



Deutsches
Maritimes
Zentrum

März 2025

04 | Working Paper

Beschäftigung und Beschäftigtenstruktur in der
maritimen Branche in Deutschland 2025

Johannes Puckelwald

Beschäftigung und Beschäftigtenstruktur in der maritimen Branche in Deutschland 2025

Hamburg, 18.03.2026

Autor:

Johannes Puckelwald

Wir danken für die Unterstützung von:

Nadine Bieschke

Prof. Dr. Michael Bräuninger

Dominik Dahle

Thorsten Ludwig

Dr. Sönke Maatsch

Hauke Schlegel

Dr. Mark-Oliver Teuber

Redaktion und Lektorat:

Runa Hornig Jörgens

Nathalie Kuhnert

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis.....	4
Tabellenverzeichnis.....	4
Executive Summary	5
1. Einleitung	6
2. Methodik	6
3. Ergebnisse für die maritime Branche in Deutschland 2025	9
3.1 Beschäftigung.....	9
3.2 Berufsstruktur	12
3.3 Beschäftigtenmerkmale	14
3.3.1 Geringfügige und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung.....	14
3.3.2 Auszubildende.....	15
3.3.3 Arbeitszeit.....	17
3.3.4 Geschlecht	18
3.3.5 Alter.....	20
3.3.6 Nationalität	21
3.3.7 Schulabschluss	23
3.3.8 Berufsabschluss	23
3.3.9 Anforderungsniveau des Berufs.....	24
3.4 Vergleich mit den Ergebnissen der Analyse für 2024	24
4. Fazit	26
Literatur.....	27

Abkürzungsverzeichnis

BA	Bundesagentur für Arbeit
BMWE.....	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BMWi.....	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BMWK.....	Bundesministerium für Umwelt und Klimaschutz
DMZ.....	Deutsches Maritimes Zentrum e.V.
IAB	Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologie
Kldb 2010	Klassifikation der Berufe 2010
PStG.....	Personenstandsgesetz
VACAD.....	Verband der Air Cargo Abfertiger Deutschlands
VDMA	Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
WZ08	Amtliche Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beschäftigung in der maritimen Branche	9
Abbildung 2: Beschäftigungsentwicklung in Deutschland und der maritimen Branche	10
Abbildung 3: Teilbranchenstruktur der Beschäftigung in der maritimen Branche	11
Abbildung 4: Beschäftigungsentwicklung in den maritimen Teilbranchen	11
Abbildung 5: Geringfügige und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in der maritimen Branche	15
Abbildung 6: Entwicklung der geringfügigen und sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nach Geschlecht.....	15
Abbildung 7: Auszubildende in der maritimen Branche.....	16
Abbildung 8: Entwicklung der Auszubildendenzahlen nach Wirtschaftsbereichen	16
Abbildung 9: Auszubildendenanteile an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den maritimen Teilbranchen ..	17
Abbildung 10: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der maritimen Branche nach Arbeitszeit.....	18
Abbildung 11: Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in der maritimen Branche nach Arbeitszeit.	18
Abbildung 12: Beschäftigte in der maritimen Branche nach Geschlecht.....	19
Abbildung 13: Frauenanteile an den Beschäftigten in den maritimen Teilbranchen.....	19
Abbildung 14: Beschäftigungsentwicklung von Männern und Frauen nach Wirtschaftsbereichen	20
Abbildung 15: Altersstruktur in der maritimen Branche.....	20
Abbildung 16: Beschäftigungsentwicklung nach Alter in der maritimen Branche	21
Abbildung 17: Veränderung der Beschäftigung nach Nationalität in der maritimen Branche.....	21
Abbildung 18: Entwicklung der Beschäftigung mit ausländischer Nationalität	22
Abbildung 19: Anteil von Beschäftigten mit ausländischer Nationalität in der maritimen Branche	22
Abbildung 20: Schulabschlüsse der Beschäftigten in der maritimen Branche	23
Abbildung 21: Berufsabschlüsse der Beschäftigten in der maritimen Branche	24
Abbildung 22: Anforderungsniveau der ausgeübten Tätigkeit der Beschäftigten in der maritimen Branche	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Teilbranchen der maritimen Branche	7
Tabelle 2: Strukturmerkmale der Beschäftigtenstatistik	8
Tabelle 3: Teilbranchen nach Datenquellen der Beschäftigtenzahlen	9
Tabelle 4: Häufigste Berufshauptgruppen in der maritimen Branche 2025.....	12
Tabelle 5: Häufigste Berufsgruppen in der maritimen Branche 2025	14

Executive Summary

Das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) analysiert seit 2024 jährlich die Beschäftigungsentwicklung und Beschäftigtenstruktur in der maritimen Branche in Deutschland. Die vorliegende Untersuchung setzt diese Reihe für das Jahr 2025 fort und liefert damit eine kontinuierlich fortgeschriebene Datenbasis für arbeitsmarktpolitische und strategische Entscheidungen.

Die maritime Branche verzeichnete 2025 mit einem Beschäftigungswachstum von 0,5% auf rund 345.000 Personen eine moderate Erholung nach zwei Jahren leichten Rückgangs. Die Entwicklung stand im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Erholung Deutschlands, das 2025 nach zwei Rezessionsjahren wieder ein leichtes BIP-Wachstum von 0,2% verzeichnete. Der Beschäftigungsanstieg zog sich durch nahezu alle Teilbranchen – eine Ausnahme bildete die Hinterlandlogistik, die bei einem hohen Beschäftigungsanteil von 35% erneut einen Rückgang verzeichnete und damit das Gesamtwachstum dämpfte.

In der Berufsstruktur dominierten 2025 weiterhin Verkehrs- und Logistikberufe mit einem Anteil von knapp 40% aller Beschäftigten. Das Beschäftigungswachstum fand in einer breiten Zahl von Berufsgruppen statt. Besonders dynamisch entwickelten sich Informations- und Kommunikationstechnologie Berufe (IKT-Berufe) mit einem Wachstum von 6,6%, was die zunehmende Digitalisierung der Branche widerspiegelt. Rückgänge verzeichneten Berufe der Fahrzeugführung sowie der Metallerzeugung und -verarbeitung.

