

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Martin Burkert, Ingo Egloff, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Florian Pronold, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Krise der Schiffsfinanzierung in Deutschland

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Transportvolumens der Seeschifffahrt am Gesamtverkehr seit dem Jahr 1990 entwickelt, und wie stellt sich der Marktanteil deutscher Eigner dar (bitte jeweils in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?
2. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Entwicklung im Charratenmarkt unterschieden nach Schiffstypen in diesem Zeitraum dar?
3. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Umfang und die Struktur der deutschen Handelsflotte in diesem Zeitraum entwickelt, und wie hoch war jeweils ihr Durchschnittsalter im Vergleich zur Welthandelsflotte (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?
4. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Bestellvolumen deutscher Reedereien für Neuschiffe seit dem Jahr 2007 entwickelt, und wie stellt sich dieses gegenüber der Zahl der Verschrottung und Schiffsverkäufe dar?
5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Schifffahrtsunternehmen in Deutschland seit dem Jahr 1990 entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben), und wie stellt sich die Struktur deutscher Schifffahrtsunternehmen nach Rechtsform und Unternehmensgröße dar?
6. Welche Formen der Schiffsfinanzierung lassen sich nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland unterscheiden, und welchen Anteil haben diese Kapitalquellen an der Finanzierung von deutschen Schiffen (bitte in Prozent angeben)?
7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Fremdkapitalanteil an der Finanzierung von deutschen Schiffen seit dem Jahr 2007 entwickelt?
8. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der schiffsfinanzierenden Banken in Deutschland seit dem Jahr 1990 entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und als Übersicht auflisten)?
9. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Kreditvolumen dieser Banken im Geschäftsfeld Schiffe seit dem Jahr 2007 entwickelt, und wie stellt sich das Verhältnis von Darlehensbestand und Zusagen dar?
10. Welchen Anteil hat nach Kenntnis der Bundesregierung das Schiffskreditportfolio am Gesamtkreditvolumen sowie an der Bilanzsumme der Banken im genannten Zeitraum?
11. Welche Höhe umfasst nach Kenntnis der Bundesregierung die Risikovorsorge in diesem Segment am Gesamtkreditportfolio der Institute, und wie hat sich diese seit dem Jahr 1990 entwickelt?
12. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Flottenstruktur der Schiffskreditportfolien je Bank seit dem Jahr 2007 entwickelt?
13. Wie verteilt sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Schiffskreditportfolio der jeweiligen Institute auf einzelne Ländergruppen (bitte in Prozent und nach Ländergruppen aufschlüsseln)?
14. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Positionierung deutscher Schiffsfinanzierer nach Kreditvolumen und Umsatz im nationalen und internationalen Vergleich dar?
15. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Schiffsfonds in Deutschland seit dem Jahr 1990 und deren Rechtsform entwickelt (bitte in Prozent aufschlüsseln)?

16. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der in Schiffsfonds investierenden Kapitalanleger seither entwickelt, und wie teilt sich diese in Privatanleger und institutionellen Anleger auf?
17. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil ausländischer Kapitalanleger?
18. Auf welche Summe beläuft sich nach Kenntnis der Bundesregierung das zur Verfügung stehende Gesamtkommanditkapital?
19. Auf welche Summe beläuft sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Gesamtinvestitionsvolumen der Schiffsbeteiligungen, und wie viele Schiffe wurden damit realisiert (bitte in Prozent und nach Schiffstypen aufschlüsseln)?
20. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Kreditzusagen bzw. Investments der Banken und Emissionshäuser für noch nicht fertiggestellte Schiffe?
21. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der sogenannten notleidenden Schiffsbeteiligungen der Banken bzw. Emissionshäuser, und wie hat sich dieser seit dem Jahr 2007 entwickelt?
22. Welchen Umfang hat nach Kenntnis der Bundesregierung das von den Sanierungsfällen betroffene Kommanditkapital im genannten Zeitraum?
23. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der betroffenen Schiffe in diesem Zeitraum, und um welche Schiffstypen handelte es sich dabei?
24. In welchem Umfang erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die Zuführung von Sanierungskapital durch Erhöhung von Eigen- bzw. Fremdkapital (bitte in Prozent angeben)?
25. Wie viele Insolvenzen von Schiffsfonds waren nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2011 zu verzeichnen, und wie hat sich ihre Zahl seit dem Jahr 2007 entwickelt?
26. Welche Konsequenzen wird nach Einschätzung der Bundesregierung die Einführung der Basel-III-Vorgaben und die Anforderungen an die Eigenkapitalausstattung der Banken für die Finanzierung der deutschen Schifffahrt haben?
27. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bislang ergriffen, um einen Ausweg aus der Krise der Schiffsfiananzierung zu ermöglichen, und wie bewertet sie den bisherigen Erfolg dieser Aktivitäten?
28. Wird die Bundesregierung angesichts der bestehenden Kreditkrise an ihrer Politik festhalten, wonach „in Bezug auf den Bereich Schiffsfiananzierung [...] keine speziellen staatlichen Maßnahmen geplant“ sind (vgl. ihre Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/6238), und wenn ja, wie begründet sie diese Haltung?
29. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Finanzierungshilfen ausländischer Wettbewerber für ihre nationalen Schifffahrtunternehmen?
30. Welche Maßnahmen sind bei den Treffen des Koordinators der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft mit Vertretern schiffsfiananzierender Banken am 5. Juli und 30. August 2012 in Berlin im Einzelnen beraten worden, und welche der dort diskutierten Lösungsansätze sollen weiterverfolgt werden?

31. Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung, auf eine Versicherungssteuer für horizontale Kooperationsmodelle zu verzichten, um sogenannte Aufliegerprogramme von Reedereigenossenschaften zu ermöglichen und dem Markt auf diese Weise befristet Überkapazitäten zu entziehen?
32. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorschlag, die Besteuerung des sogenannten Unterschiedsbetrages im Falle eines Verkaufs bzw. einer Verschrottung von Schiffen oder aber der Rückkehr von der Tonnagebesteuerung zur normalen Gewinnermittlung zu überprüfen, um die Aussonderung älterer Schiffe zu erleichtern und so das Kapazitätswachstum der deutschen Schiffsflotte zu reduzieren?
33. Wie bewertet die Bundesregierung die vom Verband Deutscher Reeder sowie der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgagenten e. V. gemeinsam mit Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und Banken entwickelte alternative Schiffsbewertungsmethode „Long Term Asset Value“, die bei der Wertermittlung von Schiffen nicht allein von der aktuellen Marktsituation ausgeht, sondern den Wert auf mittlere Sicht festlegt und damit zu einer langfristigeren Bewertung von Schiffen beitragen will?
34. Wie steht die Bundesregierung zu Vorschlägen, seitens der KfW Bankengruppe unter bestimmten Voraussetzungen Überbrückungskredite für Einschiffsgesellschaften bereitzustellen, die keine Kredite oder Tilgungstundungen von Geschäftsbanken mehr erhalten?
35. Wie steht die Bundesregierung zu Vorschlägen für ein Sonderprogramm der KfW Bankengruppe zur Finanzierung von Spezialschiffen und Offshore-Strukturen, um die Realisierung der Vorhaben insbesondere auch für mittelständische Schifffahrtsunternehmen zu ermöglichen?
36. Wie steht die Bundesregierung zu Vorschlägen für ein Sonderprogramm „Green shipping“ der KfW Bankengruppe, um die Einführung innovativer Technologien in der Schifffahrt zu forcieren, die mit höheren unternehmerischen und finanziellen Risiken verbunden sind?
37. Wie steht die Bundesregierung zu Vorschlägen, die Rolle der Europäischen Investitionsbank im Bereich Schiffsfinanzierung zu stärken, und inwieweit wird sie sich für eine entsprechende Änderung der Kreditvergaberichtlinien einsetzen?

Berlin, den 7. November 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion