

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Martin Burkert, Ingo Egloff, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Florian Pronold, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Attraktivität der deutschen Flagge stärken

Nach dem überarbeiteten Flaggenrechtsgesetz ist die Ausflaggung von Handelsschiffen deutscher Eigner in ein kostengünstigeres ausländisches Schiffsregister nur noch dann möglich, wenn dafür ein Ausgleich durch die Reederei geleistet wird. Dieser soll dazu beitragen, die seefahrtbezogene Ausbildung an Bord deutschflaggiger Schiffe zu finanzieren und den Wegfall von Ausbildungsplätzen am Standort Deutschland zu verhindern. Mit dieser Gesetzesänderung will die Bundesregierung die fortgesetzte Ausflaggung deutscher Schiffe stoppen. Doch diese Maßnahme wird nicht ausreichen, um die Zahl deutschflaggiger Schiffe zu erhöhen und so die im „Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung“ zwischen den Sozialpartnern getroffenen Vereinbarungen zu erfüllen. Zum ersten Mal seit Jahrzehnten ist der Anteil der Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren, im Jahr 2012 geschrumpft.

Der Trend zur Umflaggung dürfte angesichts der krisenhaften Situation auf den Schifffahrtsmärkten weiter anhalten. Verstärkt wird diese Entwicklung durch die Einrichtung neuer ausländischer Schiffsregister, wie des Schiffsregisters „Romanian International Flag Administration“ (Rifa), die sich als attraktive Alternative zum deutschen Schiffsregister präsentieren und mit einer vereinfachten, schnelleren Registrierung sowie dem Vorteil einer europäischen Flagge werben, die Voraussetzung für die Optierung zur pauschalen Gewinnermittlung für Seeschiffe – der sog. Tonnagesteuer – ist.

Vor dem Hintergrund der aggressiven Konkurrenz ausländischer Billigregister wird die von der Bundesregierung bereits im Jahr 2011 angekündigte Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung in Deutschland umso dringlicher. Derzeit sind die Zuständigkeiten auf eine Vielzahl von Stellen verteilt, und neben dem Bund sind auch die Länder und Kommunen an dem Verwaltungsverfahren zur Eintragung von Schiffen in das deutsche Schiffsregister beteiligt. Die Bundesregierung muss die Frage beantworten, welche Maßnahmen aus ihrer Sicht geeignet sind, um verstärkte Anreize für eine Registrierung unter deutscher Flagge zu geben, und welche Schritte sie dazu plant.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Handelsschiffe deutscher Eigner unter deutscher Flagge seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Handelsschiffe deutscher Eigner unter fremder Flagge im gleichen Zeitraum entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
3. Wie hat sich das Zahlenverhältnis ausgeflaggter Schiffe zu Schiffen unter deutscher Flagge nach Kenntnis der Bundesregierung seither entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln), und wie viele Schiffe deutscher Eigner fahren unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union (bitte in absoluten Zahlen und Prozent aufschlüsseln)?
4. Wie viele Anträge auf Ausflagung von Schiffen deutscher Eigner nach dem Flaggenrechtsgesetz wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2000 gestellt, und wie viele davon wurden positiv beschieden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Schiffsflotte deutscher Eigner seit dem Jahr 2000 nach der Flaggenzugehörigkeit entwickelt?
6. Welche Eingangsvoraussetzungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den ausländischen Schiffsregistern, unter denen ausgeflaggte deutsche Handelsschiffe eingetragen sind, hinsichtlich der Anforderungen an Schiffssicherheit, Klassifikation, Besetzung und Umweltschutz, insbesondere im Hinblick
 - a) auf Nationalitätsanforderungen bei Eignern,
 - b) auf die Besteuerung des aus dem Betrieb von Schiffen erzielten Einkommens im Registerland,
 - c) auf Nationalitätsanforderungen und erforderliche Qualifikationsnachweise für Schiffsbesatzungen?
7. Welche Informationen liegen der Bundesregierung zu den Kosten vor, die bei diesen ausländischen Schiffsregistern für die deutschen Reedereien anfallen
 - a) für Gebühren, die bei der Eintragung in das Register anfallen,
 - b) für jährliche Steuern?
8. Wie stellen sich diese im Verhältnis zu den Gebühren und Steuern bei einer Eintragung in das deutsche Schiffsregister dar?
9. Welche Informationen hat die Bundesregierung
 - a) zum Anteil von sog. sub-standard ships unter den ausgeflaggten Schiffen deutscher Eigner, die bei der Flaggenstaatskontrolle der entsprechenden Flaggenstaaten aufgefallen sind, und welche Mängel bzw. Verstöße wurden dabei festgestellt (bitte nach Häufigkeit in den Hauptkategorien aufschlüsseln),
 - b) zur Umsetzung der internationalen Vorgaben zur Flaggenstaatskontrolle durch die Verwaltungen der entsprechenden Flaggenstaaten (Häufigkeit der Kontrollen, Kontrollintensität), und wie schneiden diese nach Kenntnis der Bundesregierung in den regelmäßigen Leistungsvergleichen der Hafenstaatkontrollregime ab?

10. Hat die Bundesregierung Informationen darüber, wie viele Schiffe deutscher Eigner seit Dezember 2012 in das neu eingerichtete rumänische Schiffsregister „Romanian International Flag Administration“ (Rifa) gewechselt sind?
 - a) Wurde die von der Bundesregierung für 2011 angekündigte Untersuchung zu den Ursachen der Ausflagung deutscher Handelsschiffe inzwischen beauftragt, und wenn ja, liegen die Ergebnisse vor?
 - b) Welche wesentlichen Gründe nennen die Schiffseigner demnach für die Entscheidung zur Ausflagung?
11. Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus den Untersuchungsergebnissen gezogen, und welche Maßnahmen plant sie in diesem Zusammenhang, um den fortgesetzten Trend zur Ausflagung deutscher Handelsschiffe zu stoppen?
12. Wie hat sich die Zahl der Aus- und Arbeitsplätze auf Handelsschiffen deutscher Eigner unter deutscher Flagge seit dem Jahr 2010 entwickelt?
13. Wie hat sich die Zahl der Aus- und Arbeitsplätze auf Handelsschiffen deutscher Eigner unter fremder Flagge im gleichen Zeitraum entwickelt?
14. Wie hat sich das zahlenmäßige Verhältnis zwischen deutschen Seeleuten und Beschäftigten aus EU-Mitgliedstaaten und aus Drittstaaten entwickelt, die auf Schiffen deutscher Eigner ihren Dienst versehen (bitte nach deutsch- und fremdflaggen Schiffen aufschlüsseln)?
15. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der offenen Stellen für Kapitäne und Schiffsoffiziere, die deutsche Reedereien anbieten, seit dem Jahr 2000 entwickelt, und lässt sich aus ihrer Sicht derzeit von einem Fachkräftemangel sprechen?
16. Welche Folgen erwartet die Bundesregierung bei einem fortgesetzten Trend zur Ausflagung deutscher Handelsschiffe auf europäischer Ebene vor dem Hintergrund, dass „der Rückgang des Anteils heimischer Flaggen zunehmend im Widerspruch zu den in den EU-Beihilfeleitlinien festgelegten Bedingungen für die Tonnagesteuer gerät“ (vgl. Zweiter Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland, Bundestagsdrucksache 17/5572)?
17. Welche Bereiche umfassen die 88 speziellen nationalen Regelungen, die zu berücksichtigen sind, wenn deutsche Reeder ihre Schiffe wiedereinflagen wollen (vgl. die Rede vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz 2011 in Wilhelmshaven), und sieht die Bundesregierung hier Änderungsbedarf, um das Ziel eines Bürokratieabbaus beim deutschen Flaggenrecht zu erreichen?
18. Welche Schritte hat die Bundesregierung seit 2011 unternommen, um die auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz angekündigte Modernisierung der Flaggenstaatsverwaltung voranzubringen?
 - a) In welchem Rahmen wurden dazu Gespräche geführt, und wer war daran beteiligt?
 - b) Welche Maßnahmen wurden vereinbart, und wie ist der Umsetzungsstand?
19. Plant die Bundesregierung, die bisherige Kompetenzverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen bei der Flaggenstaatsverwaltung zu überprüfen, und wenn ja, welche Maßnahmen hat sie dazu bisher eingeleitet?

20. Erwägt die Bundesregierung weiterhin, die Struktur der Flaggenstaatsverwaltung, die bisher auf verschiedene Stellen – darunter die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft sowie die Bundesnetzagentur – verteilt ist, zu überprüfen, und wenn ja, welche Maßnahmen hat sie dazu bisher eingeleitet?
21. Ist die von der Bundesregierung angekündigte Analyse der Prozesse zwischen dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und der Dienststelle Schiffssicherheit inzwischen abgeschlossen, die zu einer besseren Kundenorientierung der deutschen Flaggenstaatsverwaltung beitragen soll (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 17/7208), und wenn ja, welche Ergebnisse hatte diese?
 - a) In welchen Bereichen sieht die Bundesregierung hier Optimierungsbedarf?
 - b) Welche Maßnahmen hat sie bislang eingeleitet?
 - c) Welche Maßnahmen sind bereits abgeschlossen?
22. Hat die Bundesregierung die für 2011 angekündigte Untersuchung zur Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Handelsschifffahrt unter deutscher Flagge inzwischen beauftragt?
 - a) Wenn ja, liegen die Ergebnisse bereits vor, bzw. wann wird dies der Fall sein?
 - b) Welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
23. Plant die Bundesregierung eine Umstellung der Schiffssicherheitszeugnisse auf elektronische Dokumente (vgl. die Handlungsempfehlungen der 8. Nationalen Maritimen Konferenz)?
 - a) Wenn ja, bis wann soll diese erfolgen?
 - b) Wenn nein, wie begründet sie dies?
24. Welche weiteren Entbürokratisierungsmöglichkeiten und Verbesserungen im Service für die Schifffahrt bestehen aus Sicht der Bundesregierung, und zu welchen Ergebnissen haben die diesbezüglichen Gespräche mit den norddeutschen Küstenländern geführt (vgl. ebd.)?
 - a) Zu welchem Zeitpunkt soll nach Kenntnis der Bundesregierung die angekündigte Modernisierung der Schiffsregister durch die norddeutschen Länder erfolgen?
 - b) In welchen Bereichen ist die Bundesregierung tätig geworden, um das Ziel einer Entbürokratisierung und eines besseren Service in den Zuständigkeitsbereichen des Bundes zu erreichen?
25. Welche Vor- und Nachteile hat aus Sicht der Bundesregierung ein fakultatives europäisches Flaggenreister, und welche Bedingungen müssten dafür nach ihrer Einschätzung erfüllt sein?
26. Wird der im Grünbuch der Europäischen Kommission „Die künftige Meerespolitik der EU“ aus dem Jahr 2007 vorgelegten Vorschlag für ein EU-Register nach Kenntnis der Bundesregierung auf europäischer Ebene aktuell weiterverfolgt, und unterstützt die Bundesregierung entsprechende Überlegungen?
27. Hält die Bundesregierung es für ein geeignetes Instrument, die Einhaltung der Verabredungen im Maritimen Bündnis künftig an Sanktionen zu knüpfen und so die Bündnisziele verbindlicher zu gestalten, und wie begründet sie ihre Haltung?

28. Plant die Bundesregierung eine Evaluierung der „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“, um zu prüfen, inwieweit das Modell eines privaten Fonds das politische Ziel einer verlässlichen Förderung der seefahrtbezogenen Ausbildung erfüllt, und wenn ja, in welchem Rhythmus?
29. Welche Gründe gibt es dafür, dass die Bundesregierung auf die ursprünglich geplante Befristung der Regelung zur Ausgleichszahlung bei Ausflagung im „Gesetz zur Änderung des Flaggenrechtsgesetzes und der Schiffsregisterordnung“ bis zum Jahr 2018 verzichtet hat?
30. Welche Ansatzpunkte bieten sich aus Sicht der Bundesregierung im Rahmen einer Novelle der Schiffsbesetzungsverordnung, um das Ziel einer Stärkung der deutschen Flagge zu erreichen?
 - a) Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, die Schifffahrtsförderung des Bundes künftig an die Bedingung zu knüpfen, dass die Eigner einen Mindestanteil von deutschen (europäischen) Besatzungsmitgliedern an Bord ihrer Schiffe garantieren müssen?
 - b) Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang von der für den Frühsommer 2013 geplanten Abschaffung der Visapflicht für die Beschäftigung von Nicht-EU-Seeleuten an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge?
31. Wird die Bundesregierung der Handlungsempfehlung der 8. Nationalen Maritimen Konferenz nachkommen, für eine längerfristige Verstetigung der Finanzbeiträge an die Seeschifffahrt im Bundeshaushalt auf der Höhe des Niveaus von 2010 zu sorgen, und wie begründet sie ihre Haltung?
32. Welche weiteren Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung geeignet, um Anreize für eine Rückflaggung von Schiffen deutscher Eigner unter deutscher Flagge zu geben und dem weiteren Verlust von Arbeitsplätzen am Standort Deutschland entgegenzuwirken, und welche Schritte plant sie dazu?

Berlin, den 24. April 2013

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