Bei den Beschäftigtenmerkmalen setzten sich 2025 mehrere längerfristige Trends fort: Der Frauenanteil stieg weiter auf 26,1%, die Teilzeitbeschäftigung nahm erneut stärker zu als die Vollzeitbeschäftigung, und das Beschäftigungswachstum wurde 2025 – wie bereits 2021 – ausschließlich durch Beschäftigte mit ausländischer Nationalität getragen, deren Zahl sich seit 2015 nahezu verdoppelt hat. Die Auszubildendenzahlen stiegen zum zweiten Jahr in Folge deutlich um 6,1%, liegen jedoch weiterhin unter dem Niveau von vor 2019. Bei den Qualifikationsmerkmalen zeigte sich eine zunehmende Polarisierung: Der Anteil hochqualifizierter wuchs ebenso wie der Anteil formal nicht qualifizierter Beschäftigter, während der Anteil klassischer Berufsausbildungsabschlüsse zurückging. Die langjährige Verschiebung der Altersstruktur hin zu älteren Beschäftigten setzte sich 2025 erstmals nicht fort.

Insgesamt zeigte die maritime Branche 2025 ein moderates, konjunkturkonformes Beschäftigungswachstum. Die strukturellen Veränderungen bei Qualifikation, Alter, Geschlecht und Nationalität verweisen auf übergeordnete Arbeitsmarkttrends, die zugleich branchenspezifische Herausforderungen bei der Fachkräftesicherung verstärken.

1. Einleitung

Diese Untersuchung liefert auf Basis der im DMZ entwickelten Methodik und aktueller Beschäftigtendaten der Bundesagentur für Arbeit (BA) neue Erkenntnisse zur Beschäftigung und Beschäftigtenstruktur in der maritimen Branche in Deutschland für das Jahr 2025. Sie gibt Aufschluss darüber, wie sich aktuelle wirtschaftliche Entwicklungen und strukturelle Trends auf die Erwerbstätigkeit auswirken – und welche Herausforderungen bei der Fachkräfte- und Nachwuchssicherung künftig bestehen.

Die maritime Branche in Deutschland war 2025 einer Vielzahl unterschiedlicher Einflüsse ausgesetzt. Die deutsche Wirtschaft befand sich in einer Phase langsamer Erholung nach vorangegangener Stagnation; insbesondere die Industrie sah sich weiterhin hohen Energiekosten gegenüber. Der Außenhandel – traditionell eine wichtige Stütze der deutschen Konjunktur und von hoher Bedeutung für die maritime Branche – erholte sich und verzeichnete zur zweiten Jahreshälfte wieder Zuwächse. International war das Umfeld von Unsicherheiten geprägt: Krisen, Handelskonflikte und wachsende geopolitische Spannungen hinterließen ihre Spuren.¹

Vor dem Hintergrund dieser Gemengelage aus Erholung und Unsicherheit war die Beschäftigungsentwicklung in der maritimen Branche 2025 schwer vorherzusagen. Branchenumfragen zeichneten jedoch ein überwiegend positives Bild: Der IHK-Konjunkturreport Maritime Wirtschaft Herbst 2025 wies für Häfen, Schiffbau und Schifffahrt einen steigenden Geschäftsklimaindex sowie eine mehrheitlich befriedigende oder gute Einschätzung der aktuellen Geschäftslage aus.² Auch der Maritime Industry Score im SMM Maritime Industry Report 2025 erreichte einen deutlich positiven Wert für die Geschäftserwartungen.³ Viele maritime Unternehmen berichteten entsprechend von einer stabilen Arbeitsplatzsituation.⁴

Gleichzeitig benennen beide Umfragen den Fachkräftemangel als eine der zentralen Herausforderungen. Die maritime Branche steht vor einer Reihe struktureller Aufgaben: Klimaschutz, Digitalisierung, demografischer Wandel und volatile Wertschöpfungsketten verlangen von den Akteur*innen gleichermaßen Weitblick und Anpassungsfähigkeit. Vor diesem Hintergrund wächst die Bedeutung der Fachkräfte- und Nachwuchssicherung für maritime Unternehmen weiter – denn auch die maritime Branche ist von den tiefgreifenden Veränderungen auf dem deutschen Arbeitsmarkt betroffen. Diese Entwicklungen aufmerksam zu verfolgen, ist Voraussetzung dafür, frühzeitig und gezielt die richtigen strategischen Maßnahmen ergreifen zu können.

Die vorliegende Untersuchung führt die Beschäftigungsanalyse des DMZ fort und richtet den Fokus auf die Entwicklungen im Jahr 2025. Kapitel 2 gibt einen Überblick über die Methodik sowie die zugrunde liegenden Teilbranchen und Datenquellen. Kapitel 3 präsentiert die Ergebnisse der Analyse für die gesamte maritime Branche – mit Blick auf Beschäftigungsentwicklung, Berufsstruktur und verschiedene Beschäftigtenmerkmale. Abschließend wird ein Vergleich mit den Ergebnissen der vorherigen Beschäftigungsanalyse vorgenommen, um die Konsistenz der Methodik zu prüfen und methodische Veränderungen transparent zu machen. Kapitel 4 fasst die zentralen Befunde zusammen und schließt mit einem Fazit.

2. Methodik

Die Methodik und Definitionen der Untersuchung folgen dem Vorgehen aus der Beschäftigungsanalyse des DMZ für das Jahr 2024.⁵ Die Definition der maritimen Branche basiert auf der Studie *Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland* für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE).⁶ Sie wurde mit Blick auf die spezifischen

¹ Vgl. [Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose \(2025\)](#).

² Vgl. [IHK Nord \(2025\)](#).

³ Vgl. [SMM Maritime Industry Report 2025](#).

⁴ Vgl. [Kopp \(2026\)](#).

⁵ Vgl. [Puckelwald \(2025\)](#).

⁶ Zu der Zeit Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi). Studie: [BMWi \(2021\)](#).

Charakteristika der maritimen Branche in Deutschland und in engem Austausch mit Branchenvertreter*innen erarbeitet. Die Abgrenzung der Teilbranchen orientiert sich an der Gliederung der amtlichen Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 (WZ08), wodurch die ebenso gegliederte Beschäftigtenstatistik der BA genutzt werden kann. Ein Großteil der für die Berechnung der Beschäftigung in den maritimen Teilbranchen verwendeten Daten wird mindestens jährlich veröffentlicht und ist öffentlich verfügbar. Tabelle 1 beschreibt die Teilbranchen, die von der Definition der maritimen Branche umfasst sind.

Tabelle 1

Teilbranchen der maritimen Branche

Teilbranche	Beschreibung
Forschung und Lehre, Beratung	Forschungseinrichtungen mit unmittelbarem Bezug zum Meeres- und Küstenraum, Lehrinrichtungen mit maritimem Fokus sowie auf Beratung bezüglich maritimer Fragestellungen spezialisierte Unternehmen.
Fischerei und Aquakultur	Die Fischerei umfasst das Fangen sowie Sammeln von Fischen, Krusten- und Weichtieren sowie Meerestieren. Aquakultur beschreibt die Aufzucht von Fischen, weiteren Meerestieren und -pflanzen in kontrolliertem Umfeld (Zucht, Fütterung, Schutz). Beides kann im Salz- oder Süßwasser erfolgen. Zudem beinhaltet der Bereich auch die industrielle Fischverarbeitung.
Hafen- und Terminalbetrieb	Aktivitäten, die den Umschlag von Gütern und Personen durch den Betrieb von Häfen mit Kaianlagen, Liegeplätzen sowie entsprechender Ausrüstung und Personal gewährleisten. In der Teilbranche sind nicht nur Häfen im klassischen Sinne erfasst, die aus mehreren Hafenbecken mit mehreren Kaianlagen bestehen und eventuell auch weitere maritime und logistische Dienstleistungen anbieten. Auch Anlegestellen, an denen Güter oder Personen abgefertigt werden, sind einbezogen. Damit besteht eine Übereinstimmung mit offiziellen Statistiken zum Transportumschlag auf dem Wasserweg.
Hinterlandverkehr und -logistik	Hafengebundene logistische Tätigkeiten wie Lagerung und Weitertransport im Hinterland von Gütern per Lkw und Bahn.
Marine	Die gleichnamige Teilstreitkraft der Bundeswehr.
Maritime Dienstleister	Heterogene Gruppe verschiedener Wirtschaftsunterklassen, die Dienstleistungen für die Durchführung der Schifffahrt erbringen. Dazu zählen in dieser Studie das Vermittlungsgeschäft von Frachtkapazitäten in der Schifffahrt (Schiffsmakler) sowie das Lotswesen, die Vermietung von Wasserfahrzeugen, Fest- und Losmachdienste, Leichtertransport, Schiffsausrüster, Schleppdienste, Bergung, Eisbrechen, Schiffsregistrierung und Betrieb von Leuchttürmen. Nicht enthalten sind Bereiche, die nur teilweise einen maritimen Bezug haben, wie z.B. Banken, Versicherungen oder allgemeine Beratungsunternehmen.
Offshore-Wind	Aktivitäten der Planung, Herstellung, Errichtung sowie Betrieb und Wartung von Windkraftwerken vor der Küste und deren Energieübertragung an Land.
Schiffbau	Sämtliche Tätigkeiten, die direkt zur Herstellung sowie zur Reparatur von Schiffen, Booten und ähnlichen schwimmenden Objekten beitragen. Dies schließt neben dem traditionellen Werftbetrieb auch die Bereiche der Reparatur und Instandhaltung ein. Der Schiffbau umfasst gewerbliche Fracht- und Passagierschiffe sowie zivile und militärische Spezialschiffe. Auch der Bau von privaten Schiffen wird einbezogen. Es werden sowohl see- als auch binnenverkehrstaugliche Schiffe berücksichtigt.
Schifffahrt	Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern und Personen per See- und Binnenschiff. Die Personenbeförderung kann zur Fortbewegung (z.B. Fähren, Wassertaxis), wie auch zu Freizeit Zwecken (z.B. Kreuz- und Ausflugsschifffahrt) durchgeführt werden.
Verwaltung und Verbände	Staatliche Verwaltungsaufgaben und die Verbandsarbeit mit Bezug zur maritimen Wirtschaft. In der verkehrstechnischen Verwaltung von Bund und Ländern gibt es Stellen, deren Aufgaben auf Hafen- und Seewirtschaft ausgerichtet sind. Zusätzlich gibt es die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter, die für den Schiffsverkehr auf deutschen Wasserstraßen zuständig sind.
Wasserbau	Bautätigkeiten und unterstützende bauplanerische Tätigkeiten, die im Zusammenhang mit Meeren und Gewässern stehen. Hierzu zählen der Bau von Wasserstraßen, Häfen (einschließlich Yachthäfen), Flussbauten, Schleusen, Uferbauten sowie Talsperren, Deichen und weitere Bauten des Hochwasserschutzes. Die Nassbaggerei zählt ebenso zum Wasserbau, sofern ihr Zweck im Ausbaggern von Wasserstraßen für deren Bau oder Erhalt liegt. Nassbaggerei mit dem Primärziel der Rohstoffgewinnung wird zur entsprechenden Bergbautätigkeit gezählt. Insgesamt handelt es sich beim Wasserbau um einen kleinteiligen und heterogenen, aber auch gut abgegrenzten Bereich.
Zulieferindustrie	Die Zulieferindustrie umfasst überwiegend Wirtschaftszweige des produzierenden Gewerbes, die Produkte und Dienstleistungen für den deutschen und internationalen Schiffbau bereitstellen. Hinzu kommen Ingenieurstätigkeiten in Entwurf und Konstruktion von Bauteilen sowie weitere technische Dienstleistungen. Eine genaue Abgrenzung ist schwierig, da viele Unternehmen Teile produzieren, die nicht exklusiv für den Schiffbau bestimmt sind, wie Schrauben oder Kabelbäume sowie Materialien für die Inneneinrichtung.

Quelle: BMWi (2021), überarbeitet und ergänzt vom DMZ

Die Bestimmung der Beschäftigung erfolgt primär auf Grundlage der Beschäftigtenstatistik der BA. Die zugrundeliegende Datenauswertung unterscheidet zwischen sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigten, untergliedert nach Wirtschaftszweigen zum Stichtag 30. Juni des jeweiligen Jahres.⁷ Zusätzlich erfolgt eine Untergliederung der Beschäftigten nach Berufen gemäß der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010) auf Ebene der Berufsgruppen.⁸ Für die Analyse der Beschäftigtenstruktur sind folgende Merkmale der Beschäftigten erfasst:

Tabelle 2

Strukturmerkmale der Beschäftigtenstatistik

Merkmal	Beschreibung
Geschlecht	Männlich oder weiblich*
Altersgruppen	Unter 25, 25 bis 34, 35 bis 44, 45 bis 54, 55 bis 64, 65 und älter
Staatsangehörigkeit	Deutsche oder ausländische Nationalität
Arbeitszeit	Vollzeit oder Teilzeit
Auszubildende	Beschäftigte in einer Berufsausbildung
Berufsabschluss	ohne Berufsabschluss, anerkannter Berufsabschluss, akademischer Berufsabschluss, keine Angabe zum Berufsabschluss
Anforderungsniveau des Berufs	Komplexität einer beruflich ausgeübten Tätigkeit nach KldB 2010: Helfer, Fachkraft, Spezialist, Experte
Schulabschluss	ohne Schulabschluss, Haupt-/ Volksschulabschluss, Mittlere Reife / Gleichwertiger Abschluss, Abitur / Fachabitur

* Nach dem Personenstandsgesetz (PStG) sind neben „weiblich“ und „männlich“ auch amtliche Geschlechtseintragungen ohne Angabe (seit 2013) oder mit der Angabe „divers“ (seit 2018) möglich. Eine gesonderte statistische Ausweisung dieser Ausprägungen erfolgt aufgrund der geringen Fallzahl jedoch nicht. Sie werden durch die BA per Zufallsprinzip auf die Geschlechter männlich und weiblich aufgeteilt.

Weitere Informationen zu den Merkmalen der Beschäftigtenstatistik siehe [Bundesagentur für Arbeit \(2026a\)](#).

Die Zuordnung von Unternehmen zu den maritimen Teilbranchen und damit deren Definition erfolgt über die WZ08. Einige Wirtschaftszweige und Teilbranchen sind eindeutig über die WZ08 erfasst und können damit direkt aus der Statistik der BA entnommen und der maritimen Branche zugeordnet werden. Für andere Teilbranchen oder einzelne Wirtschaftszweige sind zusätzliche Brancheninformation erforderlich, um die Höhe der Beschäftigung bzw. den Beschäftigungsanteil an verschiedenen Wirtschaftszweigen zu bestimmen. Tabelle 3 zeigt, welche Datenquellen für die Bestimmung der Beschäftigung in den Teilbranchen verwendet werden. Teilweise stammen die Angaben zur Beschäftigtenzahl in Teilbranchen aus zusätzlichen Datenquellen, während die Beschäftigtenstatistik genutzt wird, um Aussagen zur Sektor- und Beschäftigtenstruktur der Teilbranche zu treffen. In den Fällen, in denen Angaben aus zusätzlichen Datenquellen nur für bestimmte Jahre vorliegen oder für aktuelle Zeiträume noch nicht verfügbar sind, werden Verfahren eingesetzt, um fehlende Werte zu schätzen oder Entwicklungen fortzuschreiben. Für alle Teilbranchen, die nicht vollständig in der WZ08 abgebildet sind, wird angenommen, dass sich die Verteilung der Merkmale nicht bedeutsam von den zugrunde liegenden Wirtschaftszweigen unterscheidet und daher für die maritimen Anteile übernommen werden kann.

Eine detaillierte Darstellung der Berechnungsmethoden und Datenquellen für die Beschäftigung in den maritimen Teilbranchen findet sich in Kapitel 4 der Beschäftigungsanalyse für 2024.⁹ Abweichend von dieser Methodik wurde die Erfassung der Beschäftigung im Bereich Marine weiterentwickelt. Die ursprüngliche Hochrechnung basierend auf erhobenen Zahlen für 2018 mit dem Beschäftigungswachstum im WZ 84.22 *Verteidigung* wurde durch offiziell veröffentlichte Zahlen der Bundeswehr zur Anzahl von Soldat*innen und zivilen Beschäftigten in der Marine ersetzt.¹⁰

⁷ Die Analyse beruht auf einer Sonderauswertung der Beschäftigtenstatistik, da für einige Bereiche der maritimen Branche Daten bis zu der untersten Gliederungsebene (Unterklassen) der WZ08 benötigt werden, die nicht öffentlich verfügbar sind.

⁸ Die KldB 2010 ist eine hierarchisch aufgebaute Systematik mit fünf Gliederungsebenen, die Berufe auf den oberen vier Gliederungsebenen nach ihrer Ähnlichkeit anhand der sie auszeichnenden Tätigkeiten, Kenntnisse und Fertigkeiten gruppiert. Siehe auch: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Grundlagen/Klassifikationen/Klassifikation-der-Berufe/KldB2010-Fassung2020/KldB2010-Fassung2020-Nav.html> (Stand: 19.02.2026).

⁹ Vgl. [Puckelwald \(2025\)](#).

¹⁰ Quelle: Jahresbericht des Marinekommandos 2015 – 2023, Personalzahlen der Bundeswehr 2024 und 2025 unter <https://www.bundeswehr.de/de/organisation/zahlen-daten-fakten/personalzahlen-bundeswehr>.

Tabelle 3

Teilbranchen nach Datenquellen der Beschäftigtenzahlen

Teilbranche	Beschäftigtenstatistik nach Wirtschaftszweigen		Zusätzliche Datenquellen		
	Vollständig enthalten	(z. T.) Anteilig abzuleiten	Verbands- und sonstige Statistiken	Studien	Ergänzende Recherchen und Befragungen
Fischerei und Aquakultur	X				
Maritime Dienstleister*	(X)		X		
Schiffbau	X				
Schifffahrt	X				
Hafen- und Terminalbetrieb		X	X		
Hinterlandverkehr und -logistik		X	X		
Wasserbau		X			
Forschung und Lehre, Beratung					X
Marine			X		
Offshore-Wind			X	X	
Verwaltung und Verbände					X
Zulieferindustrie			X	X	

