

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dieter Janecek, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/3885 –

Schifffahrtsstandort Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Schifffahrtsstandort Deutschland befindet sich seit 2008 in einer langanhaltenden Krisensituation. Seitdem haben sich die Handelsflotte sowie die Anzahl der Schifffahrtsunternehmen hierzulande deutlich reduziert.

Zur Verbesserung von Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt sowie zur Stärkung des Standorts wurde im Jahr 2003 auf der Maritimen Konferenz in Lübeck das Maritime Bündnis geschlossen, während der damaligen Boomphase in der deutschen Seeschifffahrt. Partner sind die vier Akteure Reeder (VDR), Arbeitnehmervertreter (ver.di), die Bundesregierung sowie die Küstenländer.

Aufgrund der damaligen Ausgangssituation schienen die vereinbarten Ziele des Bündnisses erreichbar. Doch heute, im sechsten Jahr seit Krisenbeginn, werden die Vereinbarungen des Bündnisses nicht bzw. kaum mehr eingehalten. So gehen die Reeder aus Kostengründen vermehrt aus der deutschen Flagge und die besorgniserregende Ausbildungssituation im maritimen Bereich spitzt sich zu.

Bis zur nächsten Maritimen Konferenz im Oktober 2015 müssen Wege und Lösungen gefunden werden, den Schifffahrtsstandort Deutschland wieder zukunftsfest aufzustellen. Dabei müssen vor allem die Verabredungen im Rahmen des Maritimen Bündnisses überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

1. Welche Entwicklung ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Arbeitslosigkeit von Seeleuten sowie arbeitssuchenden Seeleuten zu verzeichnen (bitte Entwicklung seit 2003 pro Jahr nennen und bundesweit sowie bei der Zentralen Heuerstelle Hamburg ausweisen)?

Die Aufstellung der Zentralen Heuerstelle umfasst arbeitssuchende Seeleute aus dem gesamten Bundesgebiet (Stand: Dezember des jeweiligen Jahres). In den Statistiken der Bundesagentur für Arbeit lassen sich die arbeitslosen Seeleute nicht eindeutig abgrenzen und somit nicht auswerten.

Jahr	arbeitssuchende Seeleute
2003	1034
2004	1160
2005	881
2006	584
2007	755
2008	364
2009	564
2010	469
2011	566
2012	605
2013	649
2014	732

Quelle: Zentrale Heuerstelle, Hamburg

2. Wie viele Schiffe fahren in den Jahren 2013 und 2014 unter deutscher Flagge (bitte jeweils auch den sog. Monitoringbestand nennen)?

Stichtag	Deutsche Flagge	Sog. Monitoringschiffsbestand
01.01.2013	448	337
31.12.2013	395	271
31.12.2014	368	233

Der sog. Monitoringschiffsbestand ist keine statistisch erhobene Zahl. Es handelt sich vielmehr um eine Schätzung der im internationalen Verkehr tätigen Handelsschiffe unter deutscher Flagge.

3. Wie viele Schiffsgesellschaften der gesamten Handelsflotte hatten seit 2003 die Tonnagebesteuerung anstelle des üblichen steuerrelevanten Gewinnermittlungsverfahrens gewählt (bitte pro Jahr ausweisen)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor.

4. Welche Haushaltsmittel wurden seit 2003 für die Förderung der maritimen Ausbildung jährlich aufgewendet (bitte Haushaltstitel und jeweiligen Betrag nennen)?

Die Haushaltsmittel für die Ausbildungsplatzförderung des Bundes erfolgen aus dem Haushaltstitel „Finanzbeitrag an die Seeschifffahrt“ (Einzelplan 12,

Kapitel 02, Titel 683 01). Hierfür stehen jährlich 57 Mio. Euro zur Verfügung. Von diesen Mitteln wurden durch die Wirtschaft folgende Mittel für die Ausbildungsplatzförderung abgerufen. Seitens des Bundes sind seit 2003 folgende Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt worden:

Jahr	Betrag in Mio. Euro
2003	2,7
2004	3,2
2005	4,5
2006	6,0
2007	6,2
2008	7,6
2009	7,2
2010	5,6
2011	4,6
2012	4,8
2013	4,2
2014	2,2

Quelle: BMVI

5. a) Hält die Bundesregierung am Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt (Maritime Bündnis) weiterhin fest, obwohl einige Bestandteile krisenbedingt nicht mehr eingehalten werden können?

In der Koalitionsvereinbarung für die 18. Legislaturperiode haben sich CDU, CSU und SPD für einen starken maritimen Standort und eine leistungsfähige Schifffahrt ausgesprochen. Die Bundesregierung hält auch vor dem Hintergrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage der Seeschifffahrt am „Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis) fest. Es hat sich in den mehr als zehn Jahren seiner Existenz als bewährte und akzeptierte Institution positioniert.

- b) Welche Zusagen vonseiten der Reeder gab es im Rahmen des Maritimen Bündnisses, konnte das vereinbarte Ziel des Maritimen Bündnisses, dass 500 bis 600 Handelsschiffe unter deutscher Flagge (im sog. Monitoringsbestand) fahren sollen, eingehalten werden, wenn ja, wann und wie lange, und wenn nein, warum nicht?

Maritime Konferenz	Zusage
3. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Erhöhung der Ausbildungszuschüsse: Erfüllt. ● Erhöhung der Ausbildungsplätze: Erfüllt. ● Sofort 100 Schiffe rückflaggen: Bis Ende 2004 nicht erfüllt. Nach Aussage der Reederschaft war die „Vorlaufzeit“, die Rückflaggen vornehmen zu können, zu kurz.
4. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Bis Ende 2005 400 Schiffe + x unter dt. Flagge: Erfüllt. Der sog. Monitoringschiffsbestand betrug 2006 durchgehend mehr als 400 Schiffe.

Maritime Konferenz	Zusage
5. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● 50 % der Jahresbeiträge für die Ausbildung verwenden: Erfüllt. ● Alle Absolventen von entsprechenden Ausbildungen einstellen: Nicht bekannt. ● Für ein von der Bundesanstalt für Arbeit finanziertes Seiteneinsteigerprogramm 100 Praktikantenplätze zur Verfügung stellen: Nicht bekannt. ● Imagekampagne zur Verbesserung des Bildes der Berufe in der Seeschifffahrt: Erfüllt. ● Sonderprogramme wie z. B. Werkstipendien werden ideell mitgefördert: Nicht bekannt. ● Bis Ende 2008 Schiffe unter dt. Flagge auf 500 erhöhen und in Aussicht gestellt, bei gleichen wirtschaftlichen Verhältnissen den sog. Monitoringschiffsbestand 2009/2010 auf 600 zu erhöhen: Erfüllt. Bis einschl. Mai 2009 ist der Bestand über 500 Schiffen, danach infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise auf unter 500 gesunken.
6. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Aktivitäten zur Anwerbung von Schulabgängern zu verstärken: Erfüllt. ● Alle Möglichkeiten ausschöpfen, um die Absolventen der seefahrtsbezogenen Ausbildung in ein Beschäftigungsverhältnis zu übernehmen: Erfüllt. ● Einrichtung einer Anlaufstelle für junge Leute beim VDR, die hier vermittelnd tätig sein kann: Erfüllt. ● Dafür einsetzen, die Anzahl der auszubildenden Unternehmen zu steigern, z. B. durch Bildung von Ausbildungs-Pools: Nicht bekannt. ● Weiterhin einen eigenen Beitrag von 10 000 Euro pro Ausbildungsplatz leisten: Erfüllt. ● Gründung einer Arbeitsgruppe (mit ver.di), um die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord an die heutigen modernen Gegebenheiten anzupassen: Erfüllt. ● Bekräftigen der Rückflaggungszusage aus der 5. NMK, die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge im intern. Verkehr bis Ende 2010 auf mind. 600 zu erhöhen. Der VDR wird alles tun, die Vorgaben der EU-Leitlinien über das Führen der europ. Flagge einzuhalten. <ul style="list-style-type: none"> a) Der sog. Monitoringsschiffsbestand von 600 Schiffen wurde infolge der Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise nicht erreicht, b) der Anteil der unter europäischen Flaggen fahrenden Schiffe wurde erhöht.
8. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Aktiv dafür werben, dass die EU-rechtlichen Voraussetzungen für die Tonnagebesteuerung eingehalten werden: Erfüllt.

- c) Welche Zusagen vonseiten des Bundes gab es im Rahmen des Maritimen Bündnisses, konnten die Ziele zur Schifffahrtsförderung des Bundes seit 2003 dauerhaft eingehalten werden, und wenn nein, warum jeweils nicht, für wie lange jeweils nicht und welche Zusagen waren jeweils betroffen?

Maritime Konferenz	Zusage
3. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Keine Änderungen bei der Tonnagebesteuerung: Erfüllt.
5. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Beibehaltung der Tonnagesteuer und des Lohnsteuereinbehaltes: Erfüllt.
6. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Tonnagesteuer, Lohnsteuereinbehalt und Ausbildungsplatzförderung bestehen unverändert fort: Erfüllt. ● Prüfung der Effizienzsteigerung der Schifffahrtsverwaltung des Bundes: Erfüllt. ● Prüfung, dass Kreuzfahrtschiffe unter deutscher Flagge fahren können: Durchgeführt.

Maritime Konferenz	Zusage
7. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Tonnagesteuer, Lohnsteuereinbehalt und Ausbildungsplatzförderung bestehen unverändert fort: Erfüllt. ● Einrichtung einer Homepage der deutschen Flaggenstaatverwaltung: Erfüllt. ● Sorge tragen, dass nationale Sondervorschriften (z. B. Sicherheit, Umwelt, soziale Bereiche), wenn vertretbar, reduziert werden: Geprüft. ● Bereitstellung von Haushaltsmitteln für alle bis einschließlich 2010 beantragten Schifffahrtsfördermaßnahmen, damit kein gestellter Antrag wegen fehlender Haushaltsmittel abgelehnt werden muss: Erfüllt. ● Gespräche mit den Bündnispartnern über Verbesserung im Service für die Schifffahrt durch Entbürokratisierung und eine weitere Flexibilisierung der Schiffsbesetzungsverordnung: Erfüllt. ● Untersuchung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Schiffsbetriebs unter deutscher Flagge, um mittel- und langfristige Basis für zielgerichtete Maßnahmen für die deutsche Seeschifffahrt zu schaffen: Mit Blick auf die Wirtschafts- und Finanzkrise zurückgestellt. ● Seemannsgesetz aus dem Jahr 1957 durch ein neues Seearbeitsgesetz zu ersetzen: Erfüllt.
8. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Geplant, die versicherungssteuerrechtliche Problematik im Zusammenhang mit den Erlöspools in der Seeschifffahrt in der Legislaturperiode gesetzgeberisch zu lösen: Übergangslösung geschaffen. ● Festhalten an der Tonnagesteuer: Erfüllt. ● Ratifizierung des Seearbeitsübereinkommen 2006 (MLC 2006): Erfüllt. ● Ausbau des Informationsangebotes auf www.deutsche-flagge.de: Erfüllt. ● Überarbeitung des Seeschifffahrtsrechts: Arbeiten sind aufgenommen. ● Fortsetzung des Modernisierungsprozesses der Flaggenstaatverwaltung: Erfüllt, lfd. Prozess.

d) Welche Zusagen der Arbeitnehmervertreter gab es im Rahmen des Maritimen Bündnisses, konnten die Zusagen der Arbeitnehmervertreter eingehalten werden, und wenn nein, warum jeweils nicht, für wie lange jeweils nicht und welche Zusagen waren jeweils betroffen?

Maritime Konferenz	Zusage
3. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Über flexible Übergangsregelungen in der Schiffsbesetzungsverordnung sprechen, bis die Ausbildungsinitiative greift, um rückgeflaggte Schiffe zu besetzen: Erfüllt.
5. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Grundsätzliche Bereitschaft, wie in der Vergangenheit an Lösungen zur Überbrückung der Besetzungsprobleme mitzuwirken, bis die Ausbildungsinitiative greift, damit eine ordnungsgemäße Besetzung möglich ist: Erfüllt.
6. NMK	<ul style="list-style-type: none"> ● Aktivitäten zur Anwerbung von Schulabgängern verstärken: Erfüllt. ● Gründung einer Arbeitsgruppe (mit VDR), um die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord an die heutigen modernen Gegebenheiten anzupassen: Erfüllt.

- e) Welche Zusagen vonseiten der Küstenländer gab es im Rahmen des Maritimen Bündnisses, konnten die Zusagen der Küstenländer zur Ausbildungssicherung dauerhaft eingehalten werden, und wenn nein, warum jeweils nicht, für wie lange jeweils nicht und welche Zusagen waren jeweils betroffen?

Maritime Konferenz	Zusage
5. NMK	<ul style="list-style-type: none"> Die notwendigen Ausbildungsplätze zur Verfügung stellen und über die Sinnhaftigkeit des Numerus Clausus nachdenken: Erfüllt. Durch Unterstützung der Handelskammer Hamburg wird der Weg geebnet, dass sich die Hansestadt in einer noch auszuhandelnden Form mit bis zu 50 Prozent an den Ausbildungskosten beteiligt: Nicht bekannt.
6. NMK	<ul style="list-style-type: none"> Die Küstenländer tragen gemeinsam dafür Sorge, dass die bestehenden Ausbildungskapazitäten erhalten und eine kurzfristige Anpassung realisiert werden kann: Erfüllt. Prüfung der Effizienzsteigerung der Schifffahrtsverwaltung der Länder: Nicht bekannt.
7. NMK	<ul style="list-style-type: none"> Die Küstenländer sind bereit, weiterhin bedarfsgerechte Ausbildungskapazitäten zur Verfügung zu stellen. Dabei werden sie den hohen Standard an Qualität der Ausbildung sichern. Im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel werden sie auch künftig zeitnah auf sich abzeichnende Entwicklungen in der Gesellschaft und in der maritimen Wirtschaft durch angepasste Ausbildungs- und Studienangebote reagieren: Erfüllt.
8. NMK	<ul style="list-style-type: none"> Die Küstenländer streben eine Modernisierung der Seeschiffsregister und Schiffbauregister für Seeschiffe an. Mittelfristig streben die Länder eine Digitalisierung der Schiffsregister und die Umstellung auf elektronischen Rechtsverkehr an: Nicht bekannt. Die Schiffsmechanikerausbildung an den Seemannsschulen wird modernisiert (Erlass einer neuen Ausbildungsverordnung): Erfüllt. Die Länder werden für einen hohen Standard in der Qualität der Ausbildung Sorge tragen und auf gesellschaftliche und wirtschaftliche Veränderungen durch entsprechend angepasste Ausbildungs- und Studienangebote reagieren: Erfüllt.

6. Zieht die Bundesregierung ein neues Fördermodell für die deutsche Seeschifffahrt in Betracht, wenn ja, mit welchen Aspekten, und wenn nein, warum nicht?

Im Koalitionsvertrag der 18. Legislaturperiode wurde vereinbart, das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung weiter zu entwickeln und die Schifffahrtsförderung bedarfsgerecht fortzuführen. Alle Partner im Maritimen Bündnis sind aufgefordert, die Rahmenbedingungen zu gestalten, mit denen die Ausbildung und Beschäftigung für die gesamte maritime Wirtschaft über die nächsten Jahre gesichert wird.

7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Kapazitätsentwicklung an den deutschen Seefahrt-Hochschulen seit 2003/2004 bis 2013/2014 dargestellt, und wie haben sich im Vergleich dazu die tatsächlichen Studierendenzahlen seit 2003/2004 bis 2013/2014 entwickelt (bitte tabellarisch ausweisen)?

Der Bundesregierung liegen die Zahlen der Aufnahmekapazitäten ab dem Studienjahr 2008/2009, für die Schüler- und Studierendenzahlen ab dem Jahr 2009 vor. Sie sind in Tabellenform als Anlagen 2 bis 5 beigelegt.

8. Aus welchen Gründen werden nach Kenntnis der Bundesregierung durch deutsche Reeder Schiffsregister anderer Staaten gegenüber den deutschen Schiffsregistern bevorzugt gewählt, und welche finanziellen Nachteile ergeben sich durch eine Eintragung in deutsche Register für die Reeder?

Die Ausflaggung von Handelsschiffen deutscher Reedereien, die im internationalen Verkehr tätig sind, wird seitens der Reeder mit der Höhe der Personalkosten begründet. Schiffe unter deutscher Flagge weisen höhere Personalkosten als ausgeflaggte Schiffe auf. Das Einsparpotenzial im Falle der Ausflaggung hängt von der bisherigen Besetzung der Schiffe, den nach der Ausflaggung auf dem Schiff eingesetzten Seeleuten und der Schiffsgröße (notwendige Anzahl der Seeleute) ab.

9. Welche Kriterien plant die Bundesregierung zu ändern, um die Zukunft der deutschen Flagge zu sichern?
10. Sollte die deutsche Flagge im internationalen Wettbewerb bei den aktuellen Bedingungen für die Reeder nicht weiterbestehen können, welche Maßnahmen wird die Bundesregierung dann ergreifen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode haben CDU, CSU und SPD vereinbart: „Unser Ziel ist eine leistungsfähige Schifffahrt [...]“. Hieran hält die Bundesregierung fest. Gemeinsam mit den Partnern des Maritimen Bündnisses prüft sie, welche Maßnahmen geeignet sein können, die Wettbewerbsfähigkeit deutschflaggender Schiffe im internationalen Verkehr zu verbessern.

11. Wie soll eine von der Bundesregierung bereits in der 17. Wahlperiode sowie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angestrebte Modernisierung der Flaggenstaatsverwaltung aussehen, und bis wann plant die Bundesregierung, diese umzusetzen?

Zur Stärkung des deutschen maritimen Standorts und zur Sicherung der maritimen Expertise wurde zu Beginn der 18. Legislaturperiode das Projekt www.deutsche-flagge.de bis zum 31. Dezember 2018 verlängert. Anträge und Zeugnisse im Bereich der Seeschifffahrt können elektronisch gestellt werden und bieten eine Verbesserung des Services. Ein gemeinsamer Auftritt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie und der Dienststelle Schiffssicherung durch einen 24-Stunden-/7-Tage-Dienst in deutscher und englischer Sprache ist im Aufbau. Die Anlaufstellen für Reedereien werden dadurch reduziert.

12. Welche Fortschritte kann die Bundesregierung bei der Umstellung auf elektronische Dokumente in der Seeschifffahrt verzeichnen (siehe die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/7208)?

Im Januar 2015 wurde das erste elektronische Schiffssicherheitszeugnis für ein Fahrgastschiff in der nationalen Fahrt ausgestellt. Künftig können alle deutschen Seeschiffe in der nationalen Fahrt auf freiwilliger Basis elektronische Schiffssicherheitszeugnisse erhalten.

Deutschland wird das Thema in den zuständigen Gremien der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) aktiv voranbringen und hat hierbei bereits die erklärte Unterstützung verschiedener wichtiger Flaggenstaaten erhalten, da-

mit künftig elektronische Schiffssicherheitszeugnisse auch in der internationalen Fahrt akzeptiert werden.

13. Welche Vereinfachungen oder Erleichterungen für Reeder und Seeleute gab es im Zuge der Umsetzung des neuen Seearbeitsrechts auf Bundesebene und nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Küstenländern?

Auf Bundesebene sind durch das Seearbeitsgesetz folgende Vereinfachungen und Erleichterungen für Reeder und Seeleute umgesetzt worden:

1. Die gesetzlichen Vorgaben für die Arbeits- und Ruhezeiten von Seeleuten auf Handelsschiffen unter deutscher Flagge sind an das internationale Niveau angenähert worden. In der Revierfahrt, das heißt in Gebieten mit häufiger Hafensfolge, müssen – wie weltweit üblich – nur noch die Mindestruhezeiten eingehalten werden. Vor dem Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes konnte nur durch Tarifvertrag von den Höchstarbeitszeiten abgewichen werden.
2. Das aufwendige und überholte Musterungsverfahren vor den Seemannsämtern ist abgeschafft worden. Dadurch sind die Vorbereitung der Musterung durch den Kapitän oder den Offizier, die Fahrt zu den Seemannsämtern für die Musterung und die Durchführung der An- und Abmusterungen entfallen. Die deutschen Reeder sind allein durch den Wegfall des Musterungsverfahrens um rund 800 000 Euro Bürokratieaufwand entlastet worden (Bundestagsdrucksache 17/10959, S. 60).
3. Die Verpflichtung für deutsche und ausländische Seeleute, für ihren Dienst an Bord deutschflaggiger Handelsschiffe Seefahrtbücher bei den Seemannsämtern zu beantragen, ist weggefallen.
4. Durch das Seearbeitsgesetz sind die bisherigen Zuständigkeiten der Länder im Bereich des Seearbeitsrechts (Seemannsämter, Arbeitsschutzbehörden, Hafenärztliche Dienste) gebündelt worden. Für die Überwachung des Arbeitsschutzes sowie für die wichtigsten Aufgaben der maritimen Medizin ist nur noch die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zuständig.
5. Die medizinische Ausstattung an Bord von Handelsschiffen unter deutscher Flagge wird nicht mehr auf dem Verordnungsweg geregelt, sondern durch einen medizinischen Fachausschuss festgelegt. Durch dieses Verfahren kann schneller und praxisnäher auf medizinische Fortschritte reagiert werden.
6. Durch die See-Unterkunftsverordnung sind bisherige deutsche Sondervorschriften bei der Unterbringung von Seeleuten beseitigt worden. Die im internationalen Seearbeitsübereinkommen vorgesehenen Ausnahme- und Flexibilisierungsmöglichkeiten bei den Unterkünften sind in deutsches Recht übernommen worden.

Über Vereinfachungen oder Erleichterungen beim neuen Seearbeitsrecht durch die Küstenländer liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

14. Welche Entbürokratisierungsprozesse konnten durch die neue Homepage www.deutsche-flagge.de, auch in Verbindung mit den Küstenländern, vorgebracht werden?

Durch die neue Website www.deutsche-flagge.de sind alle wichtigen Informationen für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge zusammengeführt worden. Der Nutzer findet zum Beispiel alle Antragsformulare für einen Flaggenwechsel oder den Neubau eines Schiffes für die deutsche Flagge auf einen Blick. Reeder und Seeleute können gezielt nach Sachthemen suchen. Alle Texte und Anwendungen der Website werden behördenübergreifend angeboten – auch wenn Län-

derzuständigkeiten (zum Beispiel bei der Schiffsregistrierung) bestehen. Über die Funktion „Ansprechpartner“ können die Nutzer gezielt die richtige Behörde oder den richtigen Ansprechpartner finden. Die Inhalte von www.deutsche-flagge.de sind nahezu vollständig in englischer Sprache verfügbar.

15. Welche Ergebnisse hatten darüber hinaus angekündigte Untersuchungen der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Handelsschifffahrt unter deutscher Flagge, und welche Schlüsse zog die Bundesregierung daraus?

Die Untersuchung ist zurückgestellt worden.

16. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Streichung der Schiffsbesetzungsverordnung, und wenn nein, warum nicht?
17. Beabsichtigt die Bundesregierung im Falle einer Streichung der Schiffsbesetzungsverordnung eine Streichung bzw. ein Absenken der staatlichen Schifffahrtförderung, etwa des Finanzbeitrags für die Seeschifffahrt?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beabsichtigt keine Streichung der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV). Die SchBesV vom 18. Juli 2013 (BGBl. I S. 2575) ist ein Instrument der Schiffssicherheit und dient der Umsetzung wichtiger international verbindlicher Normen, wie etwa Kapitel V Regel 14 des SOLAS-Übereinkommens im Hinblick auf die Erteilung von Schiffsbesatzungszeugnissen für Kauffahrteischiffe und enthält Vorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation.

18. Wie viele neue Schiffe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2003 von deutschen Reedern jährlich in Dienst gestellt?

Die in den Jahren 2003 bis März 2014 an deutsche Reedereien abgelieferten neugebauten Schiffe sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Anzahl der abgelieferten Schiffe an deutsche Reeder
2003	118
2004	160
2005	206
2006	244
2007	308
2008	286
2009	237
2010	318
2011	207
2012	135
2013	53
2014	18

(Quelle: VDR/IHS Fairplay Stand: 31.03.2014)

19. Welche Finanzierungsarten werden für Schiffsneubauten nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen gewählt, seitdem das sog. Fondsmodell nicht mehr trägt?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

20. Welche Rolle spielen nach Kenntnis der Bundesregierung deutsche Banken seitdem in der Schiffsfinanzierung?

Deutsche Banken spielen bei der Finanzierung von Schiffen weiterhin eine wichtige Rolle.

21. Welche Banken sind nach Kenntnis der Bundesregierung noch in der Schiffsfinanzierung tätig, und welche sind bereits ausgestiegen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind unter anderem folgende deutsche Banken weiterhin in der Schiffsfinanzierung aktiv: Bremer Landesbank, Deutsche Bank, DVB Bank, HSH Nordbank, KfW-IPEX-Bank, Nord/LB und UniCredit.

Die Commerzbank erklärte 2012 den Ausstieg aus der Schiffsfinanzierung.

22. Wie viele neue Schiffsinsolvenzen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008, und mit jeweils welchen Ergebnissen (Fortsetzung des Betriebs, Verkauf bzw. Verschrottung des Schiffes)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

23. Welche staatliche Förderung (inkl. KfW, KfW-IPEX, EIB und weiteren Institutionen) von nachhaltigen Projekten in der Seeschifffahrt gibt es derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung, und welche hat sie vor, in den nächsten Jahren zu initiieren?

Im Umweltinnovationsprogramm der Bundesregierung kann die erstmalige großtechnische Umsetzung neuartiger, innovativer, umweltfreundlicher Verfahren gefördert werden. Sofern die Kriterien erfüllt sind, steht das Programm auch der Seeschifffahrt offen. Das KfW-Umweltprogramm ermöglicht eine zinsgünstige Finanzierung von allgemeinen Umweltschutzmaßnahmen gewerblicher Unternehmen. So kann z. B. die Nachrüstung mit Abgasentschwefelungsanlagen oder der Einbau von Ballastwasserbehandlungsanlagen finanziert werden.

Darüber hinaus können nachhaltige Projekte im Bereich der Seeschifffahrt durch das KfW-Unternehmerkreditprogramm und das KfW-Energieeffizienzprogramm finanziert werden.

Grundsätzlich gehört die ökologische Nachhaltigkeit zu den sechs Förderbereichen der Europäischen Investitionsbank (EIB). Der Bundesregierung liegen keine detaillierten Informationen zur Förderung von nachhaltigen Projekten im Bereich der Seeschifffahrt durch die Europäische Investitionsbank vor.

24. Welche darüber hinausgehende Förderung, etwa Darlehen privater Banken, gibt es zur Förderung nachhaltiger Projekte in der Seeschifffahrt nach Kenntnis der Bundesregierung?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

25. Welche Faktoren trugen nach Erkenntnissen der Bundesregierung zum inzwischen deutlich geringeren Risikoengagement der Banken (mit direkten Auswirkungen in der Seeschifffahrt) bei (www.koenig-cie.de „Schiffs-krise belastet weiterhin die Bilanzen der Banken“)?

Die Zurückhaltung der Banken bei der Kreditvergabe an die Seeschifffahrt liegt vor allem an den Überkapazitäten auf dem Markt und den damit verbundenen niedrigen Fracht- und Charterraten.

Die Anforderungen an die Eigenkapitalunterlegung von Finanzierungsgeschäften haben sich durch Basel II und Basel III verschärft. Der Kreditvergabespielraum der Kreditinstitute ist insgesamt kleiner geworden.

26. a) Ist es der Bundesregierung bekannt, dass Zypern die Gewährung der zyprischen Tonnagesteuer im Einklang mit den EU-Beihilferichtlinien für den Seeverkehr an das Führen einer Gemeinschaftsflagge knüpft (www.hellenicshippingnews.com vom 30. Dezember 2014 „Tonnage tax: maintenance of prescribed levels of EU-flagged vessels“)?
- b) Erwägt die Bundesregierung eine vergleichbare Maßnahme, um den Anforderungen der Beihilferichtlinien von 60 Prozent der Flotte unter EU-Flagge bei gegenwärtig nur etwa 30 Prozent gerecht zu werden (www.hellenicshippingnews.com vom 30. Dezember 2014 „Tonnage tax: maintenance of prescribed levels of EU-flagged vessels“)?

Die Fragen 26a und 26b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung ist das zyprische Bewertungsverfahren des Department of Merchant Shipping (DMS) zur Einhaltung der zyprischen Tonnagebesteuerung bekannt. Die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr, Amtsblatt der Europäischen Union vom 17. Januar 2004, sehen eine regelmäßige Evaluierung der Tonnagebesteuerung vor. Deutschland kommt dieser Verpflichtung durch turnusmäßige Berichte an die Europäische Kommission nach. Der jüngste Bericht erfasst den Zeitraum 2010 bis 2012.

Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 43 der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms auf Bundestagsdrucksache 18/3812 wird verwiesen.

27. Ist die Tonnagebesteuerung nach Auffassung der Bundesregierung weiterhin der wichtigste Faktor zur Stärkung des maritimen Standorts Deutschland, und welche Faktoren sind der Bundesregierung darüber hinaus wichtig bzw. plant sie, in den nächsten Jahren auszubauen?
28. Plant die Bundesregierung, im Zuge der Schifffahrtskrise die Regularien zur Tonnagebesteuerung zu verändern oder anzupassen, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 27 und 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Einführung der „Tonnagesteuer“ 1999 wurde das Besteuerungsniveau für im internationalen Verkehr tätige Schifffahrtsunternehmen mit Sitz in Deutschland an den internationalen Standard angepasst. § 5a des Einkommensteuergesetzes (EStG) hat sich in der durch das Haushaltsbegleitgesetz 2004 vom 29. Dezember 2003 geschaffenen Form bewährt. Die Tonnagebesteuerung steht im Einklang mit den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr. Für Veränderungen oder Anpassungen sieht die Bundesregierung keinen Anlass.

29. Welche Ergebnisse des Schätzmodells der Bundesregierung zu Steuer-minder- bzw. -mehrereinnahmen hat die Bundesregierung nach heutigen Erkenntnissen für den Zeitraum von 2003 bis 2014?

Die Bundesregierung schätzt die fiskalischen Auswirkungen der Besteuerung des Tonnagegewinns nach § 5a EStG für die Frachtschifffahrt mit Hilfe eines eigenen Berechnungsmodells.

Nach den Ergebnissen des Schätzmodells ergeben sich für den Zeitraum 2004 bis 2014 (für das Jahr 2003 liegen keine Schätzungen vor) folgende Steuermin-dereinnahmen (einschließlich Solidaritätszuschlag):

2004	875 Mio. Euro
2005	1 115 Mio. Euro
2006	780 Mio. Euro
2007	915 Mio. Euro
2008	660 Mio. Euro
2009	40 Mio. Euro
2010	200 Mio. Euro
2011	150 Mio. Euro.

Für die Jahre 2012 bis 2014 ergeben sich keine Steuermindereinnahmen.

30. Welche Folgelösung sieht die Bundesregierung vor, wenn das Gesetz zur Ausnahme der Versicherungssteuer auf Erlöspools in der Seeschifffahrt 2016 auslaufen wird?

Wie im Koalitionsvertrag vereinbart, werden pragmatische Lösungen für die Zukunft geprüft.

31. Welche Einnahmen konnte die Bundesregierung mit der Einführung der Ausflagungsgebühr (Ablösebeitrag) jährlich erzielen, und flossen diese in jeweils voller Höhe in die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland?
32. Wie soll die Verwendung der Ausflagungsgebühr (Ablösebeitrag) in Zu-kunft geregelt werden, plant die Bundesregierung, die Ausflagungsgebühr zukünftig anderweitig als für die Ausbildungsförderung zu verwenden, und wenn ja, wofür?

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam be-antwortet.

Die Einnahmen aus den Ablösebeträgen fließen nicht dem Bundeshaushalt zu, sondern der Stiftung „Schifffahrtsstandort Deutschland“. Zweck der Einrichtung ist, die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern zu fördern, die auf in inländischen Schiffsregistern eingetragenen Seeschiffen beschäftigt sind.

Anlage 2

Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK)

Aufnahmekapazitäten "Nautik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

Stichtag: 1. August 2015

Einrichtung	Studienjahr 08/09	Studienjahr 09/10	Studienjahr 10/11	Studienjahr 11/12	Studienjahr 12/13	Studienjahr 13/14	Studienjahr 14/15
Fachhochschulen							
Hochschule Bremen	107	107	44	80	80	36	36
HS Wilhelmshaven/ Oldenburg/ Elsfeth	90	89	88	71	54	64	44
HS Emden/ Leer	88	78	76	78	70	63	59
Fachhochschulen Flensburg	40	40	40	40	40	25	25
Hochschule Wismar (Warnemünde)	80	85	80	80	80	44	64
Gesamt:	405	399	328	349	334	232	228
Fachschulen							
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	60	60	60	60	60	60	*
Fachschule für Seefahrt Flensburg	35	60	60	60	60	60	*
Fachschule Nautik in Leer	30	30	40	40	40	40	*
Fachschule Seefahrt Warnemünde	35	35	35	35	35	35	35
Gesamt:	160	185	195	195	195	195	35
Insgesamt	565	584	523	544	529	427	263

* hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor

Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK)

Anlage 3

Schüler und Studierende "Nautik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

Stichtag: 1. August 2015

Einrichtung	Studien-/ Ausbildungsgang	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fachhochschulen							
Hochschule Bremen	Dipl.-Wirtschaftsing. f. Seeverkehr Nautik	454	416	387	323	315	232
HS Wilhelmshaven/ Oldenburg/ Elsfeth	Nautik	406	398	348	332	288	233
HS Emden/ Leer	Nautik	233	224	197	171	164	179
Fachhochschulen Flensburg	*	108	156	178	191	159	150
Hochschule Wismar (Warnemünde)	Nautik Verkersbetrieb, BA	308	262	293	290	256	190
Gesamt:		1.509	1.456	1.403	1.307	1.182	984
Fachschulen							
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	Nautik	78	71	71	71	55	*
Fachschule für Seefahrt Flensburg	Nautik bis 500 BRZ	8	18	29	0	12	*
Fachschule Nautik in Leer	Nautik	88	89	61	55	38	*
Fachschule Seefahrt Warnemünde	Nautik bis 500 BRZ			8	12	0	*
Gesamt:		329	327	322	258	198	51
Insgesamt		1.838	1.783	1.725	1.565	1.380	1.035

* hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor

Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK)

Anlage 4

Aufnahmekapazitäten "Schiffsbetriebstechnik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

Stichtag: 1. August 2015

Einrichtung	Studienjahr 08/09	Studienjahr 09/10	Studienjahr 10/11	Studienjahr 11/12	Studienjahr 12/13	Studienjahr 13/14	Studienjahr 14/15
Fachhochschulen							
Hochschule Bremerhaven	15	15	15	15	15	15	15
Fachhochschulen Flensburg (inkl. Schiffsmaschinenbau)	40	*	40	40	40	25	25
Hochschule Wismar (Warnemünde)	34	34	34	34	34	34	34
Gesamt:	89	49	89	89	89	74	74
Fachschulen							
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	60	48	48	48	48	48	*
Fachschule für Seefahrt Flensburg	40	40	40	40	50	50	*
Fachschule Seefahrt Warnemünde	34	35	35	35	35	35	35
Gesamt:	134	123	123	123	133	133	35
Insgesamt	223	172	212	212	222	207	109

* hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor

Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK)

Schüler und Studierende "Schiffsbetriebstechnik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

Stichtag: 1. August 2015

Einrichtung	Studien-/ Ausbildungsgang	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fachhochschulen							
Hochschule Bremerhaven	Schiffsbetriebstechnik (seit WS 2008/2009 nur noch in BA-Studiengang immatrikuliert)	77	79	78	68	66	61
Fachhochschulen Flensburg	(Diplom + Bachelor)	55	72	87	128	118	106
Hochschule Wismar (Warnemünde)	Schiffsbetriebs-, Anlagen- und Versorgungstechnik (BA)	87	95	96	88	98	89
	Schiffsbetriebstechnik Dual (BA)	11	21	35	42	43	62
Gesamt:		230	267	296	326	325	318
Fachschulen							
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	Schiffsbetriebstechnik	81	68	72	75	69	*
	Schiffsmaschinist	27	24	36	36	29	*
Fachschule für Seefahrt Flensburg	Schiffsbetriebstechnik (TWO)	83	78	74	77	57	*
	Seemaschinist C750	*	*	*	*	0	*
Fachschule Seefahrt Warnemünde	Schiffsbetriebstechnik	114	121	103	115	86	52
	Schiffsmaschinist	*	*	*	*	16	18
Gesamt:		305	291	285	303	257	70
Insgesamt		535	558	581	629	582	388

* hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor