

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Krellmann, Susanne Ferschl, Matthias W. Birkwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/13523 –**

### **Arbeitsbedingungen in der Seeschifffahrt**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Trotz der langjährigen Krise in der Seeschifffahrt gehören deutsche Reedereien auch heute noch zu den führenden im internationalen Vergleich. So besitzen sie die größte Flotte an Containerschiffen und sind weltweit auf Rang 5 mit ihrer gesamten Flotte (<https://kurzelinks.de/sudn>). Auswirkungen zeigt die Krise hauptsächlich bei deutschen und europäischen Seeleuten. So entscheiden sich seit Jahren immer mehr deutsche Reedereien hin zu fremder Flagge. Diese Entwicklung führt dazu, dass bei immer weniger Seeleuten auf deutschen Schiffen Löhne und Arbeitsbedingungen durch einen Mantel- und Heuertarifvertrag See geregelt sind und das Betriebsverfassungsgesetz bei ihnen keine Anwendung findet.

Um das maritime Know-how und die deutsche Seeschifffahrt langfristig zu sichern, verfolgen die Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen von CDU, CSU und SPD seit Jahren die Strategie, die Reeder mittels Steuervergünstigungen und Subventionen in der deutschen Flagge zu halten. Weitere Maßnahmen erfolgten durch die Änderung der Schiffbesetzungsverordnung (SchBesV), womit die Besatzung von vier auf zwei halbiert wurde. Damit besteht nur noch die Verpflichtung, die Arbeitsplätze des Kapitäns und eines Offiziers durch einen Unionsbürger zu besetzen. Ziel der Verordnung ist es, durch die Reduzierung von europäischem Personal die Besatzungskosten zu senken und damit die Wettbewerbsfähigkeit von Seeschiffen unter deutscher Flagge gegenüber denen unter anderen Flaggen zu erhöhen (vgl. [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/aenderung-schiffsbesetzungsverordnung.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/aenderung-schiffsbesetzungsverordnung.html); [www.buzer.de/gesetz/10819/1htm](http://www.buzer.de/gesetz/10819/1htm)).

Es ist aus Sicht der Fragesteller deshalb an der Zeit, die Bundesregierung zu befragen, wie es um die Arbeitsbedingungen in der Seeschifffahrt steht.

1. Wie hoch belaufen sich nach Kenntnisstand der Bundesregierung die gesamten Gewinne (vor und nach Steuern) in der deutschen Seeschifffahrtsbranche in den letzten zehn Jahren (bitte jährlich aufschlüsseln; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Schiffe im deutschen Eigentum in den letzten zehn Jahren verändert (bitte nach den Kategorien unter deutscher Flagge, davon im Internationalen Seeschifffahrtsregister – ISR – und unter fremder Flagge aufschlüsseln; bitte jährlich aufschlüsseln; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

zum 31.12. d.J.	Anzahl gesamt	Deutsche Flagge	(davon im ISR)	Bareboat-Charter (befristet unter fremder Flagge)
2010	3.605	571	(402)	3.034
2011	3.685	530	(383)	3.155
2012	3.565	448	(306)	3.117
2013	3.350	395	(247)	2.955
2014	3.071	368	(212)	2.703
2015	2.848	351	(192)	2.497
2016	2.630	330	(180)	2.300
2017	2.343	326	183	2.017
2018	2.114	302	(165)	1.812
31.08.2019	2.044	307	(165)	1.737

Quelle: BSH

davon: Bestand der Fahrgastschiffe mit Kabinen in deutschem Eigentum ab BRZ 100 der Jahre 2010 - 2019

zum 31.12. d.J.	Anzahl gesamt	Deutsche Flagge	(davon im ISR)	Bareboat-Charter (befristet unter fremder Flagge)
2010	4	1	(1)	3
2011	5	1	(1)	4
2012	5	1	(1)	4
2013	5	1	(1)	4
2014	6	1	(1)	5
2015	5	0	(0)	5
2016	6	0	(0)	6
2017	7	0	(0)	7
2018	8	0	(0)	8
31.08.2019	10	0	(0)	10

Quelle: BSH

3. Wie viele Beschäftigte sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren auf Schiffen in deutschem Eigentum tätig gewesen (bitte nach den Kategorien unter deutscher Flagge, davon im Internationalen Seeschifffahrtsregister – ISR – und unter fremder Flagge aufschlüsseln; bitte jährlich aufschlüsseln; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

Hinsichtlich der Anzahl der Beschäftigten auf Seeschiffen unter deutscher Flagge in den letzten zehn Jahren wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/10095 verwiesen. Eine Aufschlüsselung nach Beschäftigten auf Seeschiffen, die im Internationalen Schiffsregister (ISR) eingetragen sind sowie eine Unterscheidung zwischen Handels- und Kreuzfahrtschifffahrt ist nicht möglich. Die Zahl der Beschäftigten auf Schiffen unter fremder Flagge in deutschem Eigentum liegt der Bundesregierung nicht vor.

4. Auf welche Höhe beläuft sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Summe der Subventionen der Lohnkosten für die Seeschifffahrtsbranche, der Steuervergünstigungen (Tonnagesteuer, Lohnsteuereinbehalt, Ausbildungsplatzförderungen des Bundes und der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland und die Befreiung von Erlöspools aus der Versicherungssteuer) in den letzten zehn Jahren (bitte jährlich aufschlüsseln; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

Angaben zum Subventionsvolumen der sog. Tonnagebesteuerung und dem Lohnsteuereinbehalt bei Seeleuten werden von der Bundesregierung im Subventionsbericht veröffentlicht. Die Subventionsberichte sind auf der Internetseite des Bundesministeriums der Finanzen öffentlich einsehbar (vgl. [www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Oeffentliche\\_Finzen/Subventionspolitik/subventionspolitik.html](http://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Oeffentliche_Finzen/Subventionspolitik/subventionspolitik.html)).

Zur Versicherungsteuerbefreiung von Erlöspools liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

Die finanzielle Unterstützung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland wird vom Subventionsbericht nicht erfasst. Die Stiftung gewährt keine Subventionen/Steuervergünstigungen im oben genannten Sinne.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die Subventionen und Steuervergünstigungen aus Frage 4, die nicht nur der kriselnden Handelsschifffahrt, sondern auch der erfolgreichen Kreuzschifffahrt ermöglicht werden?
18. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, dass es seit dem Bundestagsbeschluss einer Erhöhung des Lohnsteuereinhalts von 40 Prozent auf 100 Prozent am 28. Januar 2016 keine Zunahme von Schiffen unter deutscher Flagge gegeben hat (vgl. [www.bundesregierung.de/bregde/aktuelles/deutsche-seeschifffahrt-staerken-407886](http://www.bundesregierung.de/bregde/aktuelles/deutsche-seeschifffahrt-staerken-407886) sowie [www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche\\_Handelsflotte/\\_Anlagen/Downloads/Statistik-Deutsche-Handelsflotte.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=12](http://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/_Anlagen/Downloads/Statistik-Deutsche-Handelsflotte.pdf?__blob=publicationFile&v=12))?

Die Fragen 5 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Regelungen dienen dem Erhalt der Konkurrenzfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft im weltweiten Wettbewerb. Sie ermöglichen in einem schwierigen Marktumfeld den Erhalt von Arbeitsplätzen und maritimem Know-how in Deutschland. Die Bundesregierung erwartet von der Reederschaft deutliche positive Signale für die deutsche Flagge, die Beschäftigung deutscher und europäischer Seeleute und das maritime Know-how. Das Gesamtpaket wird 2020 evaluiert. Das Ergebnis der Evaluierung bleibt abzuwarten.

6. Welche Erkenntnis hat die Bundesregierung über die gesamten Personalkosten der Seeleute bezogen auf die Gesamtkosten für die deutsche Seeschifffahrt (bitte nach den Kategorien unter deutscher Flagge, davon im Internationalen Seeschifffahrtsregister – ISR – und unter fremder Flagge aufschlüsseln; bitte jährlich aufschlüsseln; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

Die Bundesregierung erhebt keine Zahlen über den Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge (einschließlich der im Internationalen Seeschiffsregister eingetragenen Schiffe) und unter fremder Flagge.

7. Wie viele Auszubildende hat es nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren in der Seeschifffahrt in Deutschland gegeben (bitte nach Jahr und Hochschule aufschlüsseln, bitte nach Studien- und Ausbildungsgang aufschlüsseln)?

a) Der Bundesregierung liegen folgende Zahlen über Ausbildungsverhältnisse zum/ zur Schiffsmechaniker/in in den Jahren 2009 bis 2018 vor:

Jahr	Ausbildungsverhältnisse neu	Ausbildungsverhältnisse insgesamt 1./2./3. Ausbildungsjahr
2009	257	837
2010	230	739
2011	243	656
2012	176	575
2013	161	515
2014	197	487
2015	159	468
2016	126	444
2017	146	387
2018	108	349

Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.

b) Der Bundesregierung liegen folgende Zahlen über die praktische Ausbildung und Seefahrzeit als nautischer/nautische oder technischer/technische Offiziersassistent/Offiziersassistentin (NOA/TOA) in den Jahren 2009 bis 2018 vor:

Ausbildung als nautische/r Offiziersassistent/in & technische/r Offiziersassistent/in (NOA/TOA)				
Jahr	Ausgestellte Ausbildungsbescheinigungen		Ausgestellte Abschlussbescheinigungen	
	NOA	TOA	NOA	TOA
2009	62	49	35	10
2010	54	50	37	18
2011	71	108	35	23
2012	46	86	32	24
2013	50	48	27	19
2014	105	35	26	22
2015	120	45	33	15
2016	148	37	36	25
2017	163	40	56	21
2018	179	27	64	16

Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.

c) Die Zahlen der Schüler und Studierenden in den Fachbereichen „Nautik“ und Schiffsbetriebstechnik an Fachhochschulen und Fachschulen sind als Anlage 1 und Anlage 2 beigefügt.

Die Zahlen werden von der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtsbildungswesen (StAK) über die Standorte erhoben.

8. Wie viele in der Seeschifffahrt tätige Reedereien haben nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren auf ihren Schiffen ausgebildet (bitte nach Jahr und ausbildender Reederei aufschlüsseln)?

Jahr	Internationale Seeschifffahrt		Bäderschifffahrt		Behörden	
	Anzahl Reederei	Auszubildende gesamt	Anzahl Reederei	Auszubildende gesamt	Anzahl	Auszubildende gesamt
2009	84	710	6	31	18	96
2010	82	622	6	28	18	89
2011	67	542	6	28	17	86
2012	61	468	6	32	16	75
2013	59	409	7	37	15	69
2014	53	381	7	41	15	65
2015	33	365	7	41	15	64
2016	34	336	8	48	14	60
2017	36	286	8	41	14	60
2018	36	244	10	46	12	59

Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.

9. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl und der Anteil der Seefahrtsschulen, die in den letzten zehn Jahren ihre Tätigkeit eingestellt haben (bitte jährlich aufschlüsseln)?

In den vergangenen zehn Jahren wurde nach Angabe der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer (StAK) in keinem der norddeutschen Küstenländer eine Seefahrtsschule geschlossen.

10. Wie soll nach Auffassung der Bundesregierung der Fortbestand der Seefahrtsschulen gesichert werden?

Die Seefahrtsschulen sind nach Landesrecht eingerichtete Ausbildungsstätten. Die Bundesregierung arbeitet im Rahmen ihrer Zuständigkeiten mit den Ländern zusammen, um die Ausbildung in der Seeschifffahrt zukunftsorientiert weiterzuentwickeln und zu erhalten.

11. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Fachkräftemangel in der deutschen Seeschifffahrt in den vergangenen zehn Jahren, und als wie hoch schätzt sie den Fachkräftemangel in den kommenden zehn Jahren ein (bitte jährlich aufschlüsseln; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

12. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die Anzahl und der Anteil der Erwerbstätigen, die mit und ohne Sachgrund befristet bzw. unbefristet in der deutschen Seeschifffahrt beschäftigt sind (bitte die jüngst verfügbaren Daten angeben sowie jeweils die vergangenen zehn Jahre darstellen; bitte jährlich aufschlüsseln; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

13. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die Anzahl und der Anteil der Erwerbstätigen mit befristeten Arbeitsverträgen bezogen auf die Neueinstellungen in der deutschen Seeschifffahrt in den vergangenen zehn Jahren, und wie hoch war jeweils die Übernahmequote in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis (bitte die jüngst verfügbaren Daten angeben sowie jeweils die vergangenen zehn Jahre darstellen; bitte jährlich aufschlüsseln; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

Es wird auf Anlage 3 verwiesen. Auswertungen zu Befristungen sind rückwirkend ab 2013 möglich.

14. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die Anzahl und der Anteil der geringfügig Beschäftigten in der deutschen Seeschifffahrt in den vergangenen zehn Jahren, und welcher Anteil davon hat aufstockende Leistungen nach dem Zweiten Buch Sozialgesetzbuch (SGB II) in Anspruch genommen (bitte jährlich aufschlüsseln; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

In der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit waren am 30. Juni 2018 rund 16.000 Beschäftigte in der Seeschifffahrt tätig, davon 700 (4,3 Prozent) ausschließlich geringfügig Beschäftigte. Über alle Wirtschaftszweige betrug der Anteil der ausschließlich geringfügig Beschäftigten 13,2 Prozent.

Der Anteil der geringfügig Beschäftigten in der Seeschifffahrt, die Leistungen der Grundsicherung für Arbeitsuchende erhielten, betrug im Juni 2018 5,9 Prozent. Über alle Wirtschaftszweige hinweg betrug dieser Anteil 9,3 Prozent.

Weitere Ergebnisse können Anlage 4 und Anlage 5 entnommen werden.

15. Wie hoch beliefen sich nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt die Kosten für aufstockende Leistungen nach dem SGB II für Beschäftigte der deutschen Seeschifffahrt in den letzten zehn Jahren (bitte jährlich aufschlüsseln; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

16. Wie viele Leiharbeitskräfte waren und sind nach Kenntnis der Bundesregierung in der deutschen Seeschifffahrt in den letzten zehn Jahren tätig (bitte jährlich aufschlüsseln sowie in absoluten Zahlen und in anteiligen Werten differenziert ausweisen; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

17. Wie viele Leiharbeitsverhältnisse waren und sind nach Kenntnis der Bundesregierung in der deutschen Seeschifffahrt nach weniger als drei Monaten, nach mehr als drei Monaten und nach mehr als neun Monaten beendet (bitte die jüngst verfügbaren Daten angeben sowie in absoluten Zahlen und in anteiligen Werten angeben; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

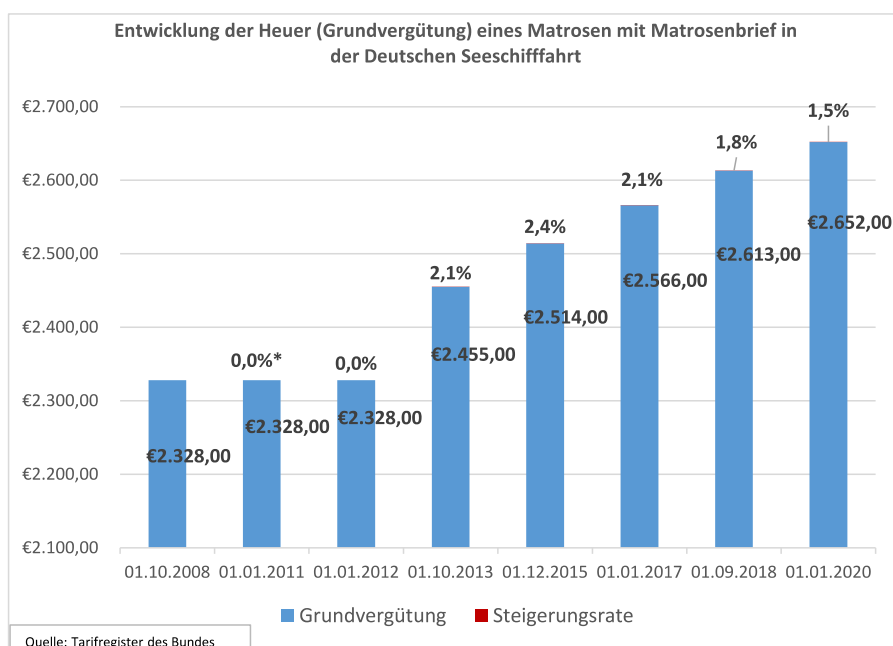
Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

19. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die durchschnittliche tarifliche und tatsächliche Arbeitszeit von Beschäftigten in der deutschen Seeschifffahrt (ohne Auszubildende), und wie stellt sich diese im Vergleich zur Gesamtwirtschaft dar (bitte die letzten zehn Jahre darstellen; bitte in absoluten Zahlen und in anteiligen Werten darstellen und nach Staatsangehörigkeit und Tarifgebundenheit differenziert darstellen)?

Die durchschnittlich tariflich festgelegte Wochenarbeitszeit von Beschäftigten in der deutschen Seeschifffahrt liegt bei 40 Stunden. In der Gesamtwirtschaft betrug die tarifliche Arbeitszeit für das Jahr 2018 (2017) durchschnittlich 38,12 (38,08) Stunden pro Woche. Die Arbeitszeitklassenauswertung wird in dieser Form seit 2017 gefahren, weshalb eine frühere vergleichende Zeitreihendarstellung nicht möglich ist.

20. Wie hat sich die durchschnittliche Heuer (Heuertarifvertrag See) nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte die jüngst verfügbaren Daten angeben und jährlich darstellen)?

Die Entwicklung der durchschnittlichen Heuer nach dem HTV See wird basierend auf der Grundvergütung (ohne Zulagen etc.) exemplarisch an der Berufsgruppe „Matrose mit Matrosenbrief“ in nachfolgender Abbildung dargestellt.



Die farbige Darstellung der Abbildung ist auf Bundestagsdrucksache 19/13897 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

\* Für den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2011 erhielten die Beschäftigten jeweils eine monatliche Einmalzahlung in Höhe von 3,2 Prozent.

21. In welchen Bereichen finden nach Kenntnis der Bundesregierung Besatzungsmitglieder deutscher Seeschiffahrten nach dem Ausscheiden aus der Seeschiffahrt eine Neueinstellung (bitte nach Studien- und Ausbildungsgang aufschlüsseln)?

Schiffsmechaniker münden an Land, unter anderem im Bereich der maritimen Zuliefererindustrie, im Offshore-Bereich als Servicetechniker und in allen technischen Bereichen der Wartung, Instandhaltung und Reparatur ein.

Nautische Offiziere finden in öffentlichen Verwaltungen (z. B. BSH, Wasser- und Schifffahrtsämter, Berufsgenossenschaften), in den nautischen Verkehrszentralen, als nautische Inspektoren bei den Reedereien, als Sachverständige und Gutachter sowie bei Versicherungen eine Neueinstellung.

Technische Offiziere finden an Land in der öffentlichen Verwaltung, bei maritimen Zulieferern, Werften, Klassifikationsgesellschaften, Versicherungen, Kraftwerken, als technische Inspektoren in den Reedereien und in allen Bereichen des technischen Managements (z. B. Krankenhäuser, Hotel) eine Neueinstellung.

22. Plant die Bundesregierung, zur Wiederbelebung des Maritimen Bündnisses die Gewerkschaft ver.di zurückzugewinnen (vgl. [www.verdi.de/themen/nachrichten/++co++63cc80fe-3a10-11e6-9c14-52540077a3af](http://www.verdi.de/themen/nachrichten/++co++63cc80fe-3a10-11e6-9c14-52540077a3af))?

Vor dem Hintergrund seiner erfolgreichen Arbeit ist das Maritime Bündnis mit möglichst allen Bündnispartnern fortzusetzen. Die Gewerkschaft ver.di ist 2016 aus dem Maritimen Bündnis ausgetreten, nimmt jedoch als Gast an den Sitzungen teil.

23. Welche Mindestgröße haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Quartierräume der Besatzungen auf Seeschiffen?

Die Größe der Schlafräume regeln § 15 und § 16 der Seeunterkunftsverordnung. Die Mindestgrößen entsprechen den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO).

24. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über eine soziale Isolation von Besatzungsmitgliedern an Bord von Seeschiffen (vgl. [www.deutsche-flagge.de/de/aktuelles/nachrichten-archiv/nachrichten-2018/der-mythos-des-trinkenden-seemanns](http://www.deutsche-flagge.de/de/aktuelles/nachrichten-archiv/nachrichten-2018/der-mythos-des-trinkenden-seemanns))?

Die Trennung von Familie und Freunden wird berufsbedingt durch die Dienstzeit verursacht. Über eine soziale Isolation von Besatzungsmitgliedern an Bord liegen keine eigenen Kenntnisse vor.



Anlage 1

Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK)  
**Schüler und Studierende "Schiffsbetriebstechnik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder**  
**(Stichtag: 01.12.2018)**

Einrichtung	Studien-/Ausbildungsgang	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Fachhochschulen</b>											
Hochschule Bremerhaven	Schiffsbetriebstechnik 2008/2009 nur noch in BA-Studiengang immatrikuliert (seit WS (Diplom + Bachelor)	77	79	78	68	66	61	42	35	28	28
Fachhochschule Flensburg		55	72	87	128	118	106	99	80	70	64
Hochschule Wismar (Warmemünde)	Schiffsbetriebs-, Anlagen- und Versorgungstechnik (BA)	87	95	96	88	98	117	98	87	70	79
	Schiffsbetriebstechnik Dual (BA)	11	21	35	42	43	34	21	11	2	0
<b>Gesamt:</b>		<b>230</b>	<b>267</b>	<b>296</b>	<b>326</b>	<b>325</b>	<b>318</b>	<b>260</b>	<b>213</b>	<b>170</b>	<b>171</b>
<b>Fachschulen</b>											
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	Schiffsbetriebstechnik	81	68	72	75	69	64	49	36	24	23
	Schiffsmaschinist	27	24	36	36	29	34	17	14	13	12
Fachschule für Seefahrt Flensburg	Schiffsbetriebstechnik (TWO)	83	78	74	77	57	48	47	46	34	31
	Seemaschinist C750	0	0	0	0	0	12	14	11	18	10
Fachschule Seefahrt Warmemünde	Schiffsbetriebstechnik	114	121	103	115	86	52	52	47	34	23
	Schiffsmaschinist	0	0	0	0	16	18	16	13	18	15
<b>Gesamt:</b>		<b>305</b>	<b>291</b>	<b>285</b>	<b>303</b>	<b>257</b>	<b>228</b>	<b>195</b>	<b>167</b>	<b>141</b>	<b>114</b>
<b>Insgesamt:</b>		<b>535</b>	<b>558</b>	<b>581</b>	<b>629</b>	<b>582</b>	<b>546</b>	<b>455</b>	<b>380</b>	<b>311</b>	<b>285</b>

Schüler/Studierende - Schiffsbetriebstechnik

## Anlage 2

Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK)  
**Schüler und Studierende "Nautik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder**  
**(Stichtag: 01.12.2018)**

Einrichtung	Studien-/Ausbildungsgang	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Fachhochschulen</b>											
Hochschule Bremen	Dipl.-Wirtschaftsinf. f. Seeverkehr Nautik	454	416	387	323	315	232	128	62	0	0
	International Degree Programme Ship Management (BA)							38	68	112	140
HS Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth	Nautik	406	398	348	332	288	233	214	210	203	214
HS Emden/Leer	Nautik	233	224	197	171	164	179	145	126	114	107
Fachhochschule Flensburg		108	156	178	191	159	150	127	135	132	88
Hochschule Wismar (Warmemünde)	Nautik Verkehrsbetrieb, BA	308	262	293	290	256	190	147	124	105	101
<b>Gesamt:</b>		<b>1509</b>	<b>1473</b>	<b>1403</b>	<b>1307</b>	<b>1182</b>	<b>984</b>	<b>799</b>	<b>725</b>	<b>666</b>	<b>650</b>
<b>Fachschulen</b>											
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	Nautik	86	89	100	71	67	37	41	32	36	18
Fachschule für Seefahrt Flensburg	Nautik	88	89	69	67	38	50	18	32	36	30
Fachschule Nautik in Leer		49	48	60	49	31	23	14	20	19	15
Fachschule Seefahrt Warmemünde	Nautik	106	101	93	71	62	51	49	34	22	28
<b>Gesamt:</b>		<b>329</b>	<b>327</b>	<b>322</b>	<b>258</b>	<b>198</b>	<b>161</b>	<b>122</b>	<b>118</b>	<b>113</b>	<b>91</b>
<b>Insgesamt:</b>		<b>1838</b>	<b>1800</b>	<b>1725</b>	<b>1565</b>	<b>1380</b>	<b>1145</b>	<b>921</b>	<b>843</b>	<b>779</b>	<b>741</b>

Schüler/Studierende - Nautik

Anlage 3

**Tabelle 1: Befristete und unbefristete begonnene sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse in der SvB-Kerngruppe nach ausgewählten Wirtschaftszweigen der Klassifikation der Wirtschaftszweige WZ 2008**

Deutschland  
Zeitreihe

Befristung	WZ 2008	Anzahl					
		2013 1	2014 2	2015 3	2016 4	2017 5	2018 6
Insgesamt	Insgesamt	8.255.361	8.653.445	9.222.873	9.271.262	9.929.459	10.278.031
	Seeschifffahrt (Summe der Gruppen 501 und 502 der WZ2008)	11.007	9.476	8.671	7.169	7.275	6.588
	501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	1.087	1.008	1.008	1.060	1.020	1.247
	502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	9.920	8.468	7.663	6.109	6.255	5.341
befristet	Insgesamt	3.539.003	3.781.015	4.001.355	4.099.322	4.376.772	4.407.614
	Seeschifffahrt (Summe der Gruppen 501 und 502 der WZ2008)	8.228	7.325	5.947	5.174	4.937	4.172
	501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	734	707	638	664	697	690
	502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	7.494	6.618	5.309	4.510	4.240	3.482
unbefristet	Insgesamt	4.676.026	4.849.470	5.221.518	5.171.939	5.552.687	5.870.417
	Seeschifffahrt (Summe der Gruppen 501 und 502 der WZ2008)	2.779	2.151	2.724	1.995	2.338	2.416
	501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	353	301	370	396	323	557
	502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	2.426	1.850	2.354	1.599	2.015	1.859
Befristungsanteil in Prozent	Insgesamt	42,9	43,7	43,4	44,2	44,1	42,9
	Seeschifffahrt (Summe der Gruppen 501 und 502 der WZ2008)	74,8	77,3	68,6	72,2	67,9	63,3
	501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	67,5	70,1	63,3	62,6	68,3	55,3
	502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	75,5	78,2	69,3	73,8	67,8	65,2

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

<sup>1)</sup> Befristung der begonnenen Beschäftigungsverhältnisse:

Die Befristung ist für begonnene Beschäftigungsverhältnisse auswertbar. Für Auswertungen empfiehlt sich ein eingeschränkter Personenkreis der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit dem Ausschluss von Personengruppen, die eine an sich befristete Beschäftigung haben. Diese wären:

- sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Ausbildung
- Praktikanten
- Personen, die ein freiwilliges soziales, ein freiwilliges ökologisches Jahr oder einen Bundesfreiwilligendienst leisten
- Teilnehmende an zeitlich befristeten arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen bei einem Rehabilitationsträger (Personengruppenschlüssel 204)

## Anlage 4

Tabelle 2: Beschäftigte und ausschließlich geringfügig Beschäftigte am Arbeitsort nach ausgewählten Wirtschaftszweigen (WZ 2008)

Deutschland  
Zeitreihe

Beschäftigungsart	An Sichtung ...										
	30. Juni 2009	30. Juni 2010	30. Juni 2011	30. Juni 2012	30. Juni 2013	30. Juni 2014	30. Juni 2015	30. Juni 2016	30. Juni 2017	30. Juni 2018	
Beschäftigte	Insgesamt	32.987.833	33.355.752	34.010.814	34.601.634	34.981.270	35.524.356	35.986.887	36.594.851	37.295.548	37.875.481
	Summe aus 501 und 502	24.500	22.880	22.891	22.020	20.847	19.307	18.044	16.986	16.467	15.649
	501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	3.378	2.912	3.080	3.152	3.076	3.098	2.772	2.889	2.917	3.220
ausschließlich geringfügig Beschäftigte	502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	21.122	19.968	19.811	18.868	17.771	16.209	15.272	14.097	13.550	12.428
	Insgesamt	5.384.552	5.389.151	5.367.231	5.321.600	5.345.590	5.349.851	5.187.590	5.141.533	5.070.575	5.005.253
	Summe aus 501 und 502	740	719	710	663	621	628	604	544	526	675
Anteil der ausschließlich geringfügig Beschäftigten an Beschäftigten	501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	263	251	296	290	274	307	281	275	263	436
	502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	477	468	414	373	347	321	323	269	263	239
	Insgesamt	16,3	16,2	15,8	15,4	15,3	15,1	14,4	14,1	13,6	13,2
Anteil der ausschließlich geringfügig Beschäftigten an Beschäftigten	Summe aus 501 und 502	3,0	3,1	3,1	3,0	3,0	3,3	3,3	3,2	3,2	4,3
	501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	7,8	8,6	9,6	9,2	8,9	9,9	10,1	9,5	9,0	13,5
	502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	2,3	2,3	2,1	2,0	2,0	2,0	2,1	1,9	1,9	1,9

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Anlage 5

**Tabelle 3: Ausschließlich geringfügig Beschäftigte und erwerbstätige Leistungsberechtigte (ELB) nach ausgewählten Wirtschaftszweigen (WZ 2008)**

Deutschland  
Zeitreihe

Auswertungen für erwerbstätige erwerbsfähige Leistungsberechtigte (ELB) nach Merkmalen der Beschäftigungsstatistik haben eine Wartezeit von 6 Monaten.

WZ 2008	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ausschließlich geringfügig Beschäftigte <sup>1)</sup>										
Insgesamt	4.480.255	4.482.933	4.450.917	4.376.665	4.356.382	4.316.835	4.174.360	4.078.082	3.954.925	3.839.647
Summe aus 501 und 502	535	519	504	438	424	396	409	352	329	446
501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	182	167	200	183	182	197	175	164	148	286
502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	353	352	304	255	242	199	234	188	181	160
dar. erwerbstätige ELB <sup>2)</sup>										
Insgesamt	503.763	543.684	526.567	498.490	492.803	490.104	432.706	409.016	381.397	358.408
Summe aus 501 und 502	37	32	32	27	22	24	35	23	23	26
501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	17	13	14	13	13	13	14	6	11	15
502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	20	19	18	14	9	11	21	17	12	11
Anteil der erwerbstätigen ELB an ausschließlich geringfügig Beschäftigten in %										
Insgesamt	11,2	12,1	11,8	11,4	11,3	11,4	10,4	10,0	9,6	9,3
Summe aus 501 und 502	6,9	6,2	6,3	6,2	5,3	6,1	8,6	6,5	7,0	5,9
501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	9,3	7,8	7,0	7,1	7,2	6,6	8,0	3,7	7,5	5,3
502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	5,7	5,4	5,9	5,5	3,8	5,6	9,0	9,1	6,7	6,9

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

1) Beschäftigte im Alter von 15 bis 64 Jahren nach Wohnort in Deutschland

2) Abhängig erwerbstätige erwerbsfähige Leistungsberechtigte sind erwerbsfähige Leistungsberechtigte (ELB), die über Bruttoeinkommen aus abhängiger Erwerbstätigkeit verfügen.





