigten lag der Umsatz 2025 bei über 300 Millionen Euro.

Bewertung

Verglichen mit 2020 bis 2023 war 2025 ein solides Jahr für den Eingang neuer Bestellungen. Die Umsätze und Auslieferungen stiegen an. Dass nach einem überdurchschnittlich guten Jahr wie 2024 die Auftragseingänge wieder eingebrochen sind, ist kein schlechtes Signal und zu erwarten.

Auch der hohe Auftragsbestand spricht für eine stabile Situation. Ende 2025 verzeichneten die deutschen Werften Aufträge im Wert von 14,3 Milliarden Euro in ihren Büchern.

Aufgrund des generellen Booms, vor allem in der Kreuzfahrtbranche, aber auch im Militärschiffbau und im Bau von Offshore-Konverterplattformen, schätzt der VSM die zukünftige Entwicklung der deutschen Werften positiv ein. Dabei kann die Erweiterung des Portfolios um den Bau von Konverterplattformen zum Erhalt der deutschen Werftstandorte beitragen.

Im weltweiten Vergleich ist Deutschland als Schiffbaunation dennoch weit abgeschlagen. China ist weiterhin Marktführer. Deutsche Werften gehören beim Bau von Kreuzfahrtschiffen jedoch zu den weltweit führenden Werften. Gerade dieses Segment erlebt derzeit einen Boom, der sich positiv auf deutsche Werften auswirkt.

Deutschland kann deshalb vor allem durch seine Spezialisierung erfolgreich bleiben. Die deutschen Werften konkurrieren weniger über die Zahl der produzierten Schiffe. Stattdessen konzentrieren sie sich auf hochwertige und spezialisierte Schiffe. Dazu gehören beispielsweise Kreuzfahrtschiffe, Yachten und Militärschiffe. Auch neue Bereiche wie der Bau von Konverterplattformen können zusätzliche Chancen für die deutsche Schiffbauindustrie eröffnen. ■

Weltweite Handelsflotte

Die globale Handelsflotte wuchs 2025 in ähnlichem Umfang wie in den vier Jahren zuvor. Die Flotten der einzelnen Schiffstypen entwickelten sich durchweg positiv, aber unterschiedlich stark, denn maßgeblich für die Nachfrage nach einzelnen Schiffsarten ist die Marktlage der transportierten Güter.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) veröffentlicht jährlich Statistiken und Marktübersichten zum Seeverkehr. Neben der weltweiten Handelsflotte analysiert das ISL in neun Ausgaben die Märkte der einzelnen Schiffstypen.

Die Allianz veröffentlicht jährlich den Safety and Shipping Review. Dieser Bericht enthält Statistiken zu sicherheitsrelevanten Vorfällen bei Schiffen über 100 BRZ wie etwa Brände, Kollisionen und Schiffsuntergänge.

Die Bruttoraumzahl (BRZ, englisch: Gross Tonnage/GT) ist eine dimensionslose Kennzahl für die Größe eines Schiffes. Eine weitere Kennzahl für Handelsschiffe ist die Tragfähigkeit (Deadweight Tonnage, dwt): Sie gibt an, wie viel Ladung ein Schiff aufnehmen kann. Für Containerschiffe gilt zudem die Einheit Twenty-Foot Equivalent Unit (TEU) – sie entspricht einem 20 Fuß langen Standardcontainer.

Gesamte Handelsflotte

Nach Angaben des ISL umfasste die weltweite Handelsflotte der Schiffe ab 300 BRZ am 1. Januar 2026 insgesamt 66.019 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 2,40 Milliarden Tonnen. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Tragfähigkeit um 3,2 Prozent, die Anzahl der Schiffe um 3,3 Prozent. Das Wachstum der Tragfähigkeit für 2025 entspricht in etwa dem Wachstum der Handelsflotte der letzten vier Jahre.

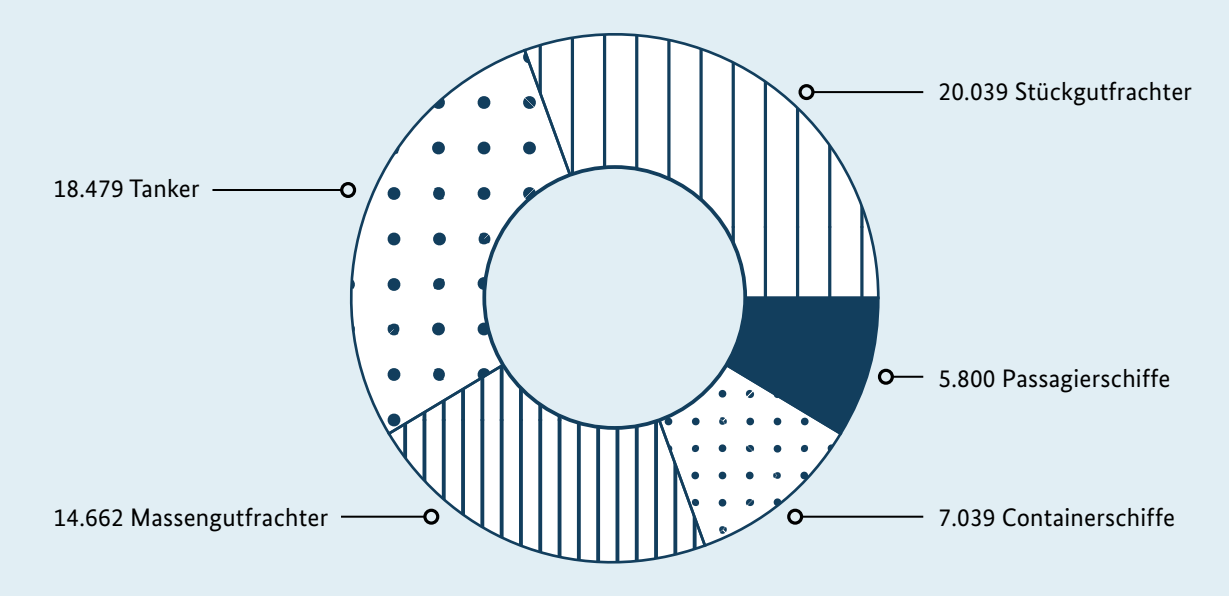
2025 kamen weltweit 1.916 neue Schiffe mit 94,8 Millionen Tonnen Tragfähigkeit hinzu. Die Anzahl der ausgelieferten Schiffe übertraf den Vorjahreswert um 4,1 Prozent, die Kapazität um 9,2 Prozent.

2025 wurden dagegen 316 Schiffe mit 10,9 Millionen Tonnen Tragfähigkeit verschrottet. Die Anzahl sank gegenüber 2024 um 6,8 Prozent, die verschrottete Kapazität stieg dagegen um 41,2 Prozent. Damit liegen die Verschrottungen weiterhin unter dem Durchschnitt der vier Vorjahre: Zwischen 2021 und 2024 lagen die Abwrackzahlen im Mittel bei über 12 Millionen Tonnen Tragfähigkeit pro Jahr.

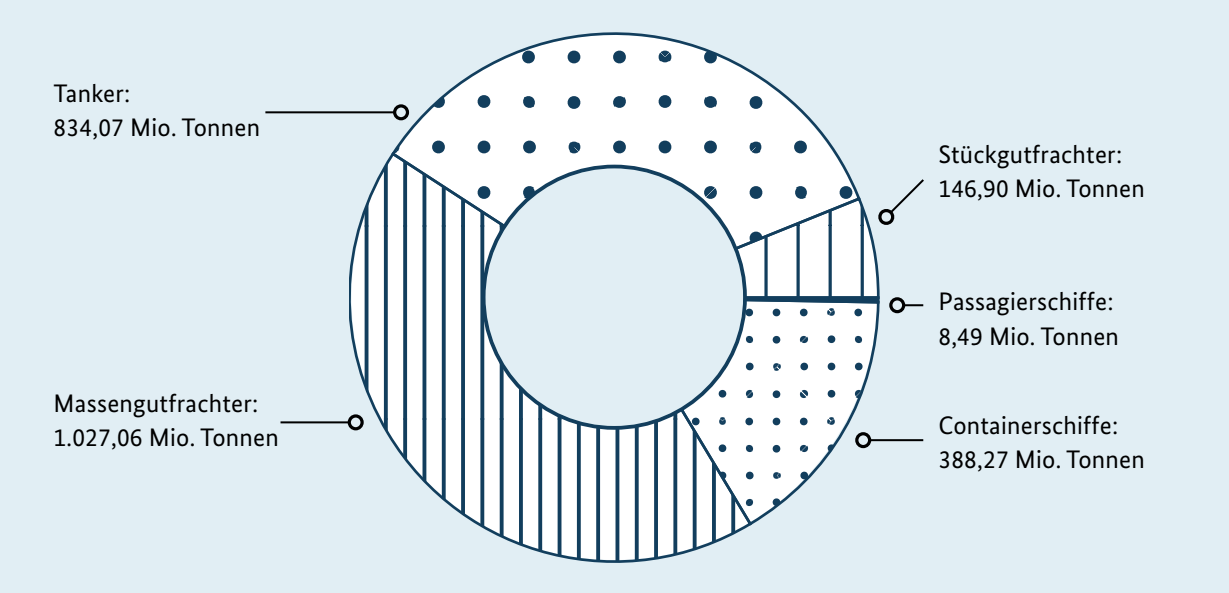
Neben Verschrottungen reduzieren auch Totalverluste durch Unfälle die Handelsflotte. Laut Allianz führten 2025 insgesamt 43 Vorfälle bei Schiffen über 100 BRZ zu einem Totalverlust, bei Schiffen über 500 BRZ waren es 31. Gegenüber 2024 nahm die Zahl der Schiffsverluste damit ab. 2024 verursachten Vorfälle noch 79 Totalverluste bei Schiffen ab 100 BRZ und 51 bei Schiffen ab 500 BRZ. 2025 gingen die Zahlen damit um 45,6 beziehungsweise 39,2 Prozent zurück.

Die Allianz stellt fest, dass mit zunehmendem Alter der Schiffe das Risiko für sicherheitsrele-

Welthandelsflotte am 1. Januar 2026 nach Anzahl der Schiffe.
Quelle: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, 2026



Welthandelsflotte am 1. Januar 2026 nach Tragfähigkeit der Schiffe.
Quelle: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, 2026



vante Vorfälle steigt: Schiffe über 20 Jahre verursachten 2025 mehr als 50 Prozent der Vorfälle.

Weltweit sind Schiffe im Durchschnitt 23 Jahre alt. Gemäß ISL steigt das Durchschnittsalter seit einigen Jahren an. Daher sieht das Institut ein erhöhtes Potenzial für Verschrottungen in den nächsten Jahren.

Das Seehandelsvolumen wuchs laut ISL von 2024 auf 2025 um 1,1 Prozent. Die Kapazität der Welthandelsflotte legte mit 3,2 Prozent stärker ▸

zu, was auf eine mögliche Überkapazität hindeutet. Hält der Trend an, sinken Schiffsauslastung und Frachtraten.

Die Flotten im Detail

Die Märkte für einzelne Gütergruppen und Schiffstypen unterscheiden sich stark.

Tanker

Nach ISL-Angaben stellten Tanker am 1. Januar 2026 mit 18.479 Schiffen den zweitgrößten Flottenanteil nach Schiffsanzahl. Die Anzahl der Tanker erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,1 Prozent.

Die Tragfähigkeit der Tankerflotte belief sich zum selben Zeitpunkt auf 834,1 Millionen Tonnen, ein Wachstum von 1,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr:

- 9.227 Rohöl- und Produktentanker (+1,3 %) mit 580,8 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (−0,2 %)
- 6.705 Öl- und Chemikalientanker (+2,9 %) mit 145,7 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+4,1 %)
- 2.547 Gastanker (+3,3 %) mit 107,6 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+7,4 %)

Mit 7,4 Prozent Wachstum der Tragfähigkeit zählte die Gastankerflotte 2025 zu den am stärksten wachsenden Schiffstypen. Die Sanktionen gegen russisches Gas erhöhten die Nachfrage nach LNG, vor allem in Europa, und damit auch nach LNG-Tankern. Der Seetransport von Gas stieg 2025 um 4,6 Prozent auf 602 Millionen Tonnen.

Nach Schiffsanzahl lieferten Werften 2025 am meisten Tanker aus. Der folgende Überblick zeigt den Vergleich zu den Auslieferungen aus 2024:

- Tanker insgesamt: 573 Schiffe (+47,3 %), 29,3 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+86,5 %)
- Rohöltanker: 192 Schiffe (+56,1 %), 13,7 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+161,6 %)
- Öl- und Chemikalientanker: 247 Schiffe (+72,7%), 6,6 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+121,0 %)
- Gastanker: 134 Schiffe (+8,9 %), 9,1 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+20,5 %)

Die Kapazität der Rohöltanker verzeichnete 2025 den stärksten Zuwachs. Im Fünfjahresvergleich war das Jahr jedoch kein besonders starkes Jahr für Rohöltanker. Vielmehr wies 2024 die wenigsten Auslieferungen der letzten Jahre auf.

Neben Neubauten verkauften Reedereien 2025 auch Tanker an Abwrackwerften. Gemessen an der Tragfähigkeit hatten Tanker 2025 den größten Anteil an den Verschrottungen. Der Vergleich mit 2024 zeigt:

- Tanker insgesamt: 98 Schiffe (+92,2 %), 5,2 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+84,9 %)
- Rohöltanker: 48 Schiffe (+92,0 %), 3,3 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+60,0 %)
- Öl- und Chemikalientanker: 23 Schiffe (+76,9 %), 0,7 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+282,3 %)
- Gastanker: 27 Schiffe (+107,7 %), 1,2 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+114,5 %)

Die hohe Zahl an Neubauten und Verschrottungen deutet laut ISL auf eine Erneuerung und Umstrukturierung der Tankerflotte hin. Mit einem Durchschnittsalter von 18 Jahren gehört sie zudem zu den drei ältesten Flottensegmenten. Das ISL erwartet daher, dass die Anzahl der Verschrottungen in den kommenden Jahren weiter steigt.

Massengutfrachter

Am 1. Januar 2026 stellten Massengutfrachter mit 1,03 Milliarden Tonnen Tragfähigkeit den Schiffstyp mit der größten Kapazität, nach Anzahl bildeten sie mit 14.662 Schiffen nur die drittgrößte Flotte. Gegenüber dem Vorjahr wuchs sie um 3,9 Prozent nach Anzahl und um 3,0 Prozent nach Tragfähigkeit. Die Flotte der Massengutfrachter unterteilt das ISL in:

- Massengutfrachter: 12.915 Schiffe (+4,0 %), 926,7 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+3,3 %)
- Erzfrachter: 278 Schiffe (−0,4 %), 82,1 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (−0,2 %)
- andere Massengutfrachter: 1.469 Schiffe (+4,1 %), 18,3 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+1,7 %)

Zu den anderen Massengutfrachtern zählt das ISL Schiffe, die eine Kombination aus unterschiedlicher Ladung (Erz/Öl-Frachtschiff, Erz/Massengut/Öl-Frachtschiff) transportieren können.

Der Seetransport von Erzen, Kohle und Getreide, drei der wichtigsten Güter für den Massengutmarkt, stieg 2025 um 1,2 Prozent auf 5,9 Milliarden Tonnen. Dabei sank der Transport von Kohle auf Schiffen um 4,0 Prozent im Vergleich zu 2024.

Gemessen an der ausgelieferten Tragfähigkeit hatten die Massengutfrachter den größten Anteil an den Auslieferungen 2025:

- Massengutfrachter gesamt: 447 Schiffe (+1,1 %), 32,2 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+3,4 %)
- Massengutfrachter: 438 Schiffe (+2,3 %), 31,9 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+3,6 %)
- Erzfrachter: keine Auslieferungen
- andere Massengutfrachter: 9 Schiffe (-35,7 %), 0,3 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (unverändert im Vergleich zu 2024)

Die Tragfähigkeit wuchs stärker als die Schiffsanzahl: 2025 lieferten die Werften größere Schiffe aus als 2024. Mit über 72.000 Tonnen lag die durchschnittliche Kapazität der 2025 ausgelieferten Massengutfrachter zudem über dem Durchschnitt der gesamten Flotte.

2025 zeigten sich bei den Verschrottungen der Massengutfrachter deutlichere Unterschiede im Vergleich zu 2024:

- Massengutfrachter gesamt: 86 Schiffe (+24,6 %), 4,8 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+32,4 %)
- Massengutfrachter: 75 Schiffe (+25,0 %), 4,3 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+22,9 %)
- Erzfrachter: 1 Schiff, 0,3 Mio. Tonnen Tragfähigkeit
- andere Massengutfrachter: 10 Schiffe (+11,1 %), 0,3 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+50,0 %)

2024 wurde im Gegensatz zu 2025 kein Erzfrachter abgewrackt.

Am 1. Januar 2026 lag das Durchschnittsalter der Massengutfrachter bei 12,9 Jahren. Es steigt damit seit elf Jahren stetig. 2014 lag es noch bei knapp neun Jahren. Verschrottungen und Auslieferungen nehmen seit fünf Jahren zu. Das deutet auf eine Umstrukturierung der Flotte hin, auch wenn sich die Flotte dadurch bislang noch nicht verjüngt hat.

Containerschiffe

Anfang 2026 umfasste die Flotte der Containerschiffe 7.039 Schiffe mit 388,3 Millionen Tonnen Tragfähigkeit – ein Wachstum von 4 Prozent nach Schiffsanzahl und 6,8 Prozent nach Tragfähigkeit. In TEU lag die Kapazität am 1. Januar 2026 bei 33,1 Millionen TEU, 7,1 Prozent mehr als ein Jahr zuvor.

Der Containerhandel nahm 2025 dagegen gemäß ISL nur um 3,8 Prozent zu. Wie schon bei der gesamten Handelsflotte deutet das Verhältnis von Flotten- zu Handelswachstum auf eine zukünftige Überkapazität hin.

