



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 14. Wahlperiode, 1995-1996

20.10.1998 - Drucksache 14/1151

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 1. Oktober 1998**Arbeitsplätze für deutsche Seeleute**

Die für Betreiber von Schiffen unter deutscher Flagge neue Option zur pauschalierten Gewinnsschätzung auf Tonnagebasis sowie die Möglichkeit, auf deutschen Schiffen 40 % der Lohnsteuer als Betriebskostenzuschuß einzubehalten zielen wie die Novelle der Schiffsbesetzungsverordnung auf die Stärkung der deutschen Handelsflotte. Damit einhergehend sollen Arbeitsplätze für deutsche Seeleute gesichert und womöglich zurückgewonnen werden. Optimistische Prognosen gehen davon aus, daß die ab 1. Januar 1999 wirksamen Neuregelungen sogar die Rückflaggung von Seeschiffen in das deutsche Schiffsregister bewirken.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Erwartet der Senat, daß die genannten Gesetzesänderungen Reeder motivieren werden, einen Teil ihrer ausgeflaggten Tonnage künftig wieder unter deutscher Flagge fahren zu lassen bzw. bislang im sogenannten zweiten Register gemeldete Schiffe ins erste Register zurückführen?
2. Welche fiskalischen Auswirkungen der steuerlichen Neuregelungen erwartet der Senat insgesamt (bitte getrennt nach Tonnagesteuer und Lohnsteuereinbehalt), und in welchem Maße ist das Land Bremen davon voraussichtlich betroffen? Werden Bremer Reeder ihren Anteil von 20 % an der deutschen Gesamttonnage entsprechend von der Einbehaltung von geschätzt 170 Mio. DM Lohnsteuer jährlich profitieren?
3. Welche Auswirkungen werden die gesetzlichen Neuregelungen nach Einschätzung des Senats in quantitativer und qualitativer Hinsicht auf den Arbeitsmarkt für deutsche Seeleute haben? Wie wird sich die Zahl der Beschäftigten, wie die der Arbeitslosen mit nautischer Ausbildung bzw. nautischem Studium (bitte getrennt) entwickeln?
4. Welche Auswirkungen wird die veränderte Rechtslage nach Einschätzung des Senats auf die künftigen Zahlen der Studierenden und Auszubildenden bzw. der Absolventen nautischer Studien- und Ausbildungsgänge (bitte getrennt ausweisen) haben?
5. Wie bewertet der Senat die Befürchtung der ÖTV, die genannten Neuregelungen würden zu einem Verlust von nochmals fast 3.000 Stellen führen, nachdem schon seit der Etablierung des Zweitregisters vor knapp zehn Jahren 8.000 der zuvor 17.000 Stellen verloren gegangen seien, wie die Prognose, daß die neue Besetzungsordnung über 1.500 der jetzt knapp 4.000 Arbeitsplätze auf den gut 800 Seeschiffen unter deutscher Flagge vernichten werde?
6. Wie bewertet der Senat die Befürchtung der ÖTV, die Mindestbesetzung deutscher Schiffe mit künftig nur noch einem deutschen Kapitän sowie — je nach Schiffsgröße — bis zu weiteren vier Offizieren und Schiffsmechanikern aus der EU werde in Deutschland zum Aussterben nautischer Berufe führen, weil untergeordnete Positionen als Einstiegsqualifikation für Nachwuchskräfte weitestgehend wegfielen?
7. Wie hat sich die Einführung des zweiten (internationalen) Schiffsregisters auf Größe und Struktur der deutschen Handelsflotte ausgewirkt?

7.1. Wie viele Seeschiffe wechselten vom ersten ins zweite Register, wie viele Einheiten wurden ausgeflaggt? (Bitte differenziert nach Jahren und Schiffsarten sowie unter Angabe der Tonnage)

7.2. Gab es Rückflaggungen? Wenn ja: Wann geschah dies in welchem Umfang? Sind dem Senat hierfür maßgebliche Gründe bekannt?

8. Wie hat sich die derzeit gültige Schiffsbesetzungsordnung auf Größe und Struktur der deutschen Handelsflotte ausgewirkt?

9. Wie haben sich die Einführung des zweiten Schiffsregisters und die derzeit gültige Schiffsbesetzungsordnung auf den Arbeitsmarkt und die Ausbildungssituation deutscher Seeleute ausgewirkt?

9.1. Wie hat sich seit her die Zahl der auf Seeschiffen tätigen deutschen Schiffs-offiziere, wie die der übrigen auf solchen Schiffen arbeitenden deutschen Fachkräfte, wie die der insgesamt von deutschen Reedern Beschäftigten verändert?

9.2. Wie hat sich seither in nautischen Studiengängen die Zahl der Studienanfänger, der Studenten und der Absolventen entwickelt?

9.3. Wie hat sich parallel dazu in den nichtakademischen nautischen Ausbildungsberufen die Zahl der Auszubildenden und der Absolventen entwickelt?

10. Wie viele Arbeitslose mit nautischer Ausbildung suchen derzeit eine Beschäftigung inner-, wie viele außerhalb der Seeschifffahrt? Wie haben sich diese Zahlen seit Bestehen des deutschen Zweitregisters und seit Einführung der geltenden Schiffsbesetzungsordnung verändert?

Schildt, Töpfer, Weber und Fraktion der SPD

D a z u

Antwort des Senats vom 20. Oktober 1998

Die o. a. Anfrage beantwortet der Senat wie folgt:

Zu Frage 1.: Erwartet der Senat, daß die genannten Gesetzesänderungen Reeder motivieren werden, einen Teil ihrer ausgeflaggten Tonnage künftig wieder unter deutscher Flagge fahren zu lassen bzw. bislang im sogenannten zweiten Register gemeldete Schiffe ins erste Register zurückführen?

Durch die zum 1. Januar 1999 wirksam werdenden neuen Vorschriften im steuerlichen Bereich und bezüglich der Schiffsbesetzung werden für die deutschen Schifffahrtsunternehmen auf Dauer angelegte und Planungssicherheit schaffende Rahmenbedingungen verwirklicht, die denen in unseren Nachbarländern annähernd vergleichbar sind. Dies wird sich nach Auffassung des Senats positiv auswirken und den seit Jahren zu verzeichnenden Ausflaggungstrend zumindest stoppen. Der Senat geht davon aus, daß künftig mehr Schiffe unter deutscher Flagge betrieben werden. Insbesondere wird erwartet, daß neu in Fahrt kommende Schiffe nicht von vornherein unter fremde Flagge verbracht werden. Die Rückflaggung von Schiffen wird sich voraussichtlich in Grenzen halten. Ummeldungen vom Zweit- in das Erstregister dürfen kaum zu erwarten sein.

Zu Frage 2.: Welche fiskalischen Auswirkungen der steuerlichen Neuregelungen erwartet der Senat insgesamt (bitte getrennt nach Tonnagesteuer und Lohnsteuer-einbehalt), und in welchem Maße ist das Land Bremen davon voraussichtlich betroffen? Werden Bremer Reeder ihren Anteil von 20 % an der deutschen Gesamttonnage entsprechend von der Einbehaltung von geschätzt 170 Mio. DM Lohnsteuer jährlich profitieren?

Die fiskalischen Auswirkungen der steuerlichen Neuregelungen lassen sich im Hinblick auf die erst ab 1999 gegebenen Möglichkeiten und das Wahlrecht der Reeder, von der Tonnagesteuerregelung Gebrauch zu machen oder es bei der bisherigen Besteuerung zu lassen, nicht quantifizieren. Hinsichtlich der Betroffenheit des Landes Bremen ist davon auszugehen, daß bremische Reeder sich im Durchschnitt nicht anders verhalten als andere deutsche Reeder, so daß wohl bei der Tonnage-

steuer als auch beim Lohnsteuereinbehalt entsprechend dem Tonnageanteil ca. 20 % der Förderung bremischen Reedern zugute kommen werden.

Das Gesamtfördervolumen durch Lohnsteuereinbehalt beträgt im übrigen nicht geschätzte 170 Mio. DM, sondern lediglich ca. 50 Mio. DM. Etwa 120 Mio DM sind voraussichtlich der Tonnagesteuer zuzurechnen.

Zu Frage 3.: Welche Auswirkungen werden die gesetzlichen Neuregelungen nach Einschätzung des Senats in quantitativer und qualitativer Hinsicht auf den Arbeitsmarkt für deutsche Seeleute haben? Wie wird sich die Zahl der Beschäftigten, wie die der Arbeitslosen mit nautischer Ausbildung bzw. nautischem Studium (bitte getrennt) entwickeln?

Der Senat erwartet infolge der gesetzlichen Neuregelungen positive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt für deutsche Seeleute. Eine Stabilisierung der Handelsflotte und ein erwarteter moderater Zuwachs verbessern die Chancen der Seeleute in quantitativer und qualitativer Hinsicht. Die Zahl der Beschäftigten wird sich nach Einschätzung des Senats mittelfristig ebenfalls stabilisieren und möglicherweise sogar erhöhen. Die Zahl der Arbeitslosen mit nautischer Ausbildung wird angesichts des bereits heute erkennbaren zunehmenden Bedarfs abnehmen. Eine getrennte Quantifikation ist im Hinblick auf die erst ab 1999 wirksam werdenden Neuregelungen und die sich erst danach abzeichnenden Entwicklungen nicht möglich.

Zu Frage 4.: Welche Auswirkungen wird die veränderte Rechtslage nach Einschätzung des Senats auf die künftigen Zahlen der Studierenden und Auszubildenden bzw. der Absolventen nautischer Studien- und Ausbildungsgänge (bitte getrennt ausweisen) haben?

Der Senat erwartet durch die veränderte Rechtslage positive Auswirkungen auch im Bereich der Studierenden und Auszubildenden. Er versteht die nunmehr geschaffene Angleichung der Rahmenbedingungen nicht nur als Chance für die Entwicklung der deutschen Handelsflotte, sondern sieht bei deren Stabilisierung und angesichts des sich abzeichnenden Bedarfs an ausgebildeten Seeleuten auch verbesserte Perspektiven für Ausbildungswillige. Angaben über die Zahl der künftigen Absolventen von Studien- und Ausbildungsgängen können im Hinblick auf die abzuwartende künftige Entwicklung derzeit nicht gemacht werden.

Zu Frage 5.: Wie bewertet der Senat die Befürchtung der ÖTV, die genannten Neuregelungen würden zu einem Verlust von nochmals fast 3.000 Stellen führen, nachdem schon seit der Etablierung des Zweitregisters vor knapp zehn Jahren 8.000 der zuvor 17.000 Stellen verloren gegangen seien, wie die Prognose, daß die neue Besetzungsordnung über 1.500 der jetzt knapp 4.000 Arbeitsplätze auf den gut 800 Seeschiffen unter deutscher Flagge vernichten werde?

Zu Frage 6.: Wie bewertet der Senat die Befürchtung der ÖTV, die Mindestbesetzung deutscher Schiffe mit künftig nur noch einem deutschen Kapitän sowie — je nach Schiffsgröße — bis zu weiteren vier Offizieren und Schiffsmechanikern aus der EU werde in Deutschland zum Aussterben nautischer Berufe führen, weil untergeordnete Positionen als Einstiegsqualifikation für Nachwuchskräfte weitestgehend wegfielen?

Die Befürchtungen der ÖTV, daß durch die Neuregelungen weitere Arbeitsplätze für deutsche Seeleute vernichtet werden und die Mindestbesetzung deutscher Schiffe zum Aussterben nautischer Berufe führen wird, wird vom Senat nicht geteilt. Aufgrund der erwarteten Stabilisierung der deutschen Handelsflotte und des ebenfalls erwarteten Zugangs insbesondere neuer Tonnage, wird sich die Zahl der zu besetzenden Schiffe erhöhen. Eine größere Schiffszahl erfordert ein Mehr an Besatzungen und somit mehr Arbeitsplätze auch für deutsche Seeleute. Ein Wegfall von untergeordneten Positionen als Einstiegsqualifikation für Nachwuchskräfte ist durch die Neuregelung nach Einschätzung des Senats nicht gegeben.

Zu Frage 7.: Wie hat sich die Einführung des zweiten (internationalen) Schiffsregisters auf Größe und Struktur der deutschen Handelsflotte ausgewirkt?

