

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/19314 –**

Auswirkungen der Corona-Krise auf die Schiffsverkehre im Ostseeraum

Vorbemerkung der Fragesteller

Aufgrund von Grenzschließungen und Reisewarnungen als Anti-Corona-Maßnahmen der EU-Mitgliedstaaten im Ostseeraum ist neben der Kreuzschifffahrt auch der Wirtschaftsverkehr in der Region zum Erliegen gekommen. Der Schiffsverkehr in der Ostsee muss Einbußen hinnehmen und wurde auf ein Mindestmaß zurückgefahren. Im Zuge dessen wurden verschiedene Schiffsverbindungen bis auf weiteres gestrichen, unter anderem die traditionelle sog. Königslinie von Sassnitz (Rügen) nach Trelleborg (Schweden), welche noch als eine von wenigen als Eisenbahnfähre betrieben wurde.

Aufgrund der veränderten Bedingungen ist zu erwarten, dass sowohl der Schiffsverkehr als auch die Abfertigung von Gütern und Passagieren sich noch über die nächsten Monate hinaus rückläufig bzw. gegenüber Zahlen aus Vergleichszeiträumen im vergangenen Jahr stark negativ entwickeln werden. Es ist nun wichtig, dass zumindest Grundversorgung über Schifffahrt in der Ostsee aufrechterhalten und bei einem Wiederhochfahren der Wirtschaft im Ostseeraum ähnliche Beschäftigtenzahlen erreicht werden können wie zuvor.

1. Wie stellte sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Schiffsverkehr vor der aktuellen Krise in den deutschen Häfen an der Ostsee in Bezug auf:
 - a) die Anzahl der gesamten Schiffsanläufe (Handels- und Passagierschiffe) im Zeitraum von Januar bis April 2019,
 - b) die Anzahl der abgefertigten Passagiere im Zeitraum von Januar bis April 2019,

- c) das gesamte Umschlagsvolumen in Tonnen im Zeitraum von Januar bis April 2019 dar?

Monat	Anzahl der Schiffsanläufe
Januar	2.651
Februar	2.507
März	2.604
April	2.629

Monat	Anzahl d. ein- und ausgestiegenen Passagiere
Januar	469.163
Februar	595.058
März	587.961
April	944.791

Monat	Güterumschlag in Tonnen
Januar	4.229.471
Februar	4.410.944
März	4.604.657
April	4.504.834

2. Wie haben sich die Zahlen aus Frage 1 nach Kenntnis der Bundesregierung für die ersten vier Monate 2020 (je nach Datenverfügbarkeit) in Bezug auf:
- die Anzahl der gesamten Schiffsanläufe (Handels- und Passagierschiffe) im Zeitraum von Januar bis April 2020 sowie prozentuale Entwicklung zum Vergleichszeitraum des Vorjahres,
 - die Anzahl der abgefertigten Passagiere im Zeitraum von Januar bis April 2020 sowie prozentuale Entwicklung zum Vergleichszeitraum des Vorjahres,
 - das gesamte Umschlagsvolumen in Tonnen im Zeitraum von Januar bis April 2020 sowie prozentuale Entwicklung zum Vergleichszeitraum des Vorjahres entwickelt
- (bitte jeweils absolute Daten und prozentuale Entwicklung zum Vergleichszeitraum des Vorjahres)?

Im Januar 2020 haben sich die Zahlen gegenüber dem Vorjahresmonat wie folgt entwickelt:

Anzahl der Schiffsanläufe: 2.573 (–2,9 Prozent)

Anzahl der ein- und ausgestiegenen Passagiere: 444.504 (–5,3 Prozent)

Güterumschlag in Tonnen: 4.109.862 (–2,8 Prozent)

Im Übrigen liegen der Bundesregierung noch keine eigenen Daten vor.

3. Welche Anläufe von Kreuzfahrtschiffen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung 2019 in den folgenden Häfen:
- Rostock,
 - Wismar,
 - Kiel,
 - Lübeck,

- e) Stralsund,
f) Sassnitz,
und wie viele Anläufe sind dort jeweils aktuell für das Jahr 2020 geplant?

Im Jahr 2019 gab es die im Folgenden aufgelisteten Schiffsanläufe von Kreuzfahrtschiffen:

Kiel	157
Lübeck	14
Rostock	196

Für die Häfen Wismar, Stralsund und Sassnitz werden keine Anläufe von Kreuzfahrtschiffen aufgelistet. Die Schifffahrtsstatistik stellt für in Häfen ein- und aus diesen auslaufende Schiffe alle Ein- und Ausstiege von Passagieren, die ihre Reise dort beginnen oder beenden, dar. Schiffsanläufe von Kreuzfahrtschiffen, deren Passagiere das Schiff ausschließlich für Tagesausflüge verlassen und die keine neuen Passagiere aufnehmen, fließen nicht in die Statistik ein.

Zu geplanten Schiffsanläufen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

4. Welche Streichungen welcher Fährlinien ab welchen deutschen Häfen (unter Nennung von Start- und Zielhafen) sind der Bundesregierung seit Januar 2020 bekannt?
6. Welche alternativen Land- bzw. Seerouten sollen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Wegfall der Fährlinien genutzt werden?

Die Fragen 4 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ausgesetzt wurden ab Sassnitz von der Reederei Molsslinjen die Fährverbindung Sassnitz/Mukran – Rönne (Dänemark) und von der Reederei Stena Line die Fährverbindung Sassnitz/Mukran – Trelleborg (Schweden). Infolge der Corona-Pandemie wurde ab dem 19. März 2020 auf Betreiben Estlands eine Fährverbindung Tallinn-Sassnitz neu eingerichtet, die der Sicherstellung des Güterausstausches mit den westeuropäischen Ländern als Alternative zu der zeitweise blockierten Landroute über Polen diente. Sie ist zwischenzeitlich wieder eingestellt worden.

Ab Kiel wurden auf der RoPax-Fährverbindung von Kiel nach Oslo zwei Schiffe der Reederei Color Line vorübergehend aus dem Dienst genommen. Auf dieser Route fehlen demnach sieben wöchentliche Abfahrten. Es wird erwartet, dass Color Line nach Auflösung der Reisebeschränkungen mit den beiden Schiffen Color Magic und Color Fantasy wieder die Linie Kiel – Oslo und vice versa betreiben wird. Ein Frachtschiff, welches zusätzlich zu diesen beiden Schiffen auf der Route verkehrt, hält den Liniendienst derzeit mit drei Abfahrten pro Woche aufrecht, allerdings nicht für Passagiere. Auf der RoPax-Fährverbindung von Kiel nach Göteborg durch die Reederei Stena Line wird ein dezimierter Fahrplan aufrechterhalten. Die Samstagsabfahrten ab Kiel fallen derzeit aus.

5. Welche Auswirkungen auf die Hafentorte, Häfen, Reedereien sowie direkt Beschäftigte erwartet die Bundesregierung ihrer Kenntnis nach durch die Streichungen der Fährlinien?

Der von Schleswig-Holstein aus verkehrende Fährverkehr wurde nicht gestrichen, es findet lediglich kein oder kaum Personenverkehr statt; der Güterverkehr findet mit verstärkten Hygienekontrollen weiterhin statt.

Die Hafentorte sind unterschiedlich stark von den Auswirkungen betroffen. Alle Reedereien erleiden aufgrund des geringeren Personenverkehrs und der erhöhten Corona-bedingten Ausgaben Verluste. Die Auswirkungen können derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

7. Welche Barrieren erschweren den Fährreedern nach Kenntnis der Bundesregierung die Fortsetzung des Betriebs der gestrichenen Fährlinien?

Aufgrund der Reisebeschränkungen durch die Corona Pandemie wurde der Fährverkehr der Molslinien seit 15. März 2020 vorübergehend eingestellt. Die dänische Regierung wird sich Ende Mai 2020 zu Lockerungen der Reisebeschränkungen erneut positionieren. Eine Wiederaufnahme der Fährverbindung steht seitens Molslinien noch aus.

Die Reederei Stena Line hat die komplette Stilllegung der „Königslinie“ Sassnitz/Mukran – Trelleborg auch nach Lockerungen der Reisebeschränkungen für den 8. April 2020 bekannt gegeben.

Die Aussetzung der Passagierverbindung Kiel – Oslo und vice versa sowie die Reduktion der Abfahrten der Stena Line zwischen Kiel und Göteborg beruht auf den Reisewarnungen sowie den Quarantäneregelungen bei Rückkehr der Passagiere ins jeweilige Herkunftsland, da beide Fährverbindungen sehr passagierorientiert sind.

8. Inwieweit sieht sich die Bundesregierung aufgefordert, regulatorische oder weitere Bedingungen anzupassen, um solche Streichungen von Fährlinien zukünftig zu vermeiden?
9. Inwieweit fahren nach Kenntnis der Bundesregierung die Fährlinien in der Ostsee, die aktuell noch betrieben werden, kostendeckend bzw. nicht kostendeckend, und für welche Fährlinien besteht eine Betriebspflicht oder ein Auftrag zur öffentlichen Daseinsvorsorge?

Die Fragen 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung trägt durch verschiedene Förderprogramme dazu bei, die Attraktivität des Kurzstreckenseeverkehrs zu steigern und dadurch die Akzeptanz bei den Kunden zu erhöhen. Nach Auffassung der Bundesregierung können damit unternehmerische Entscheidungen positiv beeinflusst werden, ohne in die Gestaltungsfreiheit der Unternehmen einzugreifen. Eine Pflicht zum Betrieb von Fährlinien außerhalb des Anwendungsbereichs des Gesetzes zur Sicherung von Verkehrsleistungen und des Gesetzes zur Sicherstellung des Verkehrs besteht nicht. Genehmigungen aufgrund des Personenbeförderungsgesetzes, aus denen sich eine Betriebspflicht ergeben kann, werden für Fährverbindungen nicht erteilt.

Der Betrieb von Fährlinien ist für deutsche wie auch für andere europäische Reedereien in einem zunehmend schwierigen Geschäftsumfeld eine Frage der Rentabilität und bleibt der unternehmerischen Gestaltungsfreiheit und der wirtschaftlichen Eigenverantwortung der Reedereien vorbehalten. Da unternehme-

rische Entscheidungen nach marktorientierter Prüfung hinsichtlich der Akzeptanz der Kunden getroffen werden, sind regulatorische Vorgaben ein Eingriff in die unternehmerische Freiheit, die einer besonderen Rechtfertigung bedürfen.

10. Welches Handelsvolumen wurde durch die Seeschifffahrt ab bzw. zu deutschen Häfen in den Jahren 2017 bis 2019 jeweils abgewickelt, und mit welchem Handelsvolumen rechnet die Bundesregierung ihrer Kenntnis nach für 2020?

Jahr	Güterumschlag in Tonnen		
	Insgesamt	davon:	
		Empfang	Versand
2017	298.524.515	179.056.379	119.468.136
2018	295.331.096	177.336.183	117.994.913
2019	294.532.952	177.467.097	117.065.855

Eine Prognose des Handelsvolumens der deutschen Seeschifffahrt für das Jahr 2020 liegt der Bundesregierung nicht vor.

11. Welche weiteren Auswirkungen für deutsche Häfen an der Ostsee (über Veränderungen bei den Umschlags- und Passagierzahlen hinaus) sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Zuge der Corona-Krise zu erwarten?

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie treffen die einzelnen Abfertigungs- bzw. Umschlagbereiche und Gutarten in den deutschen Häfen in unterschiedlicher Weise. Insbesondere die Häfen/Hafenstädte mit hohem Passagierverkehr sind durch den Ausfall von Liegegebühren und den erhöhten finanziellen Aufwand für Corona-bedingte Hygienemaßnahmen betroffen.

Wie langfristig diese Effekte wirken, ist abhängig davon, wie schnell infektionsschutzbedingte Restriktionen im internationalen Handel und Tourismus aufgehoben werden können.

12. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung, bezogen auf welche jeweiligen Szenarien, jeweils mit einer Art Normalisierung der Lage im Schiffsverkehr im Ostseeraum zu rechnen?

Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist für grenzüberschreitende Verkehre ein europaweit koordiniertes Vorgehen sinnvoll und erforderlich. Als Grundlage für eine solche Verständigung mit den EU-Mitgliedstaaten hat die Europäische Kommission am 13. Mai 2020 Leitlinien für die schrittweise Wiederherstellung der Verkehrsdienste und -verbindungen unter Berücksichtigung des Gesundheitsschutzes vorgelegt. Diese Leitlinien enthalten u. a. auch Empfehlungen für den Fährverkehr.

Bei einer Wiederaufnahme der Beförderungen müssen in jedem Fall die jeweils geltenden Hygienemaßnahmen (z. B. regelmäßige Desinfizierung, Abstandswahrung) beachtet werden. Ab welchem Zeitpunkt ein Unternehmen seine Verkehrsdienstleistungen in welchem Umfang wieder anbietet, ist eine unternehmerische Entscheidung.

13. Inwieweit sind Schiffbau-Aufträge (Neubau, Umbau, Modernisierung) für Fährschiffe zum Betrieb in der Ostsee in den vergangenen Monaten erteilt worden, und wann ist nach Auffassung der Bundesregierung jeweils mit deren Einsatz auf welchen Linien zu rechnen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

14. Wie viele Seeleute sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf Schiffen in der Ostsee unterwegs:
 - a) deutsche Seeleute,
 - b) in Deutschland steuerpflichtige Seeleute (sog. Ausstrahlung),
 - c) Schiffe unter deutscher Flagge?

Hinsichtlich der Beantwortung der Frage kann die Knappschaft-Bahn-See speziell für die Ostsee keine Zahlen liefern. Die erfassten Zahlen beziehen sich immer auf den gesamten Seeverkehr auf allen Meeren. Eine Auswertung explizit für die Ostsee ist nicht möglich.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

15. Wie viele Personen sind nach Kenntnis der Bundesregierung direkt in den deutschen Häfen an der Ostsee im Umschlagsbereich der Fracht- und Passagierschifffahrt (inklusive Verwaltung) beschäftigt?
16. Wie viele der Beschäftigten aus Frage 15 befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell seit März dieses Jahres insgesamt in Kurzarbeit?
17. Wie vielen dieser Beschäftigten aus Frage 15 ist nach Kenntnis der Bundesregierung seit März dieses Jahres gekündigt worden (arbeitslos)?

Die Fragen 15 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierüber liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

18. Welche staatlichen Hilfen von Europäischer Union, Bund oder Küstenländern stehen nach Kenntnis der Bundesregierung in welcher jeweiligen Höhe den deutschen Häfen sowie Seeverkehrsunternehmen an der Ostsee im Zuge der Corona-Krise zur Verfügung, und inwieweit wird davon bisher jeweils Gebrauch gemacht?

Von der Europäischen Union ist ein rund 500 Milliarden Euro Paket auf den Weg gebracht worden, auf das sich die europäischen Finanzminister vor zwei Wochen geeinigt haben. Davon umfasst sind Darlehen und Bürgschaften für kleinere und mittlere Unternehmen und ein Unterstützungsprogramm der EU-Kommission für die Finanzierung von Kurzarbeit in allen EU-Ländern. Diese Hilfen werden auch den deutschen Seehäfen und den Seeverkehrsunternehmen zugute kommen.

Von der Bundesregierung ist ein Maßnahmenbündel verabschiedet worden. Dazu gehören u. a. Soforthilfen, Zuschüsse, ein Schutzschirm in Milliardenhöhe, steuerliche Hilfsmaßnahmen und Kredite der Kreditanstalt für Wiederaufbau. Zudem berät die Bundesregierung über weitere Maßnahmen.

Für die einzelnen Länder hat die Bundesregierung keine eigenen Kenntnisse.

19. Welche weiteren staatlichen Maßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Europäischen Union, der Bundesregierung, den Küstenländern für den Bereich Häfen bzw. Seeschifffahrt jeweils in welcher jeweiligen Höhe geplant?

Die Europäische Union hat mit der Änderung der Hafenverordnung befristet die Möglichkeit geschaffen, die Zahlung von Hafeninfrastrukturentgelten zu ermäßigen, auszusetzen, zu stunden oder zu erlassen.

Weitere Maßnahmen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

20. In welchen Bereichen beobachtet die Bundesregierung nach ihrer Kenntnis ggf. besondere Finanzierungsschwierigkeiten von Hafen- bzw. Seeverkehrsunternehmen, und wurden bereits Insolvenzen (bitte Anzahl nennen) verzeichnet?

Durch den gesunkenen Umsatz und die coronabedingten Mehrkosten sinkt die Möglichkeit der Hafen- bzw. Seeverkehrsunternehmen Investitionen vorzunehmen.

Nach Einschätzung der Reedereien ist es in den Monaten März und April 2020 zu Umsatzeinbußen in Höhe von 30 bis 40 Prozent gekommen (Quelle: BAG, Marktbeobachtung Güterverkehr, Corona-Wochenbericht KW 21/2020, S. 18).