* Zzgl. Freiberufler*innen des Lotswesens

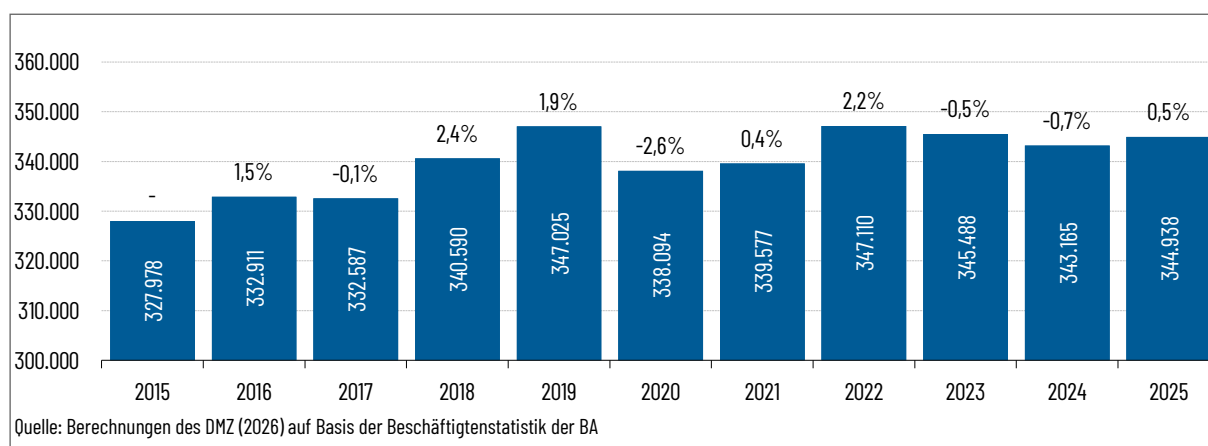
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von BMWi (2021)

3. Ergebnisse für die maritime Branche in Deutschland 2025

3.1 Beschäftigung

Die Beschäftigung in der maritimen Branche in Deutschland ist 2025 leicht angestiegen. Sie lag Ende Juni mit insgesamt 344.983 Personen 0,5% höher als im Vorjahr (Abbildung 1). In den Jahren 2023 und 2024 war die Beschäftigung mit -0,5% und -0,7% zuletzt leicht rückläufig gewesen. Mit dem Anstieg 2025 wird jedoch noch nicht wieder – wie 2022 – das Beschäftigungsniveau vor der COVID-19-Pandemie erreicht.

Abbildung 1

Beschäftigung in der maritimen Branche

Die Beschäftigungsentwicklung in der maritimen Branche spiegelt sich in der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands der letzten Jahre wider. 2023 und 2024 waren geprägt von einem sinkenden realen Bruttoinlandsprodukt sowie sinkenden Warenimporten und -exporten. Hinzu kamen zusätzliche Belastungen durch geopolitische Krisen

und Unsicherheiten. 2025 konnte das Bruttoinlandsprodukt ersten Berechnungen zufolge wieder ein leichtes Wachstum von 0,2% verzeichnen. Die Warenimporte stiegen ebenfalls wieder leicht, wohingegen die Warenexporte das dritte Jahr in Folge sanken.¹¹

Im Vergleich zum gesamtwirtschaftlichen Beschäftigungswachstum von 0,1% hat sich die maritime Branche 2025 mit 0,5% besser entwickelt (Abbildung 2). Dies muss jedoch vor dem Hintergrund des Beschäftigungsrückgangs in der maritimen Branche 2023 und 2024 gesehen werden, während die Beschäftigung in Deutschland auch in diesen Jahren wuchs. Ein Großteil der Wirtschaftszweige der maritimen Branche sind den Abschnitten Verkehr und Lagerei (ca. 40%) sowie dem verarbeitenden Gewerbe (ca. 30%) zuzuordnen. Der Vergleich zeigt, dass die Beschäftigung in Verkehr und Lagerei auch 2025 weiterwuchs – mit 0,8% etwas stärker als in der maritimen Branche. Im verarbeitenden Gewerbe setzte sich hingegen – anders als in der maritimen Branche – der Beschäftigungsrückgang des Vorjahres fort.

Abbildung 2

Beschäftigungsentwicklung in Deutschland und der maritimen Branche

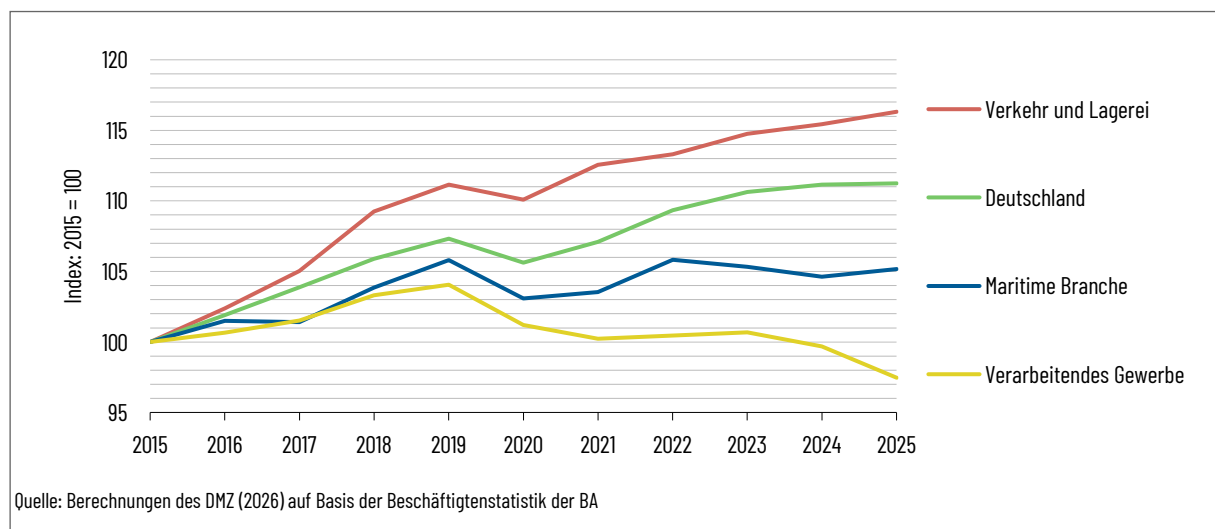


Abbildung 3 zeigt die Anteile der Teilbranchen an der Gesamtbeschäftigung in der maritimen Branche. 2025 kam es zu keinen größeren Verschiebungen bei diesen Anteilen. Die Verteilung der Beschäftigung zeigt, dass sich über 50% der Beschäftigten auf zwei Bereiche konzentrieren. Im Jahr 2025 haben 35,2% der Beschäftigten in der Hinterlandlogistik gearbeitet und 19,0% in der Zulieferindustrie. Die Teilbranche mit den drittmeisten Beschäftigten war Offshore-Wind, gefolgt von Schiffbau, Schifffahrt, den Häfen, der Marine und den maritimen Dienstleistungen.

Hinter dem moderaten Beschäftigungswachstum in der maritimen Branche im Jahr 2025 standen mitunter sehr unterschiedliche Entwicklungen in den einzelnen Teilbranchen (Abbildung 4). In der beschäftigungsstärksten Teilbranche – der Hinterlandlogistik – ging die Beschäftigung 2025 im zweiten Jahr in Folge zurück. In den anderen größeren Teilbranchen stieg die Beschäftigung hingegen. Besonders die Zulieferindustrie und die Schifffahrt konnten 2025 den positiven Beschäftigungstrend fortsetzen, der seit 2021 anhält. Trotzdem lag das Beschäftigungsniveau in beiden Teilbranchen noch immer unter dem Wert von 2015, da sie zwischen 2015 und 2021 eine Periode des Beschäftigungsrückgangs verzeichneten. Auch in der Hafenwirtschaft stieg die Beschäftigung nach einem Rückgang im Jahr 2024 wieder an, lag aber weiterhin unter dem Niveau vor der COVID-19-Pandemie. Ein leichtes Wachstum im zweiten Jahr in Folge konnte 2025 auch der Schiffbau und die Offshore-Wind-Branche verzeichnen. Ebenfalls stieg 2025 die Zahl der Beschäftigten in der Marine nach einem kontinuierlichen Rückgang seit 2020 erstmals wieder an. Lediglich im Bereich der maritimen Dienstleistungen fiel die Beschäftigung leicht gegenüber dem Vorjahr.

¹¹ Vgl. Destatis (2026a).

Abbildung 3

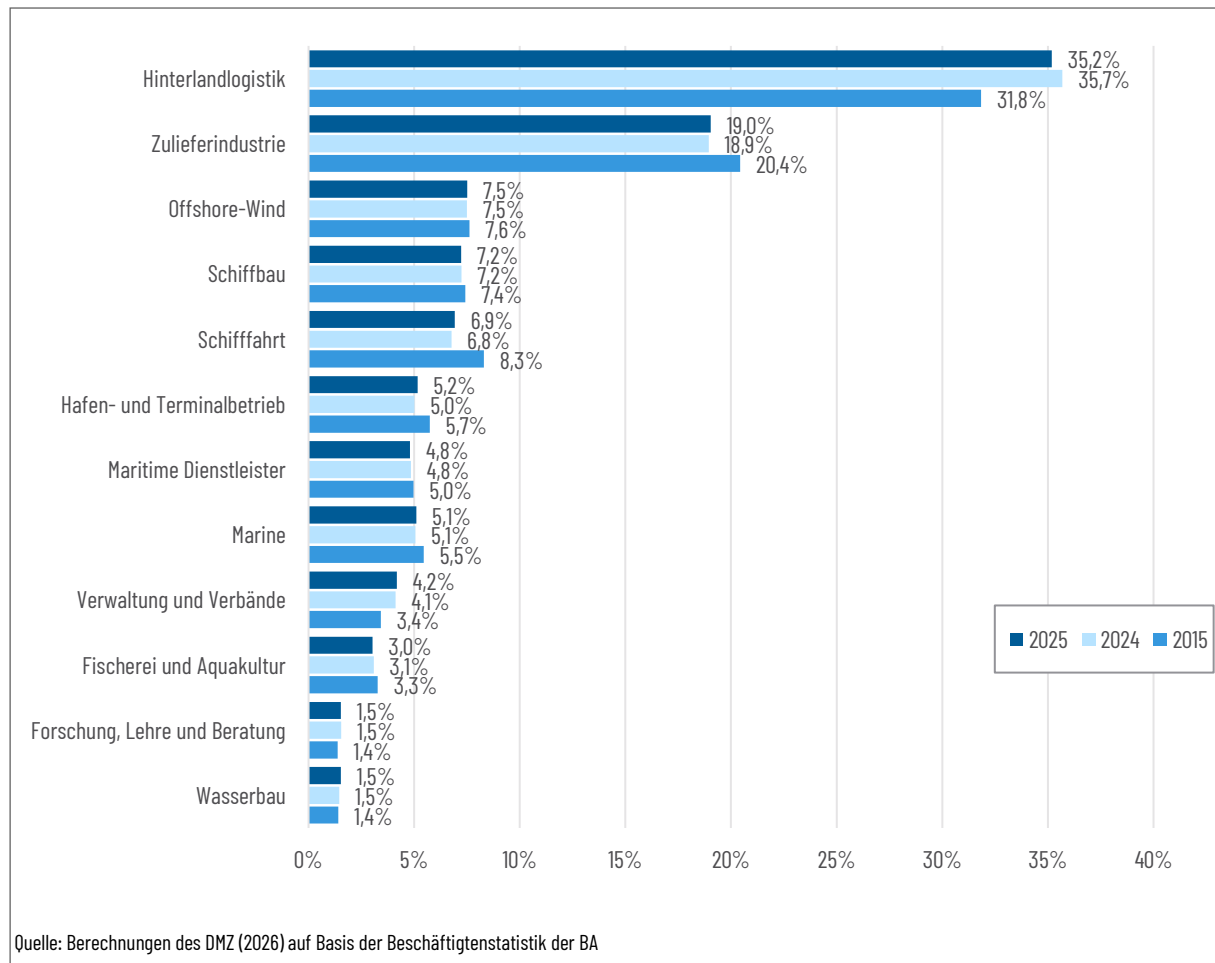
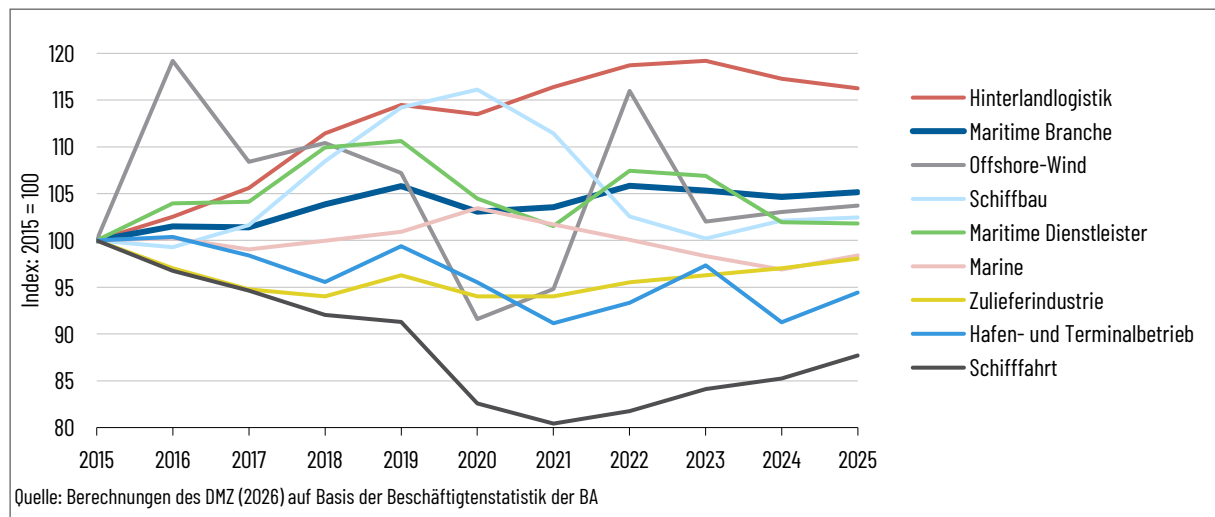
Teilbranchenstruktur der Beschäftigung in der maritimen Branche

Abbildung 4

Beschäftigungsentwicklung in den maritimen Teilbranchen

Damit zeigt sich, dass sowohl im industriellen Bereich als auch im Transportbereich 2025 positive Beschäftigungsimpulse wirkten. Der Rückgang der Beschäftigung in der Hinterlandlogistik hängt potenziell mit der anhaltenden wirtschaftlichen Schwäche des verarbeitenden Gewerbes in Deutschland zusammen. Dadurch, dass dieser Bereich sehr beschäftigungsintensiv ist, dämpft der Beschäftigungsrückgang hier die positive Entwicklung aus den anderen Teilbranchen und führt zu

dem nur moderaten Wachstum der Gesamtbeschäftigung. Dass die Beschäftigung in der Hafenwirtschaft entgegen der Entwicklung in der Hinterlandlogistik stieg, hängt mit der positiven Umschlagsentwicklung der großen Seehäfen Deutschlands 2025 zusammen, die trotz der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung erreicht wurde.

3.2 Berufsstruktur

Die Beschäftigung in der maritimen Branche verteilt sich auf eine Vielzahl von Berufen, die gemäß der Klassifikation der Berufe 2010 nach Berufshauptgruppen und Berufsgruppen dargestellt sind.¹² Die Einteilung in diese Gliederungsebenen bietet eine sinnvolle Balance zwischen Übersichtlichkeit, ausreichender Detailtiefe und statistischer Belastbarkeit.

Tabelle 4 zeigt die 20 häufigsten Berufshauptgruppen im Jahr 2025, die zusammen 94% aller Beschäftigten der maritimen Branche abdecken. Die Berufsstruktur ist dabei stark konzentriert: Mehr als die Hälfte der Beschäftigten entfällt auf die drei größten Gruppen, knapp zwei Drittel auf die fünf größten. Auf die unteren zehn Gruppen entfallen dagegen nur knapp 12%.

Tabelle 4

Häufigste Berufshauptgruppen in der maritimen Branche 2025

Berufshauptgruppen	Anzahl	Anteil	Vorjahreswachstum	Veränderung seit 2015
Maritime Branche	344.938	100,0%	0,5%	5,2%
51 Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführung)	88.184	25,6%	1,1%	18,9%
52 Führer*innen von Fahrzeug- und Transportgeräten	48.654	14,1%	-1,9%	-4,2%
71 Berufe in Unternehmensführung, -organisation	46.728	13,5%	0,0%	-1,5%
25 Maschinen- und Fahrzeugtechnikberufe	24.540	7,1%	0,2%	-1,4%
24 Metallerzeugung und -bearbeitung, Metallbauberufe	20.107	5,8%	-1,4%	-8,8%
27 Tech. Forschungs-, Entwicklungs-, Konstruktions-, Produktionssteuerungsberufe	14.125	4,1%	0,4%	2,0%
26 Mechatronik-, Energie- und Elektroberufe	12.622	3,7%	1,3%	2,6%
61 Einkaufs-, Vertriebs- und Handelsberufe	7.845	2,3%	3,5%	20,8%
72 Berufe in Finanzdienstleistungen, Rechnungswesen und Steuerberatung	7.071	2,0%	2,6%	0,7%
43 Informatik- und andere IKT-Berufe	6.722	1,9%	6,6%	44,4%
73 Berufe in Recht und Verwaltung	6.660	1,9%	2,8%	28,8%
29 Lebensmittelherstellung und -verarbeitung	6.542	1,9%	1,3%	-2,4%
34 Gebäude- und versorgungstechnische Berufe	6.096	1,8%	1,0%	8,4%
22 Kunststoffherstellung und -verarbeitung, Holzbearbeitung und -verarbeitung	5.075	1,5%	-2,9%	-7,0%
63 Tourismus-, Hotel- und Gaststättenberufe	4.314	1,3%	4,4%	14,3%
84 Lehrende und ausbildende Berufe	4.306	1,2%	1,4%	20,4%
54 Reinigungsberufe	4.185	1,2%	1,1%	-12,9%
33 (Innen-)Ausbauberufe	3.863	1,1%	1,1%	-4,5%
62 Verkaufsberufe	3.712	1,1%	-1,6%	-12,0%
83 Erziehung, soziale und hauswirtschaftliche Berufe, Theologie	3.383	1,0%	2,8%	45,9%

Quelle: Berechnungen des DMZ (2026) auf Basis der Beschäftigtenstatistik der BA

Die meisten Beschäftigten in der maritimen Branche arbeiteten 2025 in Berufen aus dem Bereich Verkehr und Logistik. Mit 25,6% stellt dabei die Gruppe der *Logistik- und Transportberufe ohne Fahrzeugführung* (52) den größten Anteil – gefolgt von *Fahrzeugführer*innen* (51) mit 14,1%. Die Beschäftigungsentwicklung gegenüber dem Vorjahr stand im Einklang mit dem längerfristigen Trend seit 2015: Während die Zahl der *Fahrzeugführer*innen* (51) in der maritimen Branche 2025 um 1,9% zurückging, stieg die Beschäftigung in den übrigen *Verkehrs- und Logistikberufen* (52) um 1,1%. Beschäftigte beider Gruppen sind in den meisten maritimen Teilbranchen vertreten – besonders stark in der Hinterlandlogistik, in Häfen, in der Schifffahrt sowie in maritimen Dienstleistungen.

¹² Vgl. Kapitel 2.

Berufe aus dem Fertigungsbereich stellen eine zweite Gruppe dar. Die Berufshauptgruppen 25, 24, 27, 26 und 22 machen 2025 zusammen rund 22% der Beschäftigten aus und sind hauptsächlich im Schiffbau und der Zulieferindustrie vertreten. Die Beschäftigung in diesen Berufshauptgruppen hat sich 2025 insgesamt schwach entwickelt. In den Berufsbereichen *Metallerzeugung und -bearbeitung, Metallbauberufe* (24) und *Kunststoffherstellung und -verarbeitung, Holzbearbeitung und -verarbeitung* (22) sank die Beschäftigung um 1,9% und 2,9% gegenüber 2024. *Maschinen- und Fahrzeugtechnikberufe* (25) und *Technische Forschungs-, Entwicklungs-, Konstruktions-, Produktionssteuerungsberufe* (27) stagnierten mit 0,2% und 0,4% Wachstum. Lediglich in *Mechatronik-, Energie- und Elektroberufen* (26) stieg die Beschäftigung moderat um 1,3%. Die Beschäftigungsentwicklung bei den Berufen aus dem Fertigungsbereich ist auch über die letzten 10 Jahre insgesamt schwach gewesen. In den drei Gruppen 25, 24 und 22 ging die Beschäftigung zurück, in den Gruppen 27 und 26 stieg sie leicht um 2,0% und 2,6%.

Eine dritte thematische Gruppe bilden Berufe rund um Unternehmensorganisation, Verwaltung und kaufmännische Tätigkeiten. Mit einem Anteil von 13,5% stellen *Berufe in Unternehmensführung und -organisation* (71) 2025 die drittgrößte Berufshauptgruppe in der maritimen Branche. Ergänzt wird dieses Cluster durch Berufe aus den Bereichen *Finanzen* (72), *Recht und Verwaltung* (73) sowie *Einkauf und Vertrieb* (61). Zusammengenommen waren 2025 knapp 20% aller Beschäftigten in der maritimen Branche in diesen Bereichen tätig – ein hoher Anteil, der sich daraus erklärt, dass diese Berufe in nahezu allen maritimen Teilbranchen vertreten sind. Innerhalb dieser Gruppe entwickelte sich die Beschäftigung unterschiedlich: In Gruppe 71 stagnierte die Zahl der Beschäftigten 2025, während die übrigen Gruppen ein Wachstum zwischen 2,6% und 3,5% verzeichneten.

Insgesamt gab es 2025 nur in vier der 20 größten Berufshauptgruppen weniger Beschäftigte als 2024. Allerdings fiel besonders in den obersten sieben Gruppen mit mehr als 10.000 Beschäftigten das Wachstum eher schwach aus, was sich in dem nur moderaten Beschäftigungswachstum von 0,5% in der gesamten maritimen Branche zeigt. Den stärksten Anstieg gab es 2025 mit 6,6% bei *Informatik- und anderen IKT-Berufen* (43). Dort zeigt sich auch über mehrere Jahre ein starker Anstieg, der die zunehmende Bedeutung von Digitalisierung und Informationstechnologie in der maritimen Branche widerspiegelt.

Tabelle 5 schlüsselt die Beschäftigung auf Ebene der Berufsgruppen auf – der nächsttieferen Gliederungsebene der KldB 2010. Diese feinere Differenzierung eignet sich besonders, um Strukturen und Entwicklungen innerhalb einzelner maritimer Teilbranchen detailliert zu analysieren.

Die Beschäftigten der größten Berufshauptgruppe 51 (*Verkehr und Logistik ohne Fahrzeugführung*) verteilen sich zu knapp zwei Dritteln (58.000 Personen) auf die Berufsgruppe 513 – *Lagerwirtschaft, Post und Zustellung sowie Güterumschlag*. Weitere 17.850 Beschäftigte sind als *Kaufleute im Bereich Verkehr und Logistik* (516) tätig, rund 6.650 üben *Berufe im technischen Betrieb des Eisenbahn-, Luft- und Schiffsverkehrs* (511) aus. Die Beschäftigungsentwicklung folgte 2025 in allen drei Gruppen dem Trend der Vorjahre: In den Gruppen 516 und 513 stieg die Beschäftigung um 2,6% bzw. 1,9%, in Gruppe 511 sank sie um 2,2%.

In der *Fahrzeugführung* (52) sind die meisten Beschäftigten in der *Fahrzeugführung im Straßenverkehr* (521) tätig – insgesamt rund zwei Drittel der gesamten Hauptgruppe 51 und 10% aller Beschäftigten der maritimen Branche. Die Beschäftigung in diesem Bereich ging 2025 um 2,6% zurück, was im Zusammenhang mit dem Rückgang in der Hinterlandlogistik steht, wo über 90% der Personen dieser Berufsgruppe beschäftigt waren. Als *Schiffsführer*innen* (524) waren 2025 insgesamt 1,7% der Beschäftigten der maritimen Branche tätig. Diese Berufsgruppe verzeichnet seit 2015 einen stetigen Rückgang. 2025 sank die Beschäftigung um 5,3%, der stärkste Rückgang unter allen dargestellten Berufsgruppen. Demgegenüber stieg die Beschäftigung in Berufen der *Bau- und Transportgeräteführung* (525) um 3,0%, während sie bei *Eisenbahnführer*innen* (522, nicht mehr abgebildet) um 8,3% zurückging. In der Gesamtschau sank die Beschäftigung in Berufen der Fahrzeugführung in der maritimen Branche 2025 damit über alle relevanten Verkehrsträger hinweg.

Bei den Fertigungsberufen zeigte sich auf der Ebene der Berufsgruppen 2025 bei der Beschäftigungsentwicklung ein gemischtes Bild, analog zu den übergeordneten Hauptgruppen. Die Zahl der Beschäftigten mit Berufen im Bereich *Metallbau*

und Schweißtechnik (244) und Metallbearbeitung (242) ging etwa zurück. Die Beschäftigung in Berufen der Fahrzeug-, Luft-, Raumfahrt-, Schiffbautechnik (252) verzeichnete dagegen mit einem Wachstum von 8,3% den stärksten Anstieg in den dargestellten Gruppen.

In den beiden größten Gruppen