Zu Frage 7.1.: Wie viele Seeschiffe wechselten vom ersten ins zweite Register, wie viele Einheiten wurden ausgeflaggt? (Bitte differenziert nach Jahren und Schiffsarten sowie unter Angabe der Tonnage)

Zu Frage 7.2.: Gab es Rückflaggungen? Wenn ja: Wann geschah dies in welchem Umfang? Sind dem Senat hierfür maßgebliche Gründe bekannt?

Zu Frage 8.: Wie hat sich die derzeit gültige Schiffsbesetzungsordnung auf Größe und Struktur der deutschen Handelsflotte ausgewirkt?

Die Entwicklung der deutschen Handelsflotte seit Einführung des Internationalen Seeschiffregisters (ISR) ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht. Eine Spezifizierung nach Schiffsarten ist nicht möglich, da entsprechende Aufzeichnungen nicht vorhanden sind.

Stand (jeweils 31. 12.)	Anzahl der Schiffe	BRT/BRZ in Mio.	davon ISR		Bareboat (vorübergehend ausgeflaggt)	
			Anzahl	BRT/BRZ in Mio.	Anzahl	BRT/BRZ in Mio.
1989	922	4,005	351	2,340	308	1,157
1990*	1064	5,435	443	2,849	271	1,000
1991	1054	5,621	461	3,059	291	0,994
1992	946	5,070	445	2,659	392	1,404
1993	872	4,918	504	3,796	392	1,004
1994	825	5,373	486	4,081	515	2,539
1995	774	5,282	457	4,254	558	2,939
1996	750	5,757	458	5,253	570	3,176
1997	772	6,612	457	5,605	615	4,211
31. 5. 1998	790	7,266	518	7,011	635	4,427
31. 7. 1998	801	7,574	528	7,425	646	4,629

*) einschließlich der neuen Bundesländer mit 130 Schiffen und 1,022 Mio. BRT/BRZ

Quelle: BVM

Aus dieser Übersicht wird deutlich, daß die deutsche Handelsflotte trotz Einbußen bei den Schiffszahlen einen erheblichen Zuwachs bei der Tonnage erfahren hat. Dies ist auf den Einsatz wesentlich größerer Schiffe zurückzuführen.

Der Strukturwandel ist im wesentlichen gekennzeichnet durch

- einen erheblichen Zuwachs an hochwertigen und leistungsfähigen Containerschiffen, die im Bereich der Stückgut- bzw. Trockenfrachtfahrt rund 81 % bewältigen und
- einen Rückgang der Massengut-, Ro-Ro- und Kühlschiffe sowie der Tankschiffe.

Nähere Einzelheiten über die Entwicklung der Flottenstruktur sind aus der als Anlage beigefügten Tabelle ersichtlich.

Rückflaggungen erfolgten in einem nur sehr bescheidenen Umfang. Nach Angaben des zuständigen Bundesamtes für Seeschifffahrt (BSH) waren in den letzten sechs Jahren lediglich zwischen drei und acht Rückflaggungen pro Jahr zu verzeichnen. Gründe, die zu den genannten Rückflaggungen geführt haben, sind dem Senat und auch dem BSH nicht bekannt.

Zu Frage 9.: Wie haben sich die Einführung des zweiten Schiffsregisters und die derzeit gültige Schiffsbesetzungsordnung auf den Arbeitsmarkt und die Ausbildungssituation deutscher Seeleute ausgewirkt?

Zu Frage 9.1.: Wie hat sich seit her die Zahl der auf Seeschiffen tätigen deutschen Schiffsoffiziere, wie die der übrigen auf solchen Schiffen arbeitenden deutschen Fachkräfte, wie die der insgesamt von deutschen Reedern Beschäftigten verändert?

Zu Frage 9.2.: Wie hat sich seither in nautischen Studiengängen die Zahl der Studienanfänger, der Studenten und der Absolventen entwickelt?

Zu Frage 9.3.: Wie hat sich parallel dazu in den nichtakademischen nautischen Ausbildungsberufen die Zahl der Auszubildenden und der Absolventen entwickelt?

Der Rückgang der deutschen Handelsflotte in bezug auf die verfügbare Anzahl von Schiffen und die durch das ISR gegebene Möglichkeit des Einsatzes von ausländischen Seeleuten zu niedrigeren Löhnen haben insgesamt zu einer Verringerung der Beschäftigung deutscher Seeleute geführt. Besonders gravierend sind die negativen Folgen im Mannschaftsbereich.

Die Ausbildungssituation hat sich in der Zeit von 1990 bis 1995 infolge mangelnder Bewerberzahlen erheblich verschlechtert. Trotz ausreichend vorhandener Ausbildungskapazitäten sowohl an Bord der Schiffe als auch bei den schulischen Einrichtungen sind die Bewerberzahlen unzureichend.

Die Entwicklung der Beschäftigungssituation auf Schiffen unter deutscher Flagge ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

Stand	Gesamt.			Davon Führungskräfte			Mannschaften		
	Deutsche	Ausl.	Zus.	Deutsche	Ausl.	Zus.	Deutsche	Ausl.	Zus.
1. 1. 1990	11.250	3.662	14.912	5.449	303	5.752	5.801	3.359	9.160
1. 1. 1991	11.262	4.590	15.852	5.639	509	6.148	5.623	4.081	9.704
1. 1. 1992*)	16.661	4.807	21.468	7.837	645	8.482	8.424	4.162	12.986
1. 1. 1993	14.446	4.301	18.747	6.957	542	7.499	7.489	3.759	11.248
1. 1. 1994	12.189	4.277	16.466	5.967	575	6.542	6.222	3.702	9.924
1. 1. 1995	10.880	4.458	15.338	5.491	600	6.091	5.389	3.858	9.247
1. 1. 1996	10.248	4.358	14.606	5.258	574	5.832	4.990	3.784	8.774
1. 1. 1997	9.370	4.803	14.173	4.975	600	5.575	4.395	4.203	8.598
1. 1. 1998	9.111	5.032	14.143	5.017	727	5.744	4.094	4.305	8.399
1. 7. 1998	9.283	5.226	14.509	5.079	817	5.896	4.204	4.409	8.613

*) einschl. Beschäftigte aus den neuen Bundesländern,
Stand am 1. 1. 1992: Gesamt 5.645, davon 27 Ausl.

Quelle: See-Berufsgenossenschaft

Über das in der vorstehenden Übersicht aufgeführte Personal auf Schiffen unter deutscher Flagge hinaus werden von deutschen Reedern nach Schätzungen des Verbandes Deutscher Reeder zusätzlich folgende Seeleute auf Schiffen anderer Flaggen, die dem wirtschaftlichen Einflßbereich deutscher Reeder unterliegen, beschäftigt:

1989 ca. 10.000 Seeleute, davon rund 1.650 deutsches Führungspersonal auf rund 550 Schiffen,

1994 ca. 12.000 Seeleute, davon rund 2.000 deutsches Führungspersonal auf rund 660 Schiffen,

1998 ca. 16.000 Seeleute, davon rund 2.500 bis 2.800 deutsches Führungspersonal auf rund 900 Schiffen.

Im Mannschaftsbereich wird auf diesen Schiffen fast ausschließlich ausländisches Personal eingesetzt.

Die Zahl der Beschäftigten in deutschen Schifffahrtsunternehmen an Land wird vom Verband Deutscher Reeder, der über keine konkreten Aufzeichnungen verfügt, auf rund 17.000 geschätzt. Nach Angaben des Verbandes ist diese Zahl seit Jahren nahezu konstant.

Einen Überblick über die Ausbildungssituation ist aus den nachstehenden Tabellen 1 bis 3 ersichtlich:

Tabelle 1: Hoch-/Fachhochschulausbildung (mit Diplom)

WS	Studienanfänger		Studenten		Absolventen		
	Nautik	Technik	Nautik	Technik	Jahr	Nautik	Technik
1990/91	80	31	292	177	1990	60	32
1991/92	80	40	294	302	1991	55	32
1992/93	126	89	469	540	1992	92	78
1993/94	82	43	338	218	1993	93	98
1994/95	89	11	234	86	1994	100	61
1995/96	113	47	369	69	1995	92	52
					1996	122	82
					1997	73	55

