

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dieter Janecek, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schifffahrtsstandort Deutschland

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?
2. Wie viele Schiffe fahren in den Jahren 2013 und 2014 unter deutscher Flagge (bitte jeweils auch den sog. Monitoringbestand nennen)?
3. Wie viele Schiffsgesellschaften der gesamten Handelsflotte hatten seit 2003 die Tonnagebesteuerung anstelle des üblichen steuerrelevanten Gewinnermittlungsverfahrens gewählt (bitte pro Jahr ausweisen)?
4. Welche Haushaltsmittel wurden seit 2003 für die Förderung der maritimen Ausbildung jährlich aufgewendet (bitte Haushaltstitel und jeweiligen Betrag nennen)?

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?
- 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. Monitoringbestand) fahren sollen, eingehalten werden, wenn ja, wann und wie lange, und wenn nein, warum nicht?
- 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?
- 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?
- 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?
6. Zieht die Bundesregierung ein neues Fördermodell für die deutsche Seeschifffahrt in Betracht, wenn ja, mit welchen Aspekten, und wenn nein, warum nicht?
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)?
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?
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?
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?
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)?
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?

14. Welche Entbürokratisierungsprozesse konnten durch die neue Homepage www.deutsche-flagge.de, auch in Verbindung mit den Küstenländern, vorgebracht werden?
15. Welche Ergebnisse hatten darüber hinaus angekündigte Untersuchungen der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Handelsschifffahrt unter deutscher Flagge, und welche Schlüsse zog die Bundesregierung daraus?
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?
18. Wie viele neue Schiffe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2003 von deutschen Reedern jährlich in Dienst gestellt?
19. Welche Finanzierungsarten werden für Schiffsneubauten nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen gewählt, seitdem das sog. Fondsmodell nicht mehr trägt?
20. Welche Rolle spielen nach Kenntnis der Bundesregierung deutsche Banken seitdem in der Schiffsfinanzierung?
21. Welche Banken sind nach Kenntnis der Bundesregierung noch in der Schiffsfinanzierung tätig, und welche sind bereits ausgestiegen?
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)?
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?
24. Welche darüber hinausgehende Förderung, etwa Darlehen privater Banken, gibt es zur Förderung nachhaltiger Projekte in der Seeschifffahrt nach Kenntnis der Bundesregierung?
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 „Schiffskrise belastet weiterhin die Bilanzen der Banken“)?
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“)?
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?
29. Welche Ergebnisse des Schätzmodells der Bundesregierung zu Steuermin-der- bzw. -mehreinnahmen hat die Bundesregierung nach heutigen Erkennt-nissen für den Zeitraum von 2003 bis 2014?
30. Welche Folgelösung sieht die Bundesregierung vor, wenn das Gesetz zur Ausnahme der Versicherungssteuer auf Erlöspools in der Seeschifffahrt 2016 auslaufen wird?
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?

Berlin, den 28. Januar 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion