

8. Oktober 2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

die **deutsche Wirtschaft wächst** nach Ansicht der führenden deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute besser als noch im Frühjahr angenommen. Sie hoben in ihrer Herbstprognose die Wachstumsvorhersage für das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in diesem Jahr auf 1,3 Prozent und auf 1,1 Prozent für 2027 an. Die Folgen des Iran-Kriegs und die stark gestiegenen Energiepreise hatten die Konjunktur zunächst deutlich gedämpft. In der Frühjahrsprognose hatten die Wirtschaftsinstitute noch vor einem "Energiepreisschock" gewarnt. Dieser fiel jedoch geringer aus als zunächst befürchtet. Rückenwind komme vor allem vom Geschäft mit europäischen Partnern sowie von den staatlichen Ausgaben für Infrastruktur und Verteidigung. Der Aufschwung steht jedoch auf einem schmalen Fundament, denn hohe Energiepreise und Strukturprobleme belasten die Wirtschaft. Zu den optimistischeren Ausblicken passt, dass sich die Stimmung in der deutschen Wirtschaft im September weiter verbessert hat - den fünften Monat in Folge. Das Ifo-Geschäftsklima stieg um 1,1 Punkte auf 89,9 Punkte. Das wichtigste deutsche Konjunkturbarometer erreicht damit den höchsten Stand seit mehr als drei Jahren.

Die **Sicherheitslage** für die Seeschifffahrt **im Nahen Osten** bleibt weiterhin angespannt. Waren die Angriffe der jemenitischen Huthi-Miliz auf Seeschiffe im **Roten Meer** zunächst eine Folge des am 7. Oktober 2023 begonnenen Gaza-Krieges zwischen Israel und der Hamas, hat der am 28. Februar 2026 angefangene Iran-Krieg die mit dem Iran verbündete und mit Saudi-Arabien verfeindete Huthi-Miliz in den letzten Wochen verstärkt dazu veranlasst, saudi-arabische Tanker und Erdölanlagen anzugreifen. Mit den jüngsten kriegesrischen Vorstößen kontrolliert die Huthi-Miliz nunmehr die gesamte Küste des Roten Meeres im Jemen und somit die für Saudi-Arabiens Ölexporte wichtigste Ausweichroute und den für den Welthandel enorm wichtigen Schifffahrtsweg durch die Meerenge Bab al-Mandab.

Die meisten **Liniendienste der Containerreedereien** zwischen **Europa** und **Asien** meiden nach wie vor die Passage durch das Rote Meer und den Suezkanal und umfahren stattdessen das Kap der Guten Hoffnung in Südafrika. Da sich mögliche Angriffe der Huthi-Miliz nicht gegen europäische Containerreedereien, sondern vornehmlich gegen Tanker richten, die saudi-arabische Häfen angelaufen haben, treiben die Containerreedereien schrittweise die Wiederaufnahme von Liniendiensten durch das Rote Meer voran. Die USA und die EU versuchen unterdessen, die internationale Schifffahrt im Roten Meer durch multinationale Marinemissionen und militärische Schutzmaßnahmen gegen Angriffe der Huthi-Miliz zu sichern. Durch den Wechsel vom langen Umweg um das Kap der Guten Hoffnung (Südafrika) zurück zum Suezkanal verkürzen sich die Transitzeiten für Kunden auf diesen spezifischen Relationen deutlich. Da die Sicherheitslage im Nahen Osten jedoch weiterhin als volatil eingestuft wird, behalten sich beide Reedereien vor, die Routenführung bei einer Eskalation kurzfristig wieder anzupassen. Es ist generell zu beachten, dass seitens der Reedereien Änderungen im Routing von Liniendiensten, Umladungen oder der Einsatz von Schiffen anderer Reederei-Allianzpartner dazu führen können, dass sich ein ursprünglich vorgesehenes Routing via Kap der Guten Hoffnung oder via Suez Kanal / Rotes Meer nachträglich verändert.

Da die Route durch das Rote Meer trotz maritimer Sicherheitsvorkehrungen ein **Restrisiko** birgt, bieten Transportversicherungen derzeit in aller Regel keinen Schutz gegen das Kriegsrisiko an. Sollten Sie oder Ihr Kunde die Entscheidung getroffen haben, den schnelleren Liniendienst

durch den Suezkanal und das Rote Meer zu nutzen, nehmen Sie bitte zur Kenntnis, dass wir jede Haftung für Schäden oder Ansprüche jeglicher Art, die sich aus der Beförderung der Ware durch das Risikogebiet ergeben, ablehnen. Aktuelle Informationen zur Sicherheitslage im Nahen Osten finden Sie unter NAVIS Aktuell [hier](#).



Sicherheitslage
naher Osten

Die Einflussfaktoren für die Höhe der Seefrachtraten in der Containerschifffahrt sind vielfältig und dynamisch. Die Höhe der Raten wird dabei durch ein Zusammenspiel aus Marktmechanismen, betrieblichen Kosten und äußeren Einflüssen bestimmt. Die **wichtigsten Einflussfaktoren** für die **Höhe der Seefrachtraten** sind:

- Angebot und Nachfrage an Schiffsraum in der jeweiligen Fahrtgebietsrelation
- Containertyp; Abmessungen und Gewichte der Ladungsgüter
- fluktuierende Treibstoffkosten; Transportdistanz
- Transitzeit und Routing zwischen den Häfen
- Verladung mit Direktschiffen oder Verladung via Transshipment-Hafen
- Wahl der Reederei
- Situation im Lade- oder Bestimmungshafen
- Warenart
- Zeitpunkt der Verschiffung
- aktuelle geopolitische Lage in einem Fahrtgebiet
- Verfügbarkeit von Leercontainern (Export-See) oder Rückgabemöglichkeit von Leercontainern (Import-See) in einem Inlandsdepot sowie
- eingesetztes Transportmittel für den Vorlauf bzw. Nachlauf im Seehafen-Hinterlandverkehr (Lkw oder Lkw-Bahn- bzw. Lkw-Binnenschiff-Kombination)



Einflussfaktoren
Seefracht

Weitere Erläuterungen zu diesem Thema finden Sie unter NAVIS Aktuell [hier](#).

Der **Seefrachtenmarkt**, insbesondere auf den Hauptrouten Europa-Asien und von und nach Nordamerika, bleibt weiterhin in Bewegung. Sie können sich auf uns verlassen: Das NAVIS-Team prüft und bietet im Interesse unserer Kunden für jede Verladung die optimale Option an. Dabei berücksichtigen wir wichtige Parameter wie Höhe der Seefrachtrate, die Verfügbarkeit von Container-Equipment und Schiffsraum, Abfahrtsfrequenz, Transitzeit und Fahrplanteue.

Der **Panamakanal** zählt zusammen mit dem Suezkanal für den Welthandel zu den mit Abstand wichtigsten künstlichen Wasserstraßen. Rund 6 Prozent des internationalen Seehandels werden über den Panamakanal abgewickelt. Ausgelöst durch das Klimaphänomen El Niño sind die Pegelstände des beim Bau des Panamakanals künstlich angelegten Gatunsees und des Alajuelasees zuletzt wegen anhaltender Trockenheit um mehrere Meter gesunken. Damit ein Schiff den 82 Kilometer langen Kanal mit seinen zwölf Schleusen passieren kann, braucht es rund 200 bis 250 Millionen Liter Wasser. Bleibt der Regen aus, fehlt den Speicherseen und damit dem Kanal das Wasser. Die Folgen für den Betrieb des Kanals sind gravierend und zwingen die Kanalbehörde in Panama, die täglichen Durchschleusungen einzuschränken. So wurde ab dem 3. September die **Anzahl der erlaubten Schiffspassagen** von 36 Durchfahrten auf 34 **reduziert**. Seit Mitte September dürfen nur noch 32 Schiffe den Panamakanal passieren. Um ein Auflaufen der Schiffe zu verhindern, dürfen die Frachter den Kanal zudem nur mit begrenzter Lademenge passieren, um weniger Tiefgang zu haben. Bei Seefracht-Verladungen, die auf Containerschiffen den Panamakanal durchqueren müssen, ist auf absehbare Zeit somit mit **Verzögerungen** und mit einer Erhöhung des Panama Canal Surcharge zu rechnen.

Grenzüberschreitende Wertschöpfungsmodelle in Nordamerika verlieren einen Teil jener Planbarkeit, auf der viele Investitions- und Lieferkettenentscheidungen der vergangenen Jahre beruhten. Vereinfacht dargestellt lautete die **nordamerikanische Arbeitsteilung** lange Zeit: Rohstoffe und Energie aus Kanada, industrielle Fertigung in Mexiko, Absatz im US-Markt. Durch die Zollpolitik der gegenwärtigen US-Administration müssen sich Unternehmen darauf einstellen, dass die USA selbst gegenüber engen Handelspartnern kurzfristig Druck über Zölle, Ursprungsregeln und Marktzugang aufbauen. Produktion, Beschaffung und Vertrieb in Nordamerika werden deshalb stärker nach Zielmärkten getrennt. Unternehmen bewerten ihre Lieferketten nunmehr neu, woraus neue Risiken, aber auch Chancen entstehen können. Weitere Informationen über die **Neuordnung der Lieferketten** in Nordamerika finden Sie auf der Website der GTAI Germany & Trade & Invest [hier](#).



GTAI

Wieder einmal können wir in diesen Wochen bei der NAVIS einige runde **Betriebsjubiläen** feiern: 35 Jahre bei der NAVIS: Frau Julia Stork (NAVIS Hamburg); 25 Jahre: Herr Frank Konrad (NAVIS Bremen) sowie 10 Jahre: Herr Wilfried Müller (NAVIS Hamburg) und Herr Marcel Legrand (NAVIS Hamburg). Allen Jubilaren danken wir für ihre Treue zur NAVIS und ihren zuverlässigen Einsatz in all den Jahren und wünschen ihnen alles Gute und weiterhin beste Gesundheit.

Ab 15.09.2026 ist die Anwendung von **Digitoll**, das neue, obligatorische digitale Zollsystem **Norwegens**, für Warenbeförderungen nach Norwegen verpflichtend. Es ersetzt die herkömmlichen, papierbasierten und manuellen Grenzverfahren durch eine vollständig elektronische Pflicht zur Übermittlung von Daten vor der Ankunft der Waren. NAVIS ist über seine norwegische Partnerfirma für die Anwendung von Digitoll vorbereitet. Bei Rückfragen wenden Sie sich gern an Ihren gewohnten Ansprechpartner bei der NAVIS.

Der **Abbau von Bürokratie** zählt zu den wichtigsten Forderungen der Wirtschaft. Wir müssen aber feststellen, dass in der Realität die bürokratischen Hürden eher fortwährend zunehmen. Denn die Unternehmen werden jedes Jahr aus Brüssel und Berlin nach wie vor mit vielen neuen Gesetzen und Verordnungen konfrontiert. So müssen Leitern und Tritte in einem Büro von einer geschulten und zertifizierten „**Befähigten Person zur Prüfung von Leitern und Tritten**“ regelmäßig auf den ordnungsgemäßen Zustand überprüft werden. Wir erkennen hier ein gutes Beispiel deutscher Gründlichkeit bei der Umsetzung von Unfallverhütungsvorschriften.

Weltweit nutzen Städte zunehmend **Seilbahnen** als urbanes Nahverkehrsmittel, um Verkehrsprobleme zu lösen, oder für touristische Zwecke. Bekannte Beispiele sind Medellín, La Paz, London und Ankara. In Deutschland gibt es Seilbahnen in Köln, Koblenz, Berlin (IGA) sowie in Städten mit Berganbindungen wie Freiburg und Heidelberg. Das weltweit größte städtische Seilbahnnetz ist Mi Teleférico in La Paz (Bolivien) mit 10 Linien und über 33 km Länge. In Europa gilt die Ende 2025 eröffnete 4,5 km lange Câble C1 bei Paris als längste urbane Seilbahn. Die größte Seilbahn in einer deutschen Stadt, gemessen an der Beförderungskapazität, ist die Seilbahn Koblenz. Sie kann bis zu 7.600 Personen pro Stunde befördern. Die Seilbahn überquert den Rhein und verbindet die Koblenzer Altstadt (nahe dem Deutschen Eck) mit der Festung Ehrenbreitstein und gilt als die größte Seilbahn ihrer Art nördlich der Alpen.

Wer ins Ausland reisen will, braucht normalerweise einen gültigen **Reisepass**. Das gilt für Bürger in Deutschland genauso wie für Reisende in fast allen anderen Ländern der Welt.

Laut dem aktuellen Passport Index der Beratungsfirma Henley & Partners können deutsche Staatsbürger derzeit mit einem Reisepass in 186 Länder einreisen, ohne zuvor ein Visum beantragen zu müssen. Doch es gibt drei Menschen, die weltweit eine Ausnahme bilden: König Charles III. sowie Japans Kaiser Naruhito und Kaiserin Masako dürfen ohne Reisepass reisen. Charles III. übernahm dieses Privileg nach dem Tod seiner Mutter Queen Elizabeth II. und in einem japanischen Ministeriumsdokument heißt es, dass es für ihre Majestäten „höchst unangebracht“ wäre, bei Einreiseverfahren wie normale Bürger behandelt zu werden. Statt eines Passes verwenden sie ein entsprechendes Ministeriumsdokument.

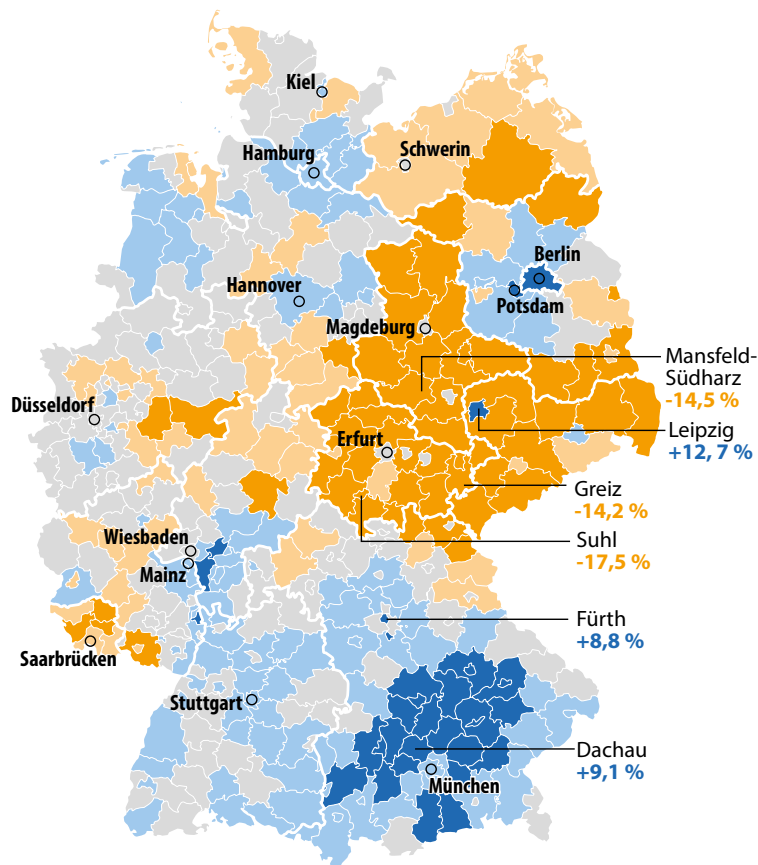
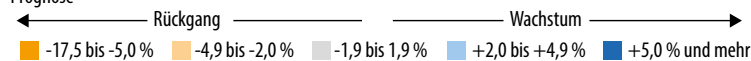


Passport-Index

Deutschlands Bevölkerung 2035

Veränderung der Einwohnerzahlen im Vergleich zum Jahr 2020 in Prozent

Prognose



dpa-101720

Quelle: GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung

„Es sind Begegnungen mit Menschen, die das Leben lebenswert machen.“
Guy de Maupassant (französischer Schriftsteller 1850 - 1893)

Mit herzlichen Grüßen aus Hamburg

Ihre

NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft



www.navis-ag.com