Höhere Auslieferungszahlen als Verschrottungen verstärken den Trend:

- Auslieferungen: 269 Schiffe (−44,1 %), 24,4 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (−27,2 %)
- Verschrottungen: 11 Schiffe (−80,7 %), 84.000 Tonnen Tragfähigkeit (−92,9 %)

Laut ISL sind die geringen Verschrottungszahlen eine Folge der Umfahrung von Rotem Meer und Suezkanal aufgrund der Angriffe der Huthi-Rebellen: Die längere Route erfordert mehr Schiffe. Können sie wieder sicher durch das Rote Meer fahren, dürften auch hier mehr Verschrottungen folgen. ▶

Stückgutfrachter

Zu den Stückgutfrachtern zählt das ISL konventionelle Stückgutfrachter, Spezialschiffe, Autotransporter, Kühlschiffe und RoRo-Frachtschiffe ohne Passagiere. Nach Anzahl bildet diese Flotte mit 20.039 Schiffen den größten Anteil an der Handelsflotte. Mit nur 146,9 Millionen Tonnen Tragfähigkeit hat sie dagegen den zweitniedrigsten Kapazitätsanteil.

Gegenüber 2024 wuchs die Stückgutfrachterflotte 2025 um 4,0 Prozent nach Anzahl und um 6,5 Prozent nach Tragfähigkeit. Zwischen den einzelnen Schiffstypen zeigen sich klare Unterschiede:

- konventionelle Stückgutfrachter:
  14.390 Schiffe (+4,1 %),
  61,1 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+5,5 %)
- Spezialschiffe: 2.245 Schiffe (+3,2 %),
  58,3 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+7,3 %)
- reine Autofrachter: 893 Schiffe (+9,7 %),
  15,2 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+12,3 %)
- Kühlschiffe: 610 Schiffe (−1,9 %),
  3,6 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+1,7 %)
- RoRo-Frachtschiffe: 1.901 Schiffe (+3,3 %),
  8,7 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+0,3 %)

Vor allem reine Autofrachter verzeichnen eine hohe Nachfrage. Der Export chinesischer E-Automobile stieg 2025 um 50 Prozent an. Der gesamte Seetransport von Automobilen erreichte dabei ein Plus von 8,4 Prozent. Wie bereits bei der gesamten Handelsflotte und den Containerschiffen übersteigt jedoch auch hier das Wachstum der Flotte das des Handelsvolumens. Die Kapazität der reinen Autofrachter vergrößerte sich mit 12,3 Prozent stärker als das Volumen des Autoseetransports.

Auch die Auslieferungen der einzelnen Stückgutfrachtertypen unterscheiden sich stark:

- Stückgutfrachter gesamt: 507 Schiffe (+20,1 %),
  8,7 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+38,2 %)
- konventionelle Stückgutfrachter:
  262 Schiffe (+8,3 %),
  1,5 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (−2,3 %)
- Spezialschiffe: 121 Schiffe (+34,4 %),
  5,4 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+51,2 %)
- reine Autofrachter: 75 Schiffe (+63,0 %),
  1,5 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (+71,8 %)
- Kühlschiffe: 8 Schiffe (+14,3 %),
  120.000 Tonnen Tragfähigkeit (+31,9 %)
- RoRo-Frachtschiffe: 41 Schiffe (+10,8 %),
  184.000 Tonnen Tragfähigkeit (−19,7 %)

Die Auslieferung von Autofrachtern erreichte 2025 einen neuen Höchststand: Fast so viele reine Autofrachter wurden ausgeliefert wie in den vier Jahren zuvor zusammen.

Nach Anzahl wurden 2025 unter allen Schiffstypen am meisten Stückgutfrachter verschrottet:

- Stückgutfrachter gesamt: 106 Schiffe (−23,2 %),
  751.000 Tonnen Tragfähigkeit (−23,7 %)
- konventionelle Stückgutfrachter:
  80 Schiffe (−20,0 %),
  416.000 Tonnen Tragfähigkeit (−28,3 %)
- Spezialschiffe: 9 Schiffe (−25,0 %),
  172.000 Tonnen Tragfähigkeit (−27,1 %)
- reine Autofrachter: keine
- Kühlschiffe: 6 Schiffe (−72,7 %),
  28.000 Tonnen Tragfähigkeit (−80,4 %)
- RoRo-Frachtschiffe: 11 Schiffe (+175,0 %),
  135.000 Tonnen Tragfähigkeit (+440,0 %)

2025 wurden insgesamt weniger Stückgutfrachter verschrottet als im Vorjahr. Die gestiegene Zahl an Verschrottungen von RoRo-Frachtschiffen erklärt sich durch die vergleichsweise geringe Zahl an Abwrackungen im Jahr 2024.

Passagierschiffe

Zu den Passagierschiffen zählt das ISL reine Passagierschiffe wie Kreuzfahrtschiffe und kombinierte Fracht-/RoRo-Passagierschiffe wie Fähren. Mit

5.800 Schiffen und 53,2 Millionen BRZ beziehungsweise 8,5 Millionen Tonnen Tragfähigkeit ist die Flotte der Passagierschiffe die kleinste. 2025 wuchs ihre Anzahl um 2,3 Prozent, Bruttoraumzahl um 3,8 Prozent und Tragfähigkeit um 2,7 Prozent:

- Kreuzfahrtschiffe: 436 Schiffe (+3,3 %), 31,1 Mio. BRZ (+4,1 %)
- reine Passagierfähren: 2.084 Schiffe (+4,8 %), 1,5 Mio. BRZ (+45,3 %)
- Fracht-/RoRo-Passagierschiffe: 3.280 Schiffe (+0,6 %), 20,6 Mio. BRZ (+1,2 %)

Die Passagierzahlen bei Kreuzfahrtschiffen erreichten 2025 mit 37,2 Millionen Passagieren einen neuen Höhepunkt. Im Vergleich mit dem Vorjahr erhöhte sich die Anzahl der Passagiere um 7,5 Prozent. Die Kreuzfahrtschiffe zusammen bieten Platz für 764.321 Passagiere bei einer Doppelbelegung der Kabinen.

