

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/23908 –

Fehlende Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge

Vorbemerkung der Fragesteller

Knapp 90 Prozent des internationalen Handels werden auf dem Seeweg abgewickelt, aber nur ca. 2,5 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen stammen von der Seeschifffahrt. Gleichzeitig ist der Seeverkehr nach Ansicht der Fragesteller der wichtigste und CO₂-ärmste Verkehrsträger für den globalen Handel. Durch die aktuelle prekäre Lage ist dieser Wirtschaftszweig mit seinen qualifizierten Arbeitsplätzen unter Druck geraten.

Deutsche Reedereien beschäftigen weltweit 480 000 Menschen – davon 86 000 direkt in Deutschland. Sie besitzen zusammen einen Marktanteil von knapp 5 Prozent an der Welthandelsflotte und belegen damit Rang fünf der Weltrangliste. Zusätzlich tragen deutsche Reedereien mit über 30 Mrd. Euro zur Wertschöpfung bei und zahlen 1,2 Mrd. Euro an Steuern und Sozialleistungen (<https://www.reederverband.de/daten-und-fakten/infopool.html>).

Die deutsche Handelsflotte umfasst bis auf die Hochseefischerei alle Handelsschiffe, die in das deutsche Schiffsregister eingetragen und klassifiziert sind. Die deutsche Handelsflotte ist trotz der bisherigen Fördermaßnahmen der Bundesregierung, wie die Zuschüsse durch Senkung der Lohnnebenkosten, Zuschüsse durch Schaffung von Ausbildungsplätzen, Lohnsteuereinbehalte für Seeleute und keine Registrierungsgebühren, stark rückläufig (<https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/pluspunkte>). Durch diese Abnahme fehlen nach Ansicht der Fragesteller künftig nicht nur wichtige Investitionen in eine umweltfreundlichere Schifffahrt, sondern es gehen auch hochqualifizierte Arbeitsplätze verloren.

Zudem fahren knapp 86 Prozent der deutschen Handelsflotte unter ausländischen Flaggen, 57 Prozent unter Flaggen von Nicht-EU-Staaten (<https://www.reederverband.de/daten-und-fakten/infopool.html>). Obwohl die Bundesregierung die deutsche Flagge fördert, nimmt ihre Bedeutung kontinuierlich ab (https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/_Anlagen/Downloads/Statistik-Fortlaufend.pdf?__blob=publicationFile&v=11). Somit erscheint Deutschland nach Ansicht der Fragesteller wenig wettbewerbsfähig und die Flaggenerwerbe in anderen Ländern scheinen weitaus attraktiver zu sein. Dadurch entgehen dem Bund immer mehr Steuereinnahmen. Darüber hinaus nimmt auch Deutschlands Mitspracherecht bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), durch eine geringere deutsche Flot-

tengröße, ab. Folglich kann Deutschland sich immer weniger für die Schiffssicherheit, den Schutz vor Meeresverschmutzung, die Sicherheit der Seefahrt und für internationale Regelungen für die Handelsschifffahrt bei der IMO einbringen (Gutachten der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages, WD 5 – 3000 – 002/20).

In Deutschland gibt es kein zentrales Seeschiffsregister, sondern verschiedene Register, deren Zuständigkeit sich nach dem Heimathafen des Schiffes bestimmt. Darüber hinaus können Eigentümer von Seeschiffen freiwillig ihr Schiff zusätzlich in den Internationalen Seeschiffverkehrsregistern eintragen und damit ausländische Seeleute zu deren Heimatlohnbedingungen beschäftigen, obwohl das Schiff weiterhin unter deutscher Flagge geführt wird. Seeschiffe deutscher Eigentümer bleiben auch dann in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen, wenn sie eine befristete Ausflagung erhalten. In diesem Fall wird im Seeschiffsregister die Genehmigung zum vorübergehenden Führen einer ausländischen Flagge eingetragen. Ein deutscher Eigentümer darf sein Schiff befristet unter einer ausländischen Flagge betreiben, wenn er entweder Ausbildungsplätze schafft und besetzt oder einen Ablösebeitrag zahlt (<https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/schiffsregistrierung>).

1. Wie viele Schiffe gehören nach Kenntnis der Bundesregierung der deutschen Handelsflotte an (bitte die letzten zehn Jahre einzeln auflisten)?
2. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gründe für das Wachstum bzw. den Rückgang der Anzahl Schiffe der deutschen Handelsflotte (bitte bei Beginn eines Wachstums bzw. Rückgangs diese Gründe benennen)

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bestand der deutschen Handelsflotte ab Bruttoreaumzahl (BRZ) 100	
Stand zum 31.12.	
2009	3.447
2010	3.605
2011	3.685
2012	3.565
2013	3.350
2014	3.071
2015	2.848
2016	2.630
2017	2.343
2018	2.114
2019	1.988
31.10.2020	1.904

Ein Anstieg der deutschen Handelsflotte in den Jahren 2010 und 2011 wurde durch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen begünstigt. Die Auswirkungen der Finanzkrise haben sich für Reeder ab dem Jahr 2012 bemerkbar gemacht. Zusammen mit dem Überangebot an Tonnage und der daraus resultierenden Wettbewerbssituation verringerte sich die deutsche Handelsflotte kontinuierlich.

3. Wie viele Schiffe der deutschen Handelsflotte fahren nach Kenntnis der Bundesregierung unter deutscher Flagge (bitte die letzten zehn Jahre einzeln aufschlüsseln, in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
4. Wie viele Schiffe unter deutscher Flagge sind nach Kenntnis der Bundesregierung keine Behördenschiffe oder Fähren (bitte getrennt angeben)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bestand der deutschen Handelsflotte ab BRZ 100		
Stand zum 31.12.	unter deutscher Flagge	
	absolut	Relativ (gerundet)
2009	624	18 %
2010	571	16 %
2011	530	14 %
2012	448	13 %
2013	395	12 %
2014	368	12 %
2015	351	12 %
2016	330	13 %
2017	326	14 %
2018	302	14 %
2019	302	15 %
31.10.2020	297	16 %

Von den unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen sind derzeit 27 im Fährbetrieb. Die mit Flaggenbescheinigungen ausgestatteten Behördenschiffe (derzeit 319) sind weder im Seeschiffsregister eingetragen, noch in der Statistik der deutschen Handelsflotte enthalten.

5. Wie viele Schiffe unter deutscher Flagge fahren nach Kenntnis der Bundesregierung in internationalen Gewässern?
22. Wie viele deutsche Schiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung zurzeit im Internationalen Seeschiffsregister eingetragen?

Die Fragen 5 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Informationen über Einsatzgebiete der Schiffe liegen der Bundesregierung nicht vor. Mit Stand vom 31.10.2020 sind 153 Schiffe im Internationalen Seeschiffregister (ISR) eingetragen.

6. Wie viele Schiffe der deutschen Handelsflotte sind nach Kenntnis der Bundesregierung gemäß § 7 des Flaggenrechtsgesetzes ausgeflaggt (bitte die den Flaggen zugehörigen Länder, und die letzten zehn Jahre einzeln aufschlüsseln)?

Es wird auf Anlage 1 verwiesen.

7. Wie viele Schiffe der deutschen Handelsflotte fahren nach Kenntnis der Bundesregierung in internationalen Gewässern unter ausländischen Flaggen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Kenntnisse vor.

8. Wie viele Schiffe ausländischer Handelsflotten fahren nach Kenntnis der Bundesregierung unter deutscher Flagge?

Mit Stand vom 31.10.2020 fahren vier Schiffe ausländischer Eigentümer mit einem wirksamen Flaggenschein nach § 11 Flaggenrechtsgesetz (FIRG) unter deutscher Flagge.

9. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Hauptgrund für die Ausflagung deutscher Schiffe?
 - a) Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bereits ergriffen, um diesen Grund für die Ausflagung deutscher Schiffe zu beseitigen?
 - b) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung künftig zu ergreifen, um diesen Grund für die Ausflagung deutscher Schiffe zu beseitigen?
11. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die deutsche Flagge wieder attraktiver für die deutsche Handelsflotte zu gestalten?
13. Plant die Bundesregierung, zukünftig Maßnahmen zu ergreifen, um die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge zu erhöhen?
 - a) Wenn ja, um welche Maßnahmen handelt es sich?
 - b) Wenn ja, mit welcher Steigerung rechnet die Bundesregierung dabei?
 - c) Wenn nein, weshalb nicht?
24. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell der Marktanteil der Beflagung auf die verschiedenen EU-Mitgliedstaaten aufgeteilt (bitte die einzelnen Mitgliedstaaten prozentual auf den Marktanteil der Schiffe pro Jahr aufschlüsseln)?
 - a) Wie schätzt die Bundesregierung nach diesen Erkenntnissen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge im EU-Vergleich ein?
 - b) Weshalb sind Flaggen anderer Mitgliedstaaten nach Kenntnis der Bundesregierung für Schiffseigner attraktiver als die deutsche Flagge?

Die Fragen 9, 11, 13 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft mit einer leistungsstarken Handelsflotte ist für eine Exportnation wie Deutschland von großer gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zur Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 19/17397. Im Übrigen wird auf die Ergebnisse der Evaluierung verwiesen.