Quelle: Kultusressort und BVM

Tabelle 2: Fachschulausbildung:

WS	Studienanfänger		Studenten		Absolventen		
	Nautik	Technik	Nautik	Technik	Jahr	Nautik	Technik
1990/91	140	86	133	106	1990	107	66
1991/92	118	62	181	115	1991	75	74
1992/93	150	117	248	153	1992	99	64
1993/94	83	88	200	128	1993	147	117
1994/95	28	30	134	80	1994	134	78
1995/96	52	41	121	90	1995	84	48
					1996	50	46
					1997	41	31

Quelle: Kultusressort und BVM

Tabelle 3: Ausbildung zum Schiffsmechaniker

	Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge	in Ausbildung Befindliche	Ausbildung erfolgreich abgeschlossen
1989	180	483	259
1990	369	1.125	151
1991	303	901	219
1992	155	569	425
1993	154	367	293
1994	116	328	139
1995	138	308	118
1996	149	328	107
1997	140	341	107

Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt

Zu Frage 10.: Wie viele Arbeitslose mit nautischer Ausbildung suchen derzeit eine Beschäftigung inner-, wie viele außerhalb der Seeschifffahrt? Wie haben sich diese Zahlen seit Bestehen des deutschen Zweitregisters und seit Einführung der geltenden Schiffsbesetzungsordnung verändert?

Die Situation auf dem Arbeitsmarkt spiegelt sich in den nachstehenden Übersichten wider, wobei eine Zuordnung nach Bewerbungen inner- bzw. außerhalb der Seeschifffahrt mangels entsprechender Aufzeichnungen nicht möglich ist:

Jahr (Ende Sept.)	Arbeitslose Seeleute					
	BRD West	BRD Ost	insgesamt	Naut. Offz.	davon Techn. Offz.	Mannschaften
1989	3.572					
1990	3.161		Hierfür liegen keine Angaben vor			
1991	2.921					
1992	3.044					
1993	3.374	1.587	4.961	1.453	1.012	1.508
1994	3.454	1.012	4.466	1.384	996	1.280
1995	2.961	887	3.848	1.193	909	1.030
1996	3.048	921	3.969	1.284	902	1.091
1997	2.806	929	3.735	1.154	860	1.024

Quelle: Landesarbeitsamt Nord

Diesen Arbeitslosenzahlen standen folgende offene Stellen gegenüber:

Jahr	insgesamt	Offene Stellen		
		Davon		
		Naut. Offz.	Techn. Offz.	Manschaften
1989	226			
1990	298	Hierfür liegen keine Angaben vor		
1991	188			
1992	222			
1993	71	29	24	—
1994	135	58	26	22
1995	181	65	54	37
1996	216	85	59	40
1997	258	154	71	36

Quelle: Landesarbeitsamt Nord

Insgesamt sind die Arbeitslosenzahlen seit Einführung des ISR leicht rückläufig. Dies ist nach Einschätzung des Senats insbesondere darauf zurückzuführen, daß ein Mangel an Nachwuchskräften besteht. Im übrigen ist nach Ansicht der Arbeitsvermittlung ein großer Teil der in den Statistiken erfaßten als arbeitslos gemeldeten Seeleute inzwischen in andere Berufe abgewandert und steht für eine Vermittlung an Bord nicht mehr zur Verfügung. Erkenntnisse, in welchem Umfang dies geschehen ist und in welche Bereiche Abwanderungen erfolgten, liegen nicht vor.

Aktuell stellt sich die Situation nach Mitteilung der Arbeitsverwaltung wie folgt dar:

- Im Offiziersbereich herrscht ein Mangel an Bewerbern. Die Nachfrage nach nautischen und technischen Schiffsoffizieren ist stark angestiegen und kann nicht ausreichend bedient werden;
- Schiffsmechaniker werden vereinzelt vermittelt. Es werden allerdings überwiegend jüngere Arbeitnehmer angefordert;
- im übrigen Mannschaftsbereich bestehen nach wie vor erhebliche Probleme. Mannschaftsdienstgrade sind mit Ausnahme des Schiffsmechanikers so gut wie gar nicht zu vermitteln. Der Senat führt dies auf die durch das ISR geschaffene Möglichkeit, ausländische Seeleute zu niedrigeren Löhnen zu beschäftigen, zurück.

Struktur der deutschen Handelsflotte

Anlage

Stand 31.12.	Schiffe gesamt	davon																			
		Trockenfrachtschiffe										Tanker									
		Fahrgast- schiffe		Gesamt		Containerschiffe		Bulker		Ro-Ro-Schiffe		Kühlschiffe		Gesamt		Mineralöl-T.		Chemikal-T.		Gastanker	
		Anzahl/ BRT/BRZ	in %	Anzahl/ BRT/BRZ	in %	Anzahl/ BRT/BRZ	in %	Anzahl/ BRT/BRZ	in %	Anzahl/ BRT/BRZ	in %	Anzahl/ BRT/BRZ	in %	Anzahl/ BRT/BRZ	in %	Anzahl/ BRT/BRZ	in %	Anzahl/ BRT/BRZ	in %	Anzahl/ BRT/BRZ	in %
1991	1.044	110	10,5	841	80,6	164	19,5	24	2,9	31	3,7	13	1,5	93	8,9	23	24,7	26	28,0	21	22,6
	5,6 Mio	120.000		5,1 Mio	91,1	2,6 Mio	51,0	513.000	10,1	232.000	4,5	106.000	2,1	437.000	7,8	145.000	33,2	141.000	32,3	146.000	33,4
1992	946	129	13,6	739	78,1	142	19,2	19	2,6	27	3,7	12	1,6	78	8,2	18	23,1	22	28,2	16	20,5
	5,1 Mio	121.000		4,6 Mio	90,2	2,5 Mio	54,3	418.000	9,1	224.000	4,9	103.000	2,2	339.000	6,6	81.000	23,9	130.000	38,3	123.000	36,3
1993	872	132	15,1	660	75,7	148	22,4	15	2,3	22	3,3	6	0,9	80	9,2	20	25,0	23	28,8	16	20
	4,9 Mio	121.000		4,5 Mio	91,8	2,7 Mio	60,0	357.000	7,9	177.000	3,9	57.000	1,3	345.000	7,0	86.000	24,9	134.000	38,8	122.000	35,4
1994	825	135	16,4	617	74,8	165	26,7	14	2,3	19	3,1	6	1,0	73	8,8	16	21,9	23	31,5	13	17,8
	5,4 Mio	120.000		4,9 Mio	90,7	3,2 Mio	65,3	333.000	6,8	175.000	3,6	57.000	1,2	334.000	6,2	77.000	23,1	152.000	45,5	101.000	30,2
1995	774	136	17,6	570	73,6	163	28,6	12	2,1	21	3,7	5	0,9	68	8,8	14	20,6	22	32,3	12	17,6
	5,3 Mio	121.000		4,9 Mio	92,5	3,2 Mio	65,3	287.000	5,9	251.000	5,1	48.000	1,0	267.000	5,0	8.400	3,1	161.000	60,3	93.000	34,8
1996	750	136	18,1	552	73,6	197	35,7	2	0,4	17	3,1	5	0,9	62	8,3	14	22,6	21	33,9	8	12,9
	5,8 Mio	159.000		5,3 Mio	91,4	4,0 Mio	75,5	45.000	0,8	230.000	4,3	48.000	0,9	267.000	4,6	27.000	10,1	163.000	61,0	72.000	27,0
1997	772	133	17,2	591	76,6	242	40,9	1	0,2	16	2,7	3	0,5	48	6,2	13	27,1	11	22,9	5	10,4
	6,6 Mio	102.000		6,3 Mio	95,5	5,1 Mio	80,9	472	0,0	183.000	2,9	27.000	0,4	194.000	2,9	28.000	14,4	116.000	59,8	47.000	24,2
1.6. 1998	790	133	16,8	612	77,5	268	44,0	3	0,5	18	2,9	3	0,5	45	5,7	13	28,9	19	22,2	5	11,1
	7,3 Mio	66.000		7,0 Mio	95,9	5,7 Mio	81,4	57.000	0,8	193.000	2,8	27.000	0,4	191.000	2,6	28.000	14,7	113.000	59,2	47.000	24,6

Quelle: BVM