

im 30. Jahrgang



9. Nationale Maritime Konferenz

Schiffbau: Verstaatlichen?

Seite 9

Seeleute: Alle Mann von Bord!

Seite 13

Unsere Themen
in dieser Ausgabe

Offshore-Terminal Bremerhaven: Kein Bedarf und kein Geld

Seite 17

Elbfähre Cuxhaven-Brunsbüttel: Neuer Versuch, neue Chance

Seite 19

Vertiefungen von Weser und Elbe: EuGH legt Hürden hoch

Seite 21

Werra-Weser-Versalzung: „Weiter wie bisher“ geht nicht

Seite 27

Fracking: Umwelt- und Gesundheitsrisiken für schnellen Profit

Seite 29

Reeder, Schifffahrtsbranche und Politik schaffen gemeinsam deutsche Seeleute ab

Seemann, lass das Träumen!

VON KLAUS-RÜDIGER RICHTER

Deutschland ist einer der erfolgreichsten Schifffahrtsstandorte der Welt – aber längst keine „Seefahrernation“ mehr. Die „Nationale Maritime Konferenz“ (NMK) wird in Kürze über weitere Reeder-Subventionen beraten und das „Maritime Bündnis“, das eigentlich Arbeits- und Ausbildungsplätze schaffen und erhalten sollte, fortschreiben – obwohl es bald weder Jobs noch Nachwuchs unter deutscher Flagge mehr gibt: Analyse einer Katastrophe mit Ansage.

Deutsche Reedereien und Schifffahrtsgesellschaften kontrollieren aktuell 2939 Handelsschiffe und belegen damit den vierten Platz der Weltrangliste. Deutsche Reeder führen mit 1280 Einheiten knapp 30 Prozent der globalen Containerschiffsflotte (1). Rund ums Jahr zelebrieren die Hansestädte an den Küsten „Sail“-Events oder „Hafengeburtstage“, versuchen, maritimes Pseudo-Flair mit Seemanns-Motiven, Shanty-Chören und anderem pittoresken Schnickschnack zu verknüpfen, um noch mehr Touristen besser ausnehmen zu können. Eines aber fehlt nicht nur in der Schifffahrt, sondern auch bei diesen Events immer mehr: Echte Kapitäne, Steuerleute, Bootsmänner, Maschinisten und Matrosen – die „Sehleute“ sind längst weit zahlreicher als die Seeleute.

Die Wahrheit ist, dass kaum noch etwas übrig geblieben ist von einst zigtausend aktiven Seefahrern. Die Gesamtzahl der Beschäftigten in der deutschen Seeschifffahrt (bezogen auf die BRD) wurde Ende 1970 noch mit 49.085 angegeben, darunter 741 aus EWG-Staaten und 10.562 aus Nicht-EWG-Staaten – unterm Strich also 37.782 deutsche Seeleute (2). Damals zählte die deutsche Handelsflotte laut Statistik des Verbands Deutscher Reeder (VDR) 2578 Schiffe – davon 2578 unter deutscher Flagge (3). Vom „Ausflaggen“ war noch ebenso wenig die Rede wie vom „Zweitregister“ (siehe unten) und vor allem war die Praxis, auf Schiffen deutscher Flagge ungelerntes Personal aus aller Herren Länder nach so genanntem „heimatüblichen

Lohn“ einzusetzen, noch streng verboten. Das änderte sich aber rasch: 15 Jahre später listete eine Bundestags-Drucksache nur noch 23.273 Mann Besatzung auf Schiffen unter deutscher Flagge, davon 4773 nicht näher differenzierter fremder Nationalitäten (4).

Nach der genannten VDR-Quelle betrug die Flottenstärke deutscher Reeder in diesem Jahr 1750 Schiffe (mit deutlich höherer Gesamttonnage als 1970), davon fuhren aber nur 1388 – knapp 80 Prozent – noch unter deutscher Flagge. Denn inzwischen grassierte der Trend eben zur Ausflaggung, um Personalkosten und Steuern zu sparen – und er setzte sich so massiv fort, dass im Frühjahr 1989 gegen massiven Widerstand der Gewerkschaften das so genannte Zweitregister eingeführt wurde (später mehr dazu).

Um die Zahlenvergleiche an dieser Stelle abzuschließen: 1995, sechs Jahre nach Einführung dieses Zweitregisters, kontrollierten die VDR-Reeder exakt 1542 Schiffe (3), davon aber nur 825 unter deutscher Flagge – bemannt mit 15.376 Seeleuten, darunter 4488 Ausländer (5). Und schließlich: Die eingangs genannten Bestandszahlen von diesem Sommer beinhalten nur noch 354 Handelsschiffe unter deutscher Flagge, rund zwölf Prozent, davon aber 195 im besagten Zweitregister (1). Über die heutige Anzahl der Seeleute auf diesen Schiffen gibt es keine aktuellen Zahlen, der VDR brüstet sich lediglich auf seiner Webseite, auf all seinen Schiffen zusammen (einschließlich ausgeflaggter) würden rund 62.000 Seeleute fahren (6).

Das Jahr 1970 mit seinem Komplet-Flottenbestand unter BRD-Schwarzrotgold markiert einen Schnittpunkt: Irgendwer entdeckte damals den Trick, dass westdeutsche Reeder völlig legal, aber gesellschaftspolitisch und sozial fragwürdig bei geringsten „Unpässlichkeiten“ – ob real oder gefühlt – trotz des Firmensitzes im Inland ihre Schiffe mittels Briefkastenfirmen komplett in bestimmte andere Staaten ummelden („ausflaggen“) konnten. Damit waren und sind ab Vollzug keine „teuren“ inländischen Beschäftigten mehr vorgeschrieben, nicht einmal deutsche Rechtsvorschriften gelten noch an Bord, zudem werden auch hübsche Sümmchen an Steuern gespart. Schon 1971/72 ging es los: Westdeutsche Reeder flaggten mal eben 631 Schiffe aus – den überwiegenden Teil übrigens nach Griechenland, dessen faschistische Militärjunta ausdrücklich dazu eingeladen und „den Niederlassungen ausländischer Schiffsreeder (per

1988: Protestkundgebung der Gewerkschaft ÖTV gegen das geplante Zweitregister-Gesetz vor der Bremischen Bürgerschaft, dem Parlament des Bundeslandes.

FOTOS (2): JOCHEN STOSS



Gesetz) Steuern, Abgaben und Zölle gestrichen“ hatte (7). Wobei die Ausflagung eindeutig als Flucht zu interpretieren war: Die in den beiden Vorjahren erkämpften Heuertarife bescherten den Seeleuten überfällige Lohnsteigerungen, zudem schrieb eine neue Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung (SBAO) größere Besatzungsstärken vor. Und schon damals betrachteten hiesige Reeder es als absolute Zumutung, sich an dieselben Regeln wie andere Unternehmer halten zu müssen. Ihre Reaktion war immer gleich: große Rausschmeiße, Tarif- und Steuerflucht.

Das heute „Schiffsbesetzungsverordnung“ (SchBesV) genannte Regelwerk, damals eine recht scharfe Waffe, ist an die Flaggenführung geknüpft, gilt also nur auf Schiffen unter deutscher Flagge. Inzwischen weitgehend abgestumpft, schreibt diese Verordnung aktuell selbst für Schiffe unter Schwarzrotgold nur noch sinkende Anteile nicht einmal mehr deutschen, sondern europäischen Fachpersonals vor. Auf allen anderen Schiffen deutscher Reeder gelten die Bedingungen des fremden Flaggenstaats.

Wesentlicher Teil dieser Entwicklung war die Ende der 1980er Jahre vom VDR mit dem Druckmittel anhaltender Ausflaggungsdrohungen politisch erpresste Einführung des so genannten „Zweitregisters“, offiziell „Internationales Schiffsregister“ (ISR) genannt. Erstmals musste seither auch unter deutscher Flagge nur noch ein Teil der Seeleute aus Deutschland stammen,

der überwiegende Teil der Kollegen hingegen kam fortan aus Staaten der so genannten Dritten Welt und wurde nach dort üblichen Konditionen beschäftigt – ungelernt, angelernt, in Leih- und Zeitarbeit und zu Bruchteilen hiesiger tariflicher Heuer. Das Prinzip „gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ wurde abgeschafft und es begann zugleich die Aushebelung der bis dahin breiten Ausbildung seemannischen Nachwuchses. Massiver Widerstand der Gewerkschaften und Seefahrtsschüler (8) konnte das Zweitregister ebenso wenig verhindern wie eine anschließende Normenkontrollklage vor dem Bundesverfassungsgericht (BVerfG). Das urteilte nämlich im Januar 1995: „Die Ungleichbehandlung ist jedoch durch sachliche Gründe gerechtfertigt“ (9). Diese Annahme, durch teilweise Legalisierung von Dumpinglöhnen den Restbestand von Arbeitsplätzen deutscher Seeleute beziehungsweise den Rest der deutschen Flagge erhalten zu können, erwies sich bekanntlich als fataler Irrtum: Von aktuell 1280 Containerschiffen deutscher Reeder fahren noch 139 unter deutscher Flagge, und davon sind 135 auch im besagten Zweitregister erfasst. Die allermeisten Arbeitsplätze deutscher Seeleute sind somit vernichtet.

Natürlich sind hochqualifizierte hiesige Fachkräfte mit fundierter Ausbildung oder Studium und entsprechenden Lebenshaltungskosten stets „teurer“ als Kollegen aus so genannten Drittweltstaaten, die sich aus Not ohne Sozialversicherung und befristet für ein Drittel hiesiger Heuern ausbeuten lassen. Festzustellen, dass die „teuren“ Fachkräfte gegenüber der „billigen“ Konkurrenz ohne entsprechendes internationales Regelwerk keine Chance haben, hat nichts mit Nationalismus oder

Ausländerfeindlichkeit zu tun. Die deutsche Flagge bleibt über die Schiffsbesetzungsverordnung das letzte Mittel, einigermaßen akzeptable Arbeitsbedingungen zu erhalten – für hiesige Beschäftigte und nicht gegen Ausländer. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF), weltweit aktiv gegen Dumpinglöhne, zählt auch das deutsche ISR zu den ausbeuterischen Billigflaggen (10)!

Heute schreibt die Schiffsbesetzungsverordnung für die wenigen Schiffen im ISR an inländischem Personal ohnehin nur noch Kapitän, zwei Offiziere, einen gelernten Facharbeiter (Schiffsmechaniker) und ein wachbefähigtes Besatzungsmitglied vor (11), wobei dies laut EU-Recht nicht mehr Deutsche sein müssen. De facto muss bereits heute kein deutsches Schiff mehr mit auch nur wenigen Deutschen bemannt sein. Tarifierbindung haben die statt dessen angeheuerten EU-Bürger dann zwar trotzdem, aber für den Reeder hat das den wesentlichen Vorteil, dass diese wie ihre Drittwelt-Kollegen mit deutschem Arbeitsrecht meist nicht vertraut, in der Regel nicht gewerkschaftlich organisiert sind und selten Betriebs- oder Aufsichtsräte kennen. Der Mannschaftsdienstgrad „Schiffsmechaniker“ wird oft und völlig legal durch Auszubildende ersetzt – der einzige Grund, warum überhaupt noch ausgebildet wird – oder dank freizügiger Sondergenehmigungspraxis gleich ganz weggelassen.

Oft gibt es bereits heute unter den Mannschaften niemanden mit Ausbildung mehr. Das bereitet an Bord viele Probleme, denn im Zuge der technischen Entwicklung sowie durch isoliertes Arbeiten und hohe Effizienzanprüche sind sämtliche Tätigkeiten an Bord seit den 1980ern technisch immer anspruchsvoller geworden. Automation, Elektronik, Hydraulik und Prozesstechnik dominieren den Schiffsbetrieb – von der hohen Verantwortung der Schiffsführung ganz zu schweigen.

Früher wurde dem in der Berufsausbildung für Mannschaften (Lehre) und Offiziere (FH-Studium) Rechnung getragen. Doch auf Druck der Reeder gibt es längst zahlreiche Möglichkeiten, als Mannschaftsdienstgrad anzuheuern oder als Offizier ein Patent zu erwerben. Unterschiede in den Befähigungszeugnissen je nach Abschluss sind ebenso Geschichte – jeder Steuermann aus so genannter „kleiner Fahrt“ kann theoretisch auf 20.000-TEU-Containerriesen anheuern – wie etwa die Diplomstudiengänge: Mit nur zwei Jahren Fachschule ist man heute schon dabei, es müssen nur die Forderungen des so genannten STCW-95-Abkommens („Standards of Training, Certification and Watchkeeping“) erfüllt werden, was allerdings auch jede „Schule“ von Limassol bis Kiribati schafft. Es ist die traurige Realität des Zweitregisters, dass

Auszubildende gehen baden: Demonstrativ sprangen Bremer Seefahrtsschüler 1988 vor der „Schulschiff Deutschland“ ins Weserwasser – sie ahnten bereits, dass das ISR 'ne Billigflagge wird...



fast überall im „Betrieb Schiff“ – dem Gesetz nach Hoheitsgebiet der BRD – abweichend von hier bekannten Schul- oder Ausbildungs-Normen wieder komplett „learning by doing“ angesagt ist. Immer weniger Beschäftigte können dem noch gerecht werden, was man in Industrie und Handwerk als Arbeitsstandard betrachtet. Wie auch? Duale Facharbeiterausbildungen oder Nautik/Schiffsbetriebstechnik als vollwertigen Hochschul-Studiengang gibt es in den meisten IMO-Mitgliedsländern nicht, EU-Staaten eingeschlossen. Aber nicht nur ausgeflaggte Schiffe deutscher Reeder, sondern eben auch ISR-Schiffe sind längst fast ausschließlich mit Beschäftigten aus diesen Ländern bemannt. Auch wenn Reeder gerne von hochqualifiziertem rumänischem oder ukrainischem Personal in Konkurrenz zu deutschen Seeleuten schwärmen – schlussendlich wird man immer irgendwo auf der Welt jemanden finden, der den Job für noch weniger Lohn erledigt.

Längst ist es an Bord normal, dass etwa Ingenieure bereits einfache Montagearbeiten bis hin zu Ölwechseln an Hilfsaggregaten selber zu verrichten oder auch eigenhändig verstopfte Vakuumtoiletten zu reparieren haben – um Folgeschäden zu vermeiden und weil sonst niemand weiß, wie das geht. Qualifizierte Betreuung der wenigen verbliebenen deutschen Auszubildenden an Bord findet nicht statt, weil niemand der größtenteils internationalen Kollegen an Bord dies etwa in Kenntnis des Ausbildungsrahmenplans leisten kann; von Problemen der sprachlichen Verständigung ganz zu schweigen. Wo eigentlich Instandhaltung, Reparatur, Maschinenkunde, Metallbearbeitung gelehrt werden sollte, werden Azubis oft nur zum Müllpressen, Deckwaschen oder zur Kläranlagenwartung eingesetzt.

Seit einiger Zeit hat die ITF nach Kontrollen sogar schon wiederholt Schiffsmechaniker-Azubis von Bord geholt, weil kein geeigneter deutschsprachiger Ausbildungsverantwortlicher verfügbar war – und das auf Schiffen renommierter deutscher Reeder mit offizieller Ausbildungsbefugnis. Aber statt das zu ändern, beklagt sich der VDR über mangelndes Interesse selbst für die wenigen verbliebenen Ausbildungsplätze – nur um das wiederum als Argument für weiteres Ausflaggen zu verwenden. Dabei sind in den nächsten fünf Jahren laut Unternehmensberatung Drewry weltweit 42.500 weitere Offiziere und Nautiker nötig (12) – aber eben keine teuren und qualifizierten. Während die Personalverleiher in Folge zunehmenden globalen Elends quasi unendlich Zulauf haben, behauptet der VDR einfach, niemanden verfügbar zu haben. Meist genügt das der Verwaltung, der Dienststelle Schiffssicherheit bei der Berufsgenossenschaft (13), dann schon für



Eisiger Job: Seemann bei Enteisungsarbeiten an der Winde.

FOTOS (2): HASENPUSCH PHOTO PRODUCTIONS

eine Ausnahmegenehmigung und das Schiff darf trotz Nichterfüllens der SchBesV dennoch fahren. Die 300 Stunden Arbeit pro Monat und fehlendem Mann müssen dann eben andere mit übernehmen – unbezahlt, denn die Tarifheuern der Europäer sind unterdessen ausschließlich Pauschallöhne. Übrigens gewähren fast alle anderen europäischen Staaten ihren Seeleuten zumindest Lohnsteuernachlässe, wenn sie mehr als die Hälfte des Jahres nicht zu Hause sind. Deutschland hingegen gewährt Steuerergünstigungen nur für Arbeitgeber, für die VDR-Reeder.

Der massive Rückgang im Bestand deutscher Seeleute und die Tatsache, dass die Ausbildung gegen Null tendiert, hat auch an Land schwerwiegende Folgen: Die gesamte maritime Peripherie – Hafenverwaltungen, Schifffahrtsämter, Lotsenbrüderschaften, Seenotretter, Logistik und viele andere mehr – ist existenziell auf das Knowhow erfahrener Nautiker angewiesen. Es hat aber Tradition, dass diese Bereiche sich für diesen spezifischen Bedarf gerne und bequem aus dem Pool ausscheidender Seeleute bedienen, statt in ausreichendem Maße selbst für Nachwuchs zu sorgen. Die Bundesregierung hat zwar vor 15 Jahren im Zuge der neu etablierten „Nationalen Maritimen Konferenz“ (NMK) das so genannte „Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung“ geschaffen. Im Ergebnis war das leider ein sehr einseitiges Unterfangen, ausschließlich zum Nutzen der Arbeitgeber: Trotz der bekannt reichhaltigen Förderinstrumente wie Tonnagesteuer, Ausbildungsbeihilfen und teilweise Lohnsteuereinkhalt – Letzteren hielt schon 2007 der Bundesrechnungshof

für „verfassungsrechtlich bedenklich und darüber hinaus anfällig für Missbrauch“ (14) – verweigern sich die Reeder ihrem Teil der Bündnisverpflichtungen. Faktoren wie Rückflagging, Jobsicherung und Nachwuchsförderung haben sie erst nur zögerlich erfüllt und ignorieren sie inzwischen völlig.

Laut zuständiger Gewerkschaft ver.di ist „die derzeitige Regelung zur Gewährung von staatlichen Beihilfen und Subventionen [...] nicht geeignet, die deutsche Flagge zu stärken und damit vermehrt deutsche und europäische Seeleute auf den Schiffen in deutscher Eigentümerschaft zu beschäftigen“ (15). Das ist nicht neu, schon früh ist an der Struktur des Maritimen Bündnisses die fehlende Verknüpfung der Förderinstrumentarien mit Bedingungen etwa zum Arbeitsplatzerhalt kritisiert worden. Keine der Subventionen ist jemals verbindlich an die deutsche Flagge geknüpft gewesen, der Schutz von Jobs und Ausbildung nie verpflichtend vereinbart worden. Und da den Reedern jede Bescheidenheit fremd ist, muss sich niemand wundern, dass sie gerne kassieren und nach Möglichkeit nicht nur nichts dafür geben, sondern sich vor nicht verpflichtenden Zusagen davonstehlen. Das maritime Bündnis gehört längst aufgekündigt.

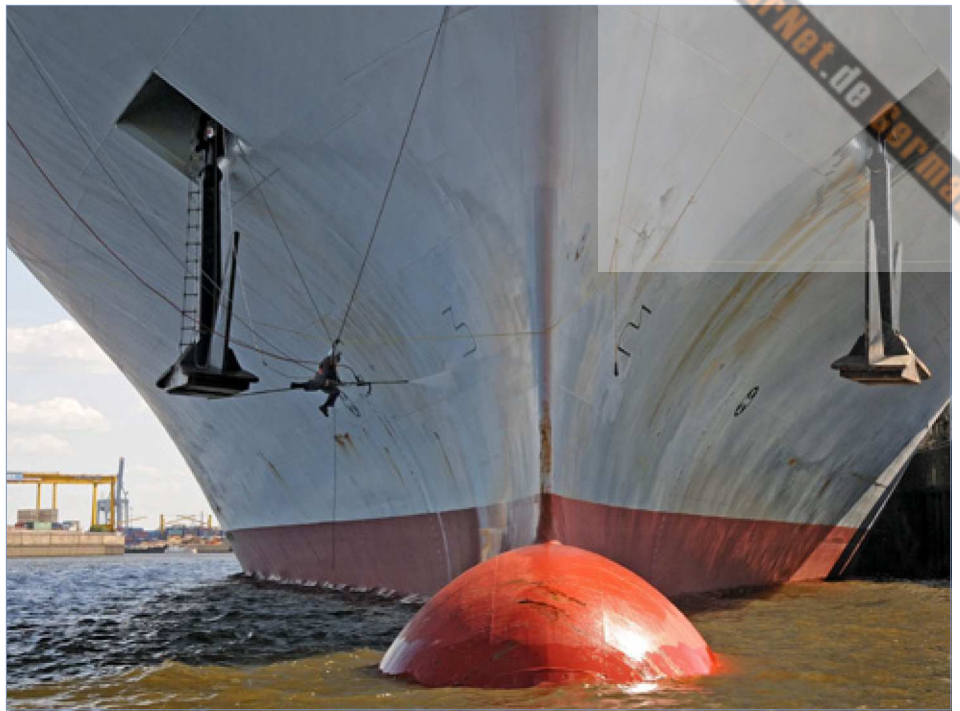
Apropos fehlende Bescheidenheit: VDR-Präsident Alfred Hartmann nannte es kürzlich erst problematisch, „dass manche hohe Ansprüche an Arbeitsplatz und Bezahlung haben“ (16). Und auch, dass an Bord deutsch geflaggter Schiffe noch deutsches Sozial- und Arbeitsrecht gilt, stößt Hartmann sauer auf: „Deutsche Schiffe müssen auch in Ostasien konkurrenzfähig sein

– drei Viertel der weltweiten Handelsflotte sind nicht im Land ihrer Eigner geflaggt. Die fremde Flagge ist ein völlig normaler Zustand“ (17). Mit anderen Worten: Die zugesagte Rückflaggung kommt überhaupt nicht in Frage.

Wohl aber weitere Vergünstigungen – Kurz vor Weihnachten 2014 wurde bekannt, dass der Reederverband eine weitere Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung beantragt hat: Künftig sollen an Bord nur noch zwei Unionsbürger vorgeschrieben sein; insbesondere Osteuropäer stellen schon lange einen Großteil der Offiziere unter deutscher Flagge. Hamburg hat sich im Sommer einmal mehr zum VDR-Büttel gemacht und die weitere Reederforderung nach vollem Lohnsteuereinkommen – statt bisher 40 Prozent – auf den Gesetzgebungsweg gebracht. Und aktuell verkündet der Maritime Koordinator Uwe Beckmeyer (SPD) stolz, die Bundesregierung habe sich „auf eine dauerhafte Entfristung der Versicherungssteuerbefreiung für Schiffserlöspools geeinigt“ (18). Nur von Gegenleistungen der Reeder ist nirgends die Rede.

Die meisten deutschen Arbeitsplätze zur See sind längst vernichtet, die Berufsausbildung derart drastisch dereguliert, dass das Know-how nicht nur in quantitativer, sondern auch in qualitativer Hinsicht bereits größtenteils verloren ist. Es bedürfte eines äußerst radikalen Kurswechsels, um die Kernprobleme mangelhafter Gesetzgebung, willfähriger Hilfe der Politik, falsch verstandener Sozialpartnerschaft und immer schlimmeren Arbeitsbedingungen zu beseitigen und danach noch die wahnwitzige Subventionsabzocke umzukrempeln. Wer sollte das anpacken?

Die zuständige Gewerkschaft ver.di wäre theoretisch wohl der einzige Kandidat. Aber deren Kampfkraft im Bereich Seeschifffahrt leidet unter den in Folge der Entwicklung drastisch geschrumpften Mitgliederzahlen sowie den schwierigen organisatorischen Rahmenbedingungen der Branche. Zudem sind im deutschen Arbeitsrecht Streiks über den Tellerrand



Gefährlicher Job: Seemann eines Containerschiffs bei der Bordwandreinigung.

der Tarifkonflikte hinaus verboten – übrigens im Gegensatz zu vielen anderen Ländern. Die Gewerkschafter haben selbst in Zeiten hoher Organisationsgrade nie wirklich eine Chance gehabt, sondern sind allenfalls zum Betteln verdammt. So fordert ver.di unterdessen sogar noch mehr Subventionen für die Reeder, wenn doch bloß die verbliebenen Arbeitsplätze erhalten blieben (12).

Auf die abschließende Frage, wer denn in Zukunft das Knowhow für Offshore, Häfen,

Lotsen, Seenotrettung oder Verwaltung einbringen soll, gibt es derzeit nur die frustrierende Antwort: „Irgendjemand wird sich schon finden“. Vielleicht sollten sich aber zumindest die Steuerzahler mal fragen, warum die Reedereien weiterhin mit undurchsichtigen Subventionen in schwindelerregender – und, siehe oben, wachsender – Millionenhöhe vollgepumpt werden, obwohl sie sich einen Dreck um den Standort scheren und trotzdem ungeniert zum finalen Rausschmiss ansetzen. ◀

ANMERKUNGEN:

1. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH): „Statistik über den Bestand der deutschen Handelsflotte“, Stand 31. August 2015; <http://kurzlink.de/bsh-flotten-statistik>
2. Deutscher Bundestag, Drucksache 6/3346, Seite 5; <http://kurzlink.de/bt-06-3346>
3. Verband Deutscher Reeder: Entwicklung der deutschen Handelsflotte, Stand 1. August 2012; <http://kurzlink.de/vdr-flotte-2012>
4. Deutscher Bundestag, Drucksache 12/3016, Seite 5; <http://kurzlink.de/bt-12-3016>
5. <http://www.seefunknetz.de/hist90.htm>
6. Verband Deutscher Reeder: Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte 2015; <http://kurzlink.de/vdr-flotte-2015>
7. DER SPIEGEL 16/1973, Seite 54 f.; <http://kurzlink.de/spiegel-1973-16>
8. WATERKANT; Jg. 2, Heft 4 / 1987, Seite 11 ff.; Jg. 3, Heft 2 / 1988, Seite 7 ff.; Jg. 4, Heft 1-2 / 1989, Seite 23 f.
9. <http://www.servat.unibe.ch/dfr/bv092026.html>
10. ITF-Billigflaggen-Kampagne: <http://kurzlink.de/itf-foc-list>
11. siehe SchBesV §§ 4, 5; <http://www.buzer.de/gesetz/10819/index.htm>
12. zitiert nach „Täglicher Hafenbericht“ vom 25. Juni 2015
13. <http://www.deutsche-flagge.de/de/besatzung/schiffsbesetzung>
14. Bundesrechnungshof, Jahresbericht 2007, Ziffer 48, Seite 212 f.; <http://kurzlink.de/brh-2007-48>
15. ver.di: „Schifffahrtspolitische Forderungen“ vom Mai 2014
16. „Deutsche Seeschifffahrt“ (Organ des VDR), Heft 1-2 / 2015, Seite 18 ff.
17. Rede bei seinem Amtsantritt beim Schifffahrtessen des Nautischen Vereins zu Hamburg
18. BMWi-Pressemitteilung vom 7. September 2015
19. ver.di: „Auf den richtigen Kurs“ – Schifffahrtspolitisches Programm; 2015