Die Ausflagung von Handelsschiffen deutscher Reeder im internationalen Verkehr wird insbesondere mit der Höhe der Personalkosten in Deutschland und fehlenden Möglichkeiten der Schiffsfinanzierung bei deutschen Banken begründet.

Die Bundesrepublik Deutschland engagiert sich für die Ausbildung junger Seeleute. Auf Basis der Richtlinien zur Ausbildungsplatzförderung in der See-

schifffahrt gewährt der Bund Zuschüsse zu den Ausbildungskosten an Bord von Seeschiffen. Die Förderung betrifft die Ausbildung zum Schiffsmechaniker sowie zum nautischen und technischen Offiziersassistenten.

Die Bundesregierung hat in den letzten Jahren weitere Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der deutschen Flagge ergriffen, unter anderem:

- die Abschaffung von Visa für Nicht-EU-Seeleute für ihre Tätigkeit an Bord von deutschflaggigen Schiffen,
- die Angleichung der deutschen Arbeits- und Ruhezeitvorgaben auf Seeschiffen an die internationalen Standards,
- der Wegfall doppelter Kontrollen im Arbeitsschutzbereich,
- das Bereitstellen zahlreicher Serviceangebote auf www.deutsche-flagge.de,
- die Einführung einer maritimen 24/7-Hotline der deutschen Flaggenstaatverwaltung,
- die Umstellung von Papier-Schiffszeugnissen auf E-Zeugnisse.

Die Bundesregierung plant weitere Maßnahmen, um die Attraktivität der deutschen Flagge zu erhöhen, unter anderem die vollständige Umstellung auf elektronische Schiffszeugnisse für deutschflaggige Schiffe.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Informationen zu Marktanteilen vor.

Der auf die Gemeinschaftsflaggen (deutsche Flagge und EU-Flaggen) entfallende Anteil an der Gesamttonnage der Bundesrepublik Deutschland lag zum 31. Dezember 2019 deutlich über dem Anteil zum Zeitpunkt der Einführung der Leitlinien für den Seeverkehr (2004) und zeigt eine weiter steigende Tendenz.

Die deutsche Flagge wird generell mit hoher Kompetenz und Schifffahrtssachverstand der Flaggenstaatverwaltung assoziiert. Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 29 und 30 auf Bundestagsdrucksache 19/17397 verwiesen.

10. Wie hoch sind die Steuerausfälle der letzten zehn Jahre aufgrund von steigenden Ausflagungen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Daten vor.

12. Inwieweit sind durch diese Maßnahmen nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Schiffe mit deutschen Flaggen gestiegen (bitte Maßnahme und dazugehörige Veränderung in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
23. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Anzahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe?

Die Fragen 12 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl der Schiffe der deutschen Handelsflotte und der Schiffe unter deutscher Flagge ist rückläufig. Seit Inkrafttreten des Gesamtpaketes zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge ist ein Trend zur Stabilisierung der Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge zu erkennen.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 9, 11, 13 und 24 verwiesen.

14. Wie geht die Bundesregierung das Problem des abnehmenden Mitspracherechts bei der IMO an aufgrund der kleiner werdenden Handelsflotte?

Nach dem maßgeblichen Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und den von der IMO beschlossenen Internationalen Übereinkommen der Seeschiffahrt sind alle IMO-Vertragsstaaten im Hinblick auf ihre Initiativ-, Beteiligungs- und Stimmrechte gleichrangig.

15. Wie viele Reedereien haben nach Kenntnis der Bundesregierung einen Antrag auf Ausflagung gestellt (bitte die letzten zehn Jahre einzeln aufschlüsseln)?
- Wie viele Ausflagungsgenehmigungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung nicht erteilt (bitte die letzten zehn Jahre einzeln aufschlüsseln)?
 - Wie viele von diesen Ausflagungsgenehmigungen waren nach Kenntnis der Bundesregierung Wiederholungsanträge von Schiffen, die bereits ausgeflaggt waren (bitte die letzten zehn Jahre einzeln aufschlüsseln)?
 - Welche Ablösegebühren wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren bezahlt (bitte jeweils die Höhen in 2 000-Euro-Abständen auf die einzelnen Jahre aufschlüsseln)?
 - Wie viele Zahlungen eines Ablösebetrags wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren im Rahmen eines Ausgleichs für eine Ausflagung getätigt (bitte die letzten zehn Jahre einzeln aufschlüsseln)?
 - Was war nach Kenntnis der Bundesregierung die Höhe der Ablösebeträge der vergangenen zehn Jahre für eine Ausflagung (bitte die letzten zehn Jahre einzeln aufschlüsseln)?