Nach Angaben des ISL fielen die Auslieferungen der Passagierschiffe 2025 nach Anzahl und Größe im Vergleich zu den Flotten der übrigen Schiffstypen am geringsten aus.

- Passagierschiffe gesamt: 120 Schiffe (+12,2 %), 2,2 Millionen BRZ (+50,8 %)
- Kreuzfahrtschiffe: 15 Schiffe (+25,0 %), 1,7 Millionen BRZ (+68,7 %)
- reine Passagierfähren: 57 Schiffe (+14,0 %), 35.000 BRZ (+20,7 %)
- Fracht-/RoRo-Passagierschiffe: 48 Schiffe (+6,7 %), 436.000 BRZ (+8,5 %)

Die Verschrottung von Passagierschiffen ging 2025 gegenüber dem Vorjahr zurück:

- Passagierschiffe gesamt: 16 Schiffe (−30,4 %), 235.000 BRZ (−10,0 %)
- Kreuzfahrtschiffe: 3 Schiffe (+50,0 %), 55.000 BRZ (+19,6 %)
- reine Passagierfähren: 2 Schiffe (−33,3 %), 2.000 BRZ (−50,0 %)
- Fracht-/RoRo-Passagierschiffe: 11 Schiffe (−38,9 %), 178.000 BRZ (−15,6 %)

Kreuzfahrtschiffe sind zwar der kleinste Anteil dieser Flotte, aber im Durchschnitt die größten Schiffe. Im Gegensatz zur gesamten Handelsflotte übertrifft das Wachstum der Passagierzahlen das der Flotte.

Bewertung

Die Verschrottungszahlen liegen auf einem historischen niedrigen Stand, während die Auslieferungen hoch sind und das Handelsvolumen nur moderat wächst. Diese drei Faktoren treiben die weltweite Handelsflotte auf eine Überkapazität zu. Dies könnte die Auslastung und infolge auch die Frachtraten senken. Umgekehrt kann eine Überkapazität jedoch mehr Verschrottungen auslösen und sich dadurch selbst begrenzen.

Die Daten unterscheiden sich je nach Ladungsart und Schiffstyp, da sich die Märkte unterschiedlich entwickeln. Den höchsten Zuwachs verzeichneten reine Autofrachter und Gastanker. Auch in diesen Marktsegmenten übertrifft das Flottenwachstum den Anstieg des jeweiligen Marktes. ■

Deutsche Handelsflotte

Die Größe der deutschen Handelsflotte blieb 2025 insgesamt stabil. Eine geänderte Typisierung der Schiffe erschwert jedoch den Vergleich mit früheren Statistiken. Gleichzeitig erfasst die neue Statistik zusätzliche Schiffstypen. Dadurch fällt die ausgewiesene Handelsflotte größer aus.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) führt das deutsche Flaggenregister, in dem Seeschiffe ab einer Bruttoraumzahl von 100 registriert sind. Es veröffentlicht aktuelle Statistiken über die deutsche Handelsflotte monatlich auf seiner Website und auf der der Deutschen Flagge.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) veröffentlicht jährlich neun Berichte zu Themen des Seeverkehrs. Dazu gehört ein Überblick über die Welthandelsflotte nach Flagge und Eigner.

Die Größe von Schiffen kann anhand zweier Maßeinheiten angegeben werden: in Bruttoraumzahl (BRZ) und in Tragfähigkeit. Die BRZ ist eine dimensionslose Zahl zur Betrachtung der Schiffsgröße (englisch: Gross Tonnage/GT). Die Tragfähigkeit zeigt an, wie viel Ladung ein Schiff transportieren kann.

Nicht alle Schiffe der deutschen Handelsflotte fahren unter deutscher Flagge. Unter bestimmten Bedingungen können Schiffe aus dem deutschen Flaggenregister befristet auf zwei Jahre unter einer anderen Flagge fahren. Diese Schiffe gelten als befristet ausgeflaggt.

Seit der Statistik für Dezember 2025 nutzt das BSH ein neues IT-System. Dadurch änderte sich die Typisierung der Schiffe. Statistiken vor und nach diesem Wechsel sind nicht mehr direkt miteinander vergleichbar. Die neue Typisierung berücksichtigt zusätzliche Schiffstypen. Dadurch steigt auch die Zahl der Schiffe, die zur deutschen Handelsflotte zählen.

Stand der deutschen Handelsflotte

Die neue Statistik nutzt drei neue Untergruppen: Arbeitsschiffe, Offshore-Schiffe und Fischereifahrzeuge. Weil Letztere keine Handelsschiffe sind, zählen sie für diesen Bericht nicht zur Handelsflotte.

Zur Kategorie Arbeitsschiffe zählt das BSH unter anderem Forschungsschiffe, Schlepper und Schubboote, Baggerschiffe, Ausstellungsschiffe oder Depotschiffe. Diese Schiffe transportieren keine Ladung im üblichen Sinn von einem Hafen zu einem anderen. Deshalb werden sie hier gesondert aufgeführt und nicht direkt zur Handelsflotte gezählt. Stand der deutschen Handelsflotte mit

Schiffen über 100 BRZ nach Angaben des BSH am 31. Dezember 2025:

- gesamt: 1.655 Schiffe mit 43,99 Mio. BRZ
- Arbeitsschiffe: 180 mit 136.019 BRZ
- deutsche Flagge: 267 Schiffe mit 8,58 Mio. BRZ
- Arbeitsschiffe: 147 mit 70.894 BRZ
- befristet unter fremder Flagge: 1.388 Schiffe mit 35,41 Mio. BRZ
- Arbeitsschiffe: 33 mit 65.125 BRZ

Der Anteil der unter deutscher Flagge fahrenden Frachtschiffe liegt bei 16,1 Prozent (2024: 15,4 Prozent) nach Anzahl und bei 19,5 Prozent (2024: 19,5 Prozent) nach Größe. Das zeigt, dass ein großer Teil der Schiffe befristet unter fremder Flagge fährt.

Die am häufigsten genutzten fremden Flaggen waren 2025, wie auch in den Jahren zuvor, die Flaggen von Antigua und Barbuda, Portugal und Liberia. Die deutsche Flagge wurde im Dezember 2025 nur am vierthäufigsten als Flagge auf deutschen Handelsschiffen genutzt.

Schiffstypen

Das BSH unterteilt die Handelsflotte in sechs Übergruppen: Fischereifahrzeuge, Arbeitsschiffe, Offshore-Schiffe, Tankschiffe, Massengutschiffe und Trockenfracht-/Fahrgastschiffe. Für einen detaillierteren Überblick ist die Gruppe der Trockenfracht- und Fahrgastschiffe in drei weitere Kategorien unterteilt: Containerschiffe, Stückgutschiffe und Passagierschiffe. Zu den Passagierschiffen zählen neben reinen Fahrgastschiffen auch Fahrgast-/RoRo-Frachtschiffe. Die Kategorie Stückgutfrachter umfasst hier auch RoRo-Frachtschiffe.

Nach Schiffstypen bestand die gesamte deutsche Handelsflotte am 31. Dezember 2025 aus:

- 154 Tankschiffe mit 2,94 Mio. BRZ
- 173 Massengutschiffe mit 7,18 Mio. BRZ
- 139 Fahrgastschiffe mit 1,43 Mio. BRZ
- 655 Stückgutfrachter mit 5,49 Mio. BRZ
- 529 Containerschiffe mit 26,96 Mio. BRZ
- 5 Offshore-Schiffe mit 2.430 BRZ

Containerschiffe dominieren die deutsche Handelsflotte nach Bruttoraumzahl deutlich. Sie sind mit durchschnittlich mehr als 50.000 BRZ die mit Abstand größten Schiffe. Die Flotte der Stückgutfrachter umfasst zwar mehr als 100 Schiffe zusätzlich. Mit durchschnittlich etwa 8.000 BRZ sind diese Schiffe jedoch deutlich kleiner.

Hapag-Lloyd ist nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) die fünftgrößte Containerschiffreederei der Welt. Die ISL-Rangliste vergleicht dafür Vollcontainerschiffe ab 1.000 Twenty-Foot Equivalent Units (TEU). Hapag-Lloyd hat mit 305 betrachteten Schiffen und 2,42 Millionen TEU einen Marktanteil nach TEU von 7,3 Prozent. MSC als weltweit größte Containerreederei hat einen Marktanteil von 21,1 Prozent.

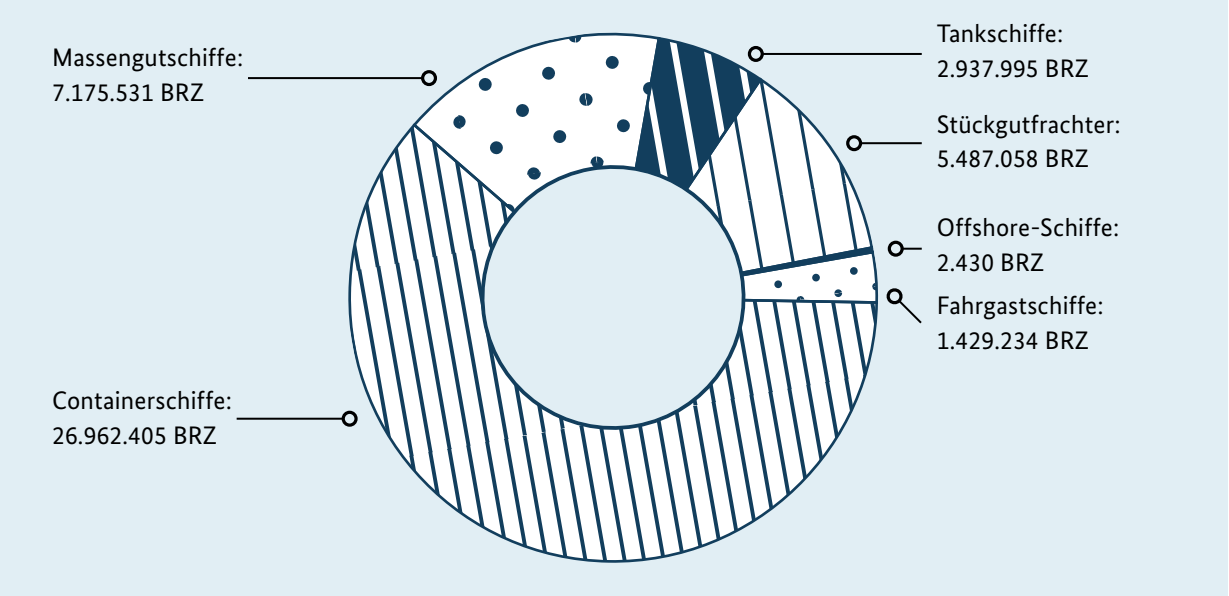
Bei ausschließlicher Betrachtung der am 31. Dezember 2025 unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe ergibt sich ein anderes Bild:

- 17 Tankschiffe mit 226.120 BRZ
- 1 Massengutschiff mit 30.046 BRZ
- 112 Fahrgastschiffe mit 247.490 BRZ
- 67 Stückgutschiffe mit 282.718 BRZ
- 65 Containerschiffe mit 7,80 Mio. BRZ
- 5 Offshore-Schiffe mit 2.430 BRZ

Alle Offshore-Schiffe fahren unter deutscher Flagge. Bei den anderen Schiffstypen fällt der Anteil deutlich geringer aus:

- Tankschiffe: nach Anzahl 11,0 %, nach Größe 7,7 %
- Massengutschiffe: nach Anzahl 0,6 %, nach Größe 0,4 %
- Fahrgastschiffe: nach Anzahl 80,6 %, nach Größe 17,3 %

Deutsche Handelsflotte am 31. Dezember 2025 in Bruttoraumzahl.
Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, 2026



- Stückgutfrachter: nach Anzahl 10,2 %, nach Größe 5,2 %
- Containerschiffe: nach Anzahl 12,3 %, nach Größe 28,9 %

Die Unterschiede zwischen den Anteilen nach Anzahl und Größe sind teils erheblich. Besonders deutlich zeigt sich die Diskrepanz bei den Fahrgastschiffen. 80,6 Prozent fahren unter deutscher Flagge. Im Vergleich zu Fahrgastschiffen unter fremder Flagge sind diese Schiffe jedoch deutlich kleiner.

Ein durchschnittliches Fahrgastschiff unter deutscher Flagge weist in etwa die Größe von 2.000 BRZ auf, unter fremder Flagge dagegen mehr als 43.000 BRZ. Unter deutscher Flagge fahren unter anderem kleine Ausflugsschiffe und Fähren. Die deutlich größeren Kreuzfahrtschiffe nutzen dagegen häufiger eine fremde Flagge.

Weltweiter Vergleich

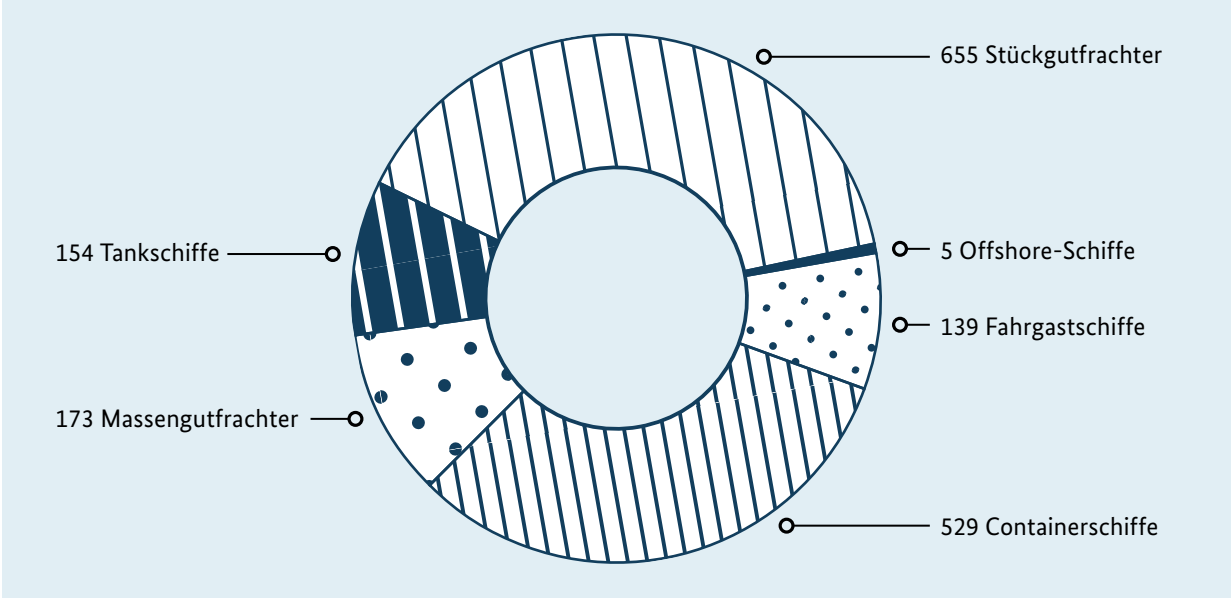
Die Handelsflotte unter deutscher Flagge liegt nach Angaben des ISL am 1. Januar 2026 mit 194 Schiffen und 8,5 Millionen Tonnen Tragfähigkeit im weltweiten Vergleich auf Rang 33 (2025: 28). Das ISL betrachtet dabei Schiffe ab 300 BRZ. Das BSH bezieht dagegen Schiffe ab 100 BRZ in seine Statistik ein. Aus diesem Grund unterscheiden sich die Zahlen. Der Rang basiert auf der gesamten Tragfähigkeit.

Betrachtet man die deutsche Handelsflotte nach Eigner, also der Schiffe unter deutscher Flagge sowie der befristet ausgeflaggten, lag Deutschland am 1. Januar 2026 auf Rang sieben. Das ISL berücksichtigt dabei Schiffe über 1.000 BRZ. Für Deutschland zählt das ISL 1.960 Schiffe mit 69,5 Millionen Tonnen Tragfähigkeit. Gegenüber dem Vorjahr änderte sich die globale Platzierung nicht.

Entwicklung der Handelsflotte

Um die Entwicklung über das Jahr 2025 darzustellen, lässt sich die Dezemberstatistik 2024 mit der Novemberstatistik 2025 verglichen. Wegen der geänderten Typisierung lassen sich die Vormo-

Deutsche Handelsflotte am 31. Dezember 2025 nach Anzahl der Schiffe.
Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, 2026



natsstatistiken allerdings nicht mit der Dezemberstatistik 2025 vergleichen.

Gesamte deutsche Handelsflotte

- 31. Dezember 2024: 1.675 Schiffe mit 44,01 Mio. BRZ
- 30. November 2025: 1.639 Schiffe mit 44,01 Mio. BRZ
- Veränderung: Anzahl der Schiffe −2,2 %, unverändert nach BRZ

Schiffe unter deutscher Flagge

- 31. Dezember 2024: 258 Schiffe mit 8,56 Mio. BRZ
- 30. November 2025: 248 Schiffe mit 8,55 Mio. BRZ
- Veränderung: Anzahl der Schiffe −3,9 %, BRZ −0,1 %

Schiffe befristet unter fremder Flagge

- 31. Dezember 2024: 1.417 Schiffe mit 35,46 Mio. BRZ
- 30. November 2025: 1.391 Schiffe mit 35,47 Mio. BRZ
- Veränderung: Anzahl der Schiffe −1,8 %, BRZ +0,03 %

Die Veränderungen im Jahr 2025 fallen bei der Anzahl der Schiffe stärker aus als bei der Bruttoraumzahl. Ende 2025 waren damit weniger, aber durchschnittlich größere Schiffe im deutschen Flaggenregister als Ende 2024.

Personal auf deutschen Handelsschiffen

Neben der deutschen Handelsflotte sind auch die Seefahrer auf diesen Schiffen von Bedeutung. Ohne qualifizierte Besatzung kann es keinen Seeverkehr geben.

Die Knappschaft-Bahn-See (KBS) stellt monatlich Statistiken zum seemännischen Personal zur ▸

Verfügung. Die KBS ist ein Verbund aus Renten-, Kranken- und Pflegeversicherung. Deutsche Arbeitgeber müssen ihre Beschäftigten, die zum seemännischen Personal zählen, bei der KBS melden. Auf dieser Grundlage erstellt die KBS Statistiken zur Herkunft und Qualifikation des seemännischen Personals. Nicht eingeschlossen sind hierbei zum Beispiel deutsche Seefahrer, die bei einem ausländischen Unternehmen angestellt sind.

Am 31. Dezember 2025 waren 7.097 Personen in seemännischen Berufen bei der KBS gemeldet. Davon hatten 4.338 die deutsche Staatsangehörigkeit und 2.759 eine ausländische Staatsangehörigkeit. Der Anteil des deutschen Personals lag damit bei 61,1 Prozent.

Am 30. Juni 2024 waren insgesamt 7.101 Personen gemeldet (spätere Angaben für 2024 liegen nicht vor). Darunter waren 4.513 Deutsche und 2.588 Ausländer. Die Gesamtzahl blieb damit nahezu gleich. Der Anteil des deutschen Personals lag hier jedoch bei 63,6 Prozent.

Bewertung

Durch geänderte Typisierung erscheint die deutsche Handelsflotte auf den ersten Blick größer als zuvor. Bei den zusätzlich erfassten Schiffen handelt es sich jedoch nicht um herkömmliche Handelsschiffe. Deshalb sind die neuen Zahlen nur eingeschränkt mit früheren Statistiken vergleichbar.

Der Vergleich der Zahlen von vor der Umstellung zeigt eine weitgehend stabile Entwicklung der deutschen Handelsflotte. Gleichzeitig fährt weiterhin ein großer Teil der Schiffe befristet unter fremder Flagge. Deutschland bleibt im internationalen Vergleich eine bedeutende Seefahrtnation.

Auch beim seemännischen Personal zeigt sich eine Veränderung. Während die Gesamtzahl der Beschäftigten nahezu gleich blieb, nahm der Anteil ausländischer Arbeitskräfte zu. Insgesamt bleibt die deutsche Handelsflotte damit stabil, steht aber weiterhin vor Herausforderungen bei der nationalen Flagge und beim Personal. ■

Seemännisches Personal auf deutschen Handelsschiffen am 31. Dezember 2025
Quelle: Knappschaft-Bahn-See, 2026

Berufsgruppe	Deutsche	Ausländer	gesamt
Kapitäne, Offiziere und andere Angestellte			
Kapitäne, Schiffsführer	788	122	910
Nautische Offiziere	712	244	956
Nautische Offiziersassistenten	85	11	96
Technische Offiziere	614	314	928
Technische Offiziersassistenten	13	1	14
Funkoffiziere	4	7	11
Schiffselektrotechniker	61	169	230
Schiffsbetriebsmeister	2	0	2
Deckspersonal			
Facharbeiter, Vorleute	343	284	627
Fachkräfte	241	435	676
Hilfskräfte	80	362	442
Maschinenpersonal			
Facharbeiter, Vorleute	138	85	223
Fachkräfte	33	194	227
Hilfskräfte	5	41	46
Personal im Gesamtschiffsbetrieb			
Schiffsmechaniker	407	13	420
Auszubildende zum Schiffsmechaniker	236	10	246
Wirtschaftspersonal			
Angestellte	195	32	227
Arbeiter	175	185	360
sonstiges Personal			
Angestellte	134	170	304
Arbeiter	51	73	124
sonstige Auszubildende	21	7	28
gesamt	4.338	2.759	**7.097**

Quellenverzeichnis

Allianz
commercial.allianz.com

bremenports GmbH & Co. KG
www.bremenports.de

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
www.bsh.de

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
www.bundeswirtschaftsministerium.de

Duisburger Hafen AG (duisport)
duisport.de

Europol
www.europol.eu

Generalzolldirektion
www.zoll.de

Hafen Hamburg Marketing e.V.
www.hafen-hamburg.de

Hansestadt Lübeck
www.luebeck.de

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
www.isl.org

International Chamber of Commerce/ Commercial Crime Services, International Maritime Bureau, Piracy Reporting Centre
icc-ccs.org/imb-piracy-reporting-centre-2

International Maritime Organization
www.imo.org

Knappschaft-Bahn-See
www.kbs.de

Lloyd's List Intelligence SeaSearcher
www.seasearcher.com

Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics
maoc.eu

Maritime Information Cooperation & Awareness Center
www.mica-center.org

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, Information Sharing Centre
www.recaap.org

Rostock Port GmbH
rostock-port.de

Seaports of Niedersachsen GmbH
www.seaports.de

Statistisches Bundesamt
www.destatis.de

United Nations Office of the High Commissioner for Human Rights
www.ohchr.org

United Nations Office on Drugs and Crime
www.unodc.org

United States Department of Defense, Office of Inspector General
www.dodig.mil

United States Department of Homeland Security
www.dhs.gov

United States Department of State
www.state.gov

United States Navy
www.navy.mil

Verband für Schiffbau und Meerestechnik
www.vsm.de

World Trade Organization
www.wto.org

[letzter Aufruf aller Quellen: 15.10.2026]

Impressum

Herausgeber
Marinekommando
Kopernikusstraße 1
18057 Rostock

Redaktion
Marineschifffahrtleitung, Nina Mühe

E-Mail
marine@bundeswehr.org

Stand
15. Oktober 2026

Druck
Marinedruckerei Wilhelmshaven

Diese Publikation ist Teil der Informationsarbeit des Bundesministeriums der Verteidigung.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

Bildnachweis
Titelbild: Danish Task Group/Mik Dyrby; S. 7: US Marine Corps; S. 25: Bundeswehr [Original-Videostandbild mit KI aufbereitet]; S. 27: US Coast Guard/Loumania Chenlo; S. 43: Port of Rotterdam Authority/Eric Bakker; S. 59: voestalpine/Lucas Pripfl; S. 63: Bundeswehr/Christoph Kassette

Coverbild
Formationsfahrt einer deutschen Fregatte mit einem dänischen RoRo-Transportschiff und einem deutschen Einsatzgruppenversorger während des Manövers Northern Coasts 2025 in der Ostsee



BUNDESWEHR