

# Talfahrt für deutsche Flotte gestoppt?

Die deutsche Handelsflotte schrumpft weiter, zuletzt waren es nur noch 2.000 Schiffe. VDR-Präsident Alfred Hartmann sieht die jahrelange Talfahrt gestoppt. Bevor deutsche Reeder jedoch wieder Neubauten bestellen, sind noch etliche Hürden zu nehmen

Zu Hochzeiten schickten deutsche Reeder knapp 4.000 Schiffe über die Weltmeere. Doch das war vor der Lehman-Pleite 2008, dem Zusammenbruch des die zahlreichen hiesigen Neubauten finanzierenden KG-Marktes und der folgenden jahrelangen Agonie. Seitdem schrumpft der Bestand Jahr für Jahr kontinuierlich, 2020 war da keine Ausnahme.

Zum Jahreswechsel wurden im deutschen Schiffsregister noch 2.001 Schiffe geführt (48,7 Mio. BRZ), ein Rückgang um 139 Schiffe gegenüber dem Vorjahr. Denn es wurden weitaus mehr Schiffe verkauft (193) als gekauft (45). Und nur zwölf Neubauten wurden auf Rechnung deut-

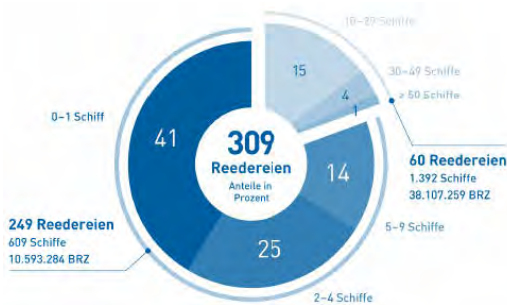
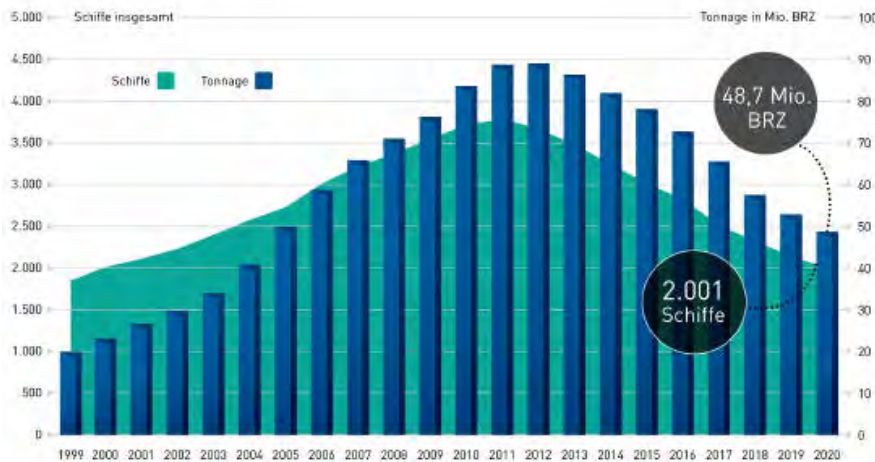
scher Eigner bestellt – das sind 0,6 % gemessen am Bestand. Das reicht bei weitem nicht aus, um die Flottengröße zu erhalten. Dafür wäre eine Quote von etwa 10 % nötig, sagte Alfred Hartmann, Präsident des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), bei der Präsentation der Jahresbilanz.

Nach vielen schwierigen Jahren, in denen viele Reeder etliche ihrer Schiffe verkaufen und ihre Unternehmen restrukturieren mussten, sieht Hartmann den Abwärtstrend jedoch gestoppt. »Ich glaube, dass wir die Flotte künftig stabil halten können«, sagt der VDR-Chef. Als größte Hürden bei der Bestellung von Neubauten bezeichnete er den Mangel an Eigen-

kapital, die fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten nach dem Rückzug vieler Banken und die schwierige Entscheidung, in welche Antriebstechnologie investiert werden müsste. »Das bleibt angesichts einer Lebenszeit von bis zu 25 Jahren eine schwierige Entscheidung.«

Die deutsche Flotte habe dennoch Gewicht in der maritimen Welt. Die führende Position in der Containerschifffahrt habe man zwar an China verloren, doch sei man mit einem Anteil von 12,5 % (nach TEU) immer noch die Nr. 2. Auch im MPP-Segment (10,3 %) spielen die hiesigen Reeder oder Carrier um Marktführer BBC Chartering eine dominante Rolle. Mit der Gesamtflotte liegt Deutschland auf Platz 5 mit einem Anteil von 4,5 %.

Um sowohl Neubauten finanzieren als auch die von der IMO ausgegebenen Klimaziele erreichen zu können, spricht sich der VDR erneut gegen eine Einbeziehung der Schifffahrt in das Emissionshandelssystem der EU aus. Eine regionale Lösung sei kontraproduktiv, weil die zusätzlichen Kosten für einen weiteren Wettbewerbsnachteil sorgen würden. Gebraucht würden global geltende Regelungen über die IMO, die eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 50 % bis 2050 anpeilt. »Das ist auch zu schaffen«, sagt Hartmann, »aber nur dann, wenn den Reedern nicht vorher mit regionalen Alleingängen das Geld entzogen wird.« *KF*



© VDR