Aufgrund der besonderen Struktur der Schifffahrt in Deutschland wird die Mehrzahl der Ausflagungsanträge von Einschiffsgesellschaften (= Eigentümer) gestellt; die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Reederei wird nicht erfasst. Die Anzahl der Ausflagungsanträge nach § 7 FLRG ist wie folgt:

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Jan. -Okt. 2020
1734	1895	1786	1730	1510	1435	1217	1064

Alle Anträge wurden genehmigt.

Anzahl der Wiederholungsanträge auf vorige befristete Ausflagung:

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Jan. -Okt. 2020
1616	1789	1683	1611	1417	1347	1114	1004

Ablösebeträge für Ausflagungen gibt es erst seit 2013:

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Jan. -Okt. 2020
20,7 Mio. Euro	22,9 Mio. Euro	20,7 Mio. Euro	19,6 Mio. Euro	15,8 Mio. Euro	14,8 Mio. Euro	15,4 Mio. Euro	12,6 Mio. Euro

Anzahl der Genehmigungen mit Ablösebetrag seit 2013:

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Jan. -Okt. 2020
1509	1797	1685	1610	1392	1324	1118	976

Die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie genehmigten Ablösebeträge in Euro betragen:

BRZ	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
bis zu 500	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.051	2.051
von über 500 bis 1600	2.888	2.888	2.888 €	2.888	2.888	2.888	3.153	3.153
von über 1600 bis 3000	3.438	3.438	3.438	3.438	3.438	3.438	4.262	4.262
von über 3000 bis 8000	5.512	5.512	5.512	5.512	5.512	5.512	6.552	6.552
von über 8000 bis 14000	6.758	6.758	6.758	6.758	6.758	6.758	7.955	7.955
von über 14000 bis 20000	8.609	8.609	8.609	8.609	8.609	8.609	10.530	10.530
von über 20000 bis 80000	10.363	10.363	10.363	10.363	10.363	10.363	13.183	13.183
von über 80000	16.169	16.169	16.169	16.169	16.169	16.169	19.632	19.632

16. Wie viele Ausbildungen als Schiffsmechaniker und nautische und technische Offiziersassistenten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren aufgenommen (bitte nach Geschlecht und Jahren aufgeschlüsselt angeben)?

Der Bundesregierung liegen folgende Zahlen der Ausbildungsverhältnisse zur Schiffsmechanikerin/zum Schiffsmechaniker (SM) vor:

Jahr	Ausbildungsverhältnisse neu männlich	Ausbildungsverhältnisse neu weiblich	Ausbildungsverhältnisse neu gesamt
2009	242	15	257
2010	Keine Zahlen verfügbar		230
2011	Keine Zahlen verfügbar		243
2012	166	10	176
2013	151	10	161
2014	179	18	197
2015	149	10	159
2016	115	11	126
2017	139	7	146
2018	97	11	108
2019	105	9	114
2020*	93	9	102

* Bezugsdatum für 2020 ist der 31.10.2020

Der Bundesregierung liegen folgende Zahlen der Ausbildungen als nautische/r Offiziersassistent/in (NOA) und technische/r Offiziersassistent/in (TOA) vor:

Ausbildung als NOA & TOA							
Jahr	ausgestellte Ausbildungsbescheinigungen NOA			ausgestellte Ausbildungsbescheinigungen TOA			
	männlich	weiblich	gesamt	männlich	weiblich	gesamt	gesamt
2009	50	12	62	47	2	49	
2010	44	10	54	47	3	50	
2011	61	10	71	104	4	108	
2012	41	5	46	78	8	86	
2013	43	7	50	47	1	48	
2014	85	20	105	31	4	35	
2015	99	21	120	43	2	45	
2016	121	27	148	33	4	37	
2017	137	26	163	37	3	40	
2018	145	34	179	25	2	27	
2019	126	25	151	31	3	34	
2020*	92	17	109	21	2	23	

* Bezugsdatum für 2020 ist der 31.10.2020

17. Wie viele Ausbildungen als Schiffsmechaniker und nautische und technische Offiziersassistenten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung als Ausgleich der Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland aufgrund einer Ausflagung in den vergangenen zehn Jahren aufgenommen (bitte nach Geschlecht und Jahren aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegt lediglich die Anzahl der erteilten Ausflagungsgenehmigungen mit Ausbildungsverpflichtung vor:

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Jan. -Okt. 2020
143	98	101	120	118	111	99	88

18. Wie viele davon waren weiblich?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

19. Wie viele Ausbildungen als Schiffsmechaniker und nautische und technische Offiziersassistenten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren durch die Bundesregierung in dieser Branche gefördert (bitte nach Geschlecht und Jahren aufschlüsseln)?

20. Wie viele davon waren weiblich?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Anträge auf Förderung von Ausbildungsplätzen nach der Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt in der jeweils geltenden Fassung:

Ausbildung als	SM		NOA		TOA		gesamt	
2010	208		27		9		244	

Ausbildung als	SM		NOA		TOA		gesamt	
2011	197		11		14		222	
2012	181		13		11		205	
2013	147		21		8		176	
2014	274		40		42		356	
2015	122		59		10		191	
2016	125		77		12		214	
2017	84		78		17		179	
2018	93		95		11		199	
2019	76		94		9		179	
2020	25		47		3		75	
gesamt							2.240	

Eine Differenzierung nach Geschlecht war nicht möglich, da das Geschlecht bei der Förderung nicht angegeben wurde.

21. Wie viele deutsche Schiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung zurzeit im Seeschiffsregister eingetragen?

In den Seeschiffsregistern sind bundesweit 11.032 Schiffe eingetragen. Der größte Anteil entfällt auf den Sportbootbereich in privater Nutzung. 1904 Schiffe sind der deutschen Handelsflotte zuzuordnen.

25. Wie schätzt die Bundesregierung die Veränderung der Anzahl der Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren, zukünftig auch unter Berücksichtigung der Folgen der Corona-Krise ein?
26. Wie schätzt die Bundesregierung die Veränderung der Schiffsanzahl der deutschen Handelsflotte zukünftig auch unter Berücksichtigung der Folgen der Corona-Krise ein?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Aufgrund der weiterhin ungewissen wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie besteht eine hohe Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung des weltweiten Handels. Produktionsstopps und Einschränkungen der Handelsaktivitäten führen zur Reduzierung von Transportmengen und wirken sich unmittelbar auf die Segmente der Seeschifffahrt aus.

27. Wie viele Reedereien haben nach Kenntnis der Bundesregierung Kurzarbeit angemeldet?

Nach der Statistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) sind im Zeitraum März bis September 2020 rund 170 Anzeigen zur konjunkturellen Kurzarbeit von Betrieben aus den Wirtschaftsgruppen 50.1 „Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ und 50.2 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 (WZ 2008) eingegangen. Es wird auf Anlage 2 verwiesen.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass kein direkter zeitlicher Bezug zwischen der Anzeige über beabsichtigte Kurzarbeit und dem Beginn der tatsächlich realisierten Kurzarbeit besteht, da Betriebe Kurzarbeit später oder auch gar nicht in Anspruch nehmen, wenn sich die wirtschaftliche Lage des Betriebes verändert hat.

28. Wie viele Arbeitnehmer deutscher Reedereien wurden nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Corona-Krise in die Kurzarbeit entlassen (bitte in absoluten und relativen Zahlen aufschlüsseln)?

Nach der Statistik der BA wurde im April 2020 für rund 2.000 Beschäftigte aus den Wirtschaftsgruppen 50.1 „Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ und 50.2 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ der WZ 2008 konjunkturelles Kurzarbeitergeld gezahlt. Damit waren 14 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dieser Wirtschaftsgruppen von Kurzarbeit betroffen. Endgültige Angaben zur Inanspruchnahme von Kurzarbeit liegen bis April 2020 vor. Es wird auf Anlage 3 verwiesen.

29. Wie viele Arbeitnehmer deutscher Reedereien haben nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Corona-Krise ihre Beschäftigung verloren (bitte in absoluten und relativen Zahlen aufschlüsseln)?

Nach der Statistik der BA haben sich im Zeitraum von April bis Oktober 2020 rund 580 Personen arbeitslos gemeldet, die zuvor in den Wirtschaftsgruppen 50.1 „Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ und 50.2 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ der WZ 2008 sozialversicherungspflichtig beschäftigt waren. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum haben sich 21 Prozent mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte arbeitslos gemeldet. Es wird auf Anlage 4 verwiesen.

In der Arbeitslosenstatistik zeigen sich die Auswirkungen der Corona-Krise erst ab dem Monatsmonat April, da der statistische Stichtag jeweils in der Monatsmitte liegt. Der Stichtag für den Monatsmonat März lag vor Beginn der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie.

30. Ist die Bundesregierung bereit, deutsche Reedereien über die aktuellen Unterstützungsmaßnahmen (KfW-Sonderprogramm, Soforthilfen, Wirtschaftsstabilisierungsfonds, Großbürgschaften, Bürgschaften der Bürgschaftsbanken, Überbrückungshilfe etc.) hinaus finanziell zu unterstützen?
31. Sind der Bundesregierung Forderungen aus dem maritimen Sektor bekannt, die über die staatlichen Programme zur Abmilderung der Corona-Krise hinausgehen?
32. Wenn ja, welche?

Die Fragen 30 bis 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt die maritime Branche in großem Umfang bei der Dekarbonisierung des Seeverkehrs. Von den zahlreichen, bestehenden Maßnahmen und Förderprogrammen profitieren Seeschiffahrtsunternehmen mittlerweile unmittelbar.

Neben einem Engagement der Bundesregierung im Rahmen internationaler und europäischer Gremien zur Sicherstellung eines kohärenten, globalen Regelungsrahmens für den Klima- und Umweltschutz in der Seeschifffahrt, fördert die Bundesregierung in weitem Umfang die Einführung neuer umweltfreundlicher Kraftstoffe (MKS), u. a. durch Initiativen zugunsten alternativer Kraftstoffe in der Schifffahrt und Ausbau der LNG-Infrastruktur.

Auch die Finanzhilfen des Bundes für die Errichtung von Landstromanlagen in See- und Binnenhäfen und eine Kostenentlastung der Seeschifffahrt bei der

Nutzung von Landstrom in den Häfen kommen der Maritimen Energiewende zugute.

Die Bundesregierung fördert die Schifffahrt zudem durch eine technologieoffene Forschungsförderung zur Entwicklung alternativer Antriebe und Kraftstoffe für die Schifffahrt, z. B. im Rahmen des stark nachgefragten Maritimen Forschungsprogramms. Es wurde damit ein Rahmen geschaffen, der die maritime Wirtschaft stärkt und es ermöglicht, Projekte spartenübergreifend und entlang der gesamten Wertschöpfungskette auszurichten. Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Schifffahrtskontext sind außerdem im Rahmen der themen- und technologieoffenen Förderprogramme des BMWi wie dem Zentralen Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM), der Industriellen Gemeinschaftsforschung (IGF) und INNO-KOM förderfähig.

Auf europäischer Ebene wurde im Herbst 2019 zudem erstmals die Einrichtung einer sog. Co-programmed Partnerschaft Zero-Emission Waterborne im nächsten Forschungsrahmenprogramm Horizont Europa beschlossen und damit ein wichtiges weiteres Förderinstrument für die maritime Wirtschaft geöffnet. Wesentliches Ziel der Partnerschaft ist es, die Emissionen des wassergebundenen Transports bis zum Jahr 2050 auf null zu reduzieren. Die Partnerschaft steht der gesamten Maritimen Branche offen. Alle relevanten Stakeholder, einschließlich der Reedereien, sind aufgefordert sich mit Projektvorschlägen an den Ausschreibungen zu beteiligen.

Die Seeschifffahrt ist von den Entwicklungen während der COVID-19-Pandemie stark betroffen. Seit Ausbruch der Pandemie wurden von der Bundesregierung zusätzliche nichtfinanzielle Hilfen gewährt, wie zum Beispiel die Bereitstellung von Reeden zum Aufliegen von Schiffen und in der Zusammenarbeit mit anderen Ländern zur Organisation der Durchführung von Crewwechseln. Ein möglicher finanzieller Unterstützungsbedarf ist von der jeweiligen Situation abhängig.

Anlage 1

Antwort zu Frage 6):
**Bestand der nach § 7 FIRG ausgeflaggten Handelsschiffe ab BRZ 100
 (Bareboat-Charter)**

Flagge	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.10.2020
	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.
Antigua und Barbuda	1.078	1.116	1.073	994	906	824	725	626	572	538	524
Bahamas	27	22	19	18	10	9	10	9	9	11	5
Belize	1	0	0	1	1	0	2	1	1	0	0
Bermuda	1	1	1	1	1	1	9	12	12	12	12
Cook-Inseln	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Curacao	0	21	18	15	13	5	4	1	0	0	0
Dänemark	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Dominica	1	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Dominikanische Republik	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Färöer	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frankreich	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0
Georgien	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Großbritannien	62	53	48	40	26	23	23	19	14	0	0
Großbritannien (Gibraltar)	123	110	123	113	99	90	79	60	53	48	46
Großbritannien (Insel Man)	55	48	39	41	35	27	20	18	11	11	8
Guyana	25	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0
Jamaika	10	10	11	9	8	6	9	8	8	7	5
Kaimaninseln	0	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0
Leitland	0	1	1	1	1	3	4	5	7	7	7
Liberia	1.141	1.255	1.256	1.127	965	857	747	607	527	484	450
Litauen	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Luxemburg	8	5	3	30	33	29	30	23	12	9	11
Malta	118	115	148	157	178	183	160	143	121	101	85
Marshallinseln	243	259	234	202	164	134	98	69	53	34	29
Myanmar (Burma)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Neuseeland	2	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0
Niederlande	4	4	5	0	2	1	12	12	17	16	15
Niederlande (Niederl. Antillen)	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Panama	10	10	9	9	6	4	5	5	2	2	2
Polen	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0
Portugal	16	19	27	50	118	187	257	289	270	287	294
Rumänien	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Singapur	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
Slowakei	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Spanien	3	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0
Sri Lanka	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	0
St. Vincent und die Grenadinen	1	0	2	2	1	1	1	1	1	1	1
Tuvalu	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zypern	132	128	132	129	123	106	99	103	117	113	113
Summe	3.113	3.294	3.201	2.955	2.703	2.497	2.300	2.017	1.812	1.686	1.607

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Anlage 2

Ergänzende Information zur Frage 27

Konjunkturelle Kurzarbeit: Eingegangene Anzeigen und Personen in Anzeigen nach ausgewählter wirtschaftsfachlicher Gliederung (WZ 2008)

Deutschland

Zeitreihe, Datenstand: Oktober 2020

Wirtschaftszweig der WZ 2008	Eingegangene Anzeigen							
	Feb 2020	Mrz 2020	Apr 2020	Mai 2020	Jun 2020	Jul 2020	Aug 2020	Sep 2020
	1	2	3	4	5	6	7	8
Konjunkturelle Kurzarbeit								
Insgesamt	1.922	163.562	624.870	71.888	24.256	14.547	9.403	7.974
50 Schifffahrt	*	87	314	48	12	8	*	7
Summe 50.1 und 50.2	*	25	109	25	8	5	-	-
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	-	13	52	5	*	*	-	-
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	*	12	57	20	*	*	-	-
absolute Veränderung zum Vorjahresmonat								
Insgesamt	1.141	162.841	623.739	70.904	23.428	13.500	8.253	6.247
50 Schifffahrt	X	87	314	48	12	8	X	7
Summe 50.1 und 50.2	X	25	109	25	8	5	-	-
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	-	13	52	5	X	X	-	-
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	X	12	57	20	X	X	-	-
relative Veränderung zum Vorjahresmonat in Prozent								
Insgesamt	146,1	.X	.X	.X	.X	.X	.X	.X
50 Schifffahrt	X	X	X	X	X	X	X	X
Summe 50.1 und 50.2	X	X	X	X	X	X	X	X
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	X	X	X	X	X	X	X	X
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	X	X	X	X	X	X	X	X

Wirtschaftszweig der WZ 2008	Personen in Anzeigen							
	Feb 2020	Mrz 2020	Apr 2020	Mai 2020	Jun 2020	Jul 2020	Aug 2020	Sep 2020
	9	10	11	12	13	14	15	16
Konjunkturelle Kurzarbeit								
Insgesamt	41.240	2.638.662	8.024.313	1.139.664	387.382	254.334	184.104	106.658
50 Schifffahrt	*	1.920	4.448	1.201	761	532	*	45
Summe 50.1 und 50.2	*	904	2.469	1.012	703	522	-	-
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	-	651	733	724	*	*	-	-
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	*	253	1.736	288	*	*	-	-
absolute Veränderung zum Vorjahresmonat								
Insgesamt	25.654	2.622.598	8.000.029	1.116.296	370.973	229.115	158.308	50.694
50 Schifffahrt	X	1.920	4.448	1.201	761	532	X	45
Summe 50.1 und 50.2	X	904	2.469	1.012	703	522	-	-
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	-	651	733	724	X	X	-	-
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	X	253	1.736	288	X	X	-	-
relative Veränderung zum Vorjahresmonat in Prozent								
Insgesamt	164,6	.X	.X	.X	.X	.X	.X	90,6
50 Schifffahrt	X	X	X	X	X	X	X	X
Summe 50.1 und 50.2	X	X	X	X	X	X	X	X
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	X	X	X	X	X	X	X	X
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	X	X	X	X	X	X	X	X

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

*) Aus Datenschutzgründen und Gründen der statistischen Geheimhaltung werden Zahlenwerte von 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert geschlossen werden kann, anonymisiert.

X Nachweis ist nicht sinnvoll.

.X Veränderungswert >250%. In begründeten Ausnahmefällen kann von der Regel abgewichen werden.

Anlage 3

Ergänzende Information zur Frage 28

Tabelle 2: Konjunkturelle Kurzarbeit: Betriebe und Kurzarbeiter nach ausgewählter wirtschaftsfachlicher Gliederung (WZ 2008)

Deutschland

Zeitreihe, Datenstand: Oktober 2020

Daten zur realisierten Kurzarbeit nach dem SGB III nach einer Wartezeit von 6 Monaten.

Wirtschaftszweig der WZ 2008	Betrieb				Kurzarbeiter				Kurzarbeiterquote ¹⁾								
	Feb 2020	Mrz 2020	Apr 2020	1	Feb 2020	Mrz 2020	Apr 2020	2	Feb 2020	Mrz 2020	Apr 2020	3	Feb 2020	Mrz 2020	Apr 2020	4	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9								
Konjunkturelle Kurzarbeit																	
Insgesamt	4.694	342.427	609.682	133.924	2.579.666	5.995.429	0,4	7,7	17,9								
50 Schifffahrt	*	162	341	*	1.183	3.891	X	5,9	19,3								
Summe 50.1 und 50.2	*	48	110	*	485	2.003	X	3,5	14,4								
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	-	26	47	-	345	945	-	13,8	37,8								
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	*	22	63	*	140	1.058	X	1,2	9,3								
absolute Veränderung zum Vorjahresmonat (in Prozentwerten)																	
Insgesamt	3.049	340.732	607.724	105.303	2.547.291	5.955.259	0,3	7,6	17,8								
50 Schifffahrt	X	162	341	X	1.183	3.891	X	5,9	19,3								
Summe 50.1 und 50.2	X	48	110	X	485	2.003	X	3,5	14,4								
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	-	26	47	-	345	945	-	13,8	37,8								
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	X	22	63	X	140	1.058	X	1,2	9,3								
relative Veränderung zum Vorjahresmonat in Prozent																	
Insgesamt	185,3	X	X	X	X	X	X	X	X								
50 Schifffahrt	X	X	X	X	X	X	X	X	X								
Summe 50.1 und 50.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X								
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	X	X	X	X	X	X	X	X	X								
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	X	X	X	X	X	X	X	X	X								

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

*) Aus Datenschutzgründen und Gründen der statistischen Geheimhaltung werden Zahlenwerte von 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert geschlossen werden kann, anonymisiert.

X Nachweis ist nicht sinnvoll.

X Veränderungswert > 250%. In begründeten Ausnahmefällen kann von der Regel abgewichen werden.

1) Die Kurzarbeiterquote stellt den Anteil der Kurzarbeiter an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dar.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Anlage 4

Ergänzende Information zur Frage 29

Zugang an Arbeitslosen aus sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung am 1. Arbeitsmarkt nach ausgewählter wirtschaftsfachlicher Gliederung (WZ 2008)

Deutschland

Zeitreihe Februar 2020 - Oktober 2020, Datenstand: Oktober 2020

Wirtschaftszweig der WZ 2008	Zugang an Arbeitslosen aus sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung am 1. Arbeitsmarkt								
	absolut								
	Februar 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020	Juni 2020	Juli 2020	August 2020	September 2020	Oktober 2020
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Insgesamt	187.298	182.165	271.968	213.819	166.858	182.524	173.998	169.013	179.948
50 Schifffahrt	168	104	144	144	85	98	99	82	151
Summe 50.1 und 50.2	75	66	91	106	58	84	73	63	102
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	30	19	29	28	13	25	10	18	26
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	45	47	62	78	45	59	63	45	76
Veränderung zum Vorjahresmonat - absolut									
Insgesamt	-4.273	5.377	94.491	48.875	7.312	6.504	-13.399	-11.182	-13.050
50 Schifffahrt	-19	5	40	72	-25	13	-10	-17	20
Summe 50.1 und 50.2	-34	6	25	61	-18	20	-5	-7	26
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	-31	-9	14	15	-2	7	-10	-8	1
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	-3	15	11	46	-16	13	5	1	25
Veränderung zum Vorjahresmonat - in Prozent									
Insgesamt	-2,2	3,0	53,2	29,6	4,6	3,7	-7,2	-6,2	-6,8
50 Schifffahrt	-10,2	5,1	38,5	100,0	-22,7	15,3	-9,2	-17,2	15,3
Summe 50.1 und 50.2	-31,2	10,0	37,9	135,6	-23,7	31,3	-6,4	-10,0	34,2
50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	-50,8	-32,1	93,3	115,4	-13,3	38,9	-50,0	-30,8	4,0
50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	-6,3	46,9	21,6	143,8	-26,2	28,3	8,6	2,3	49,0

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Vorabfassung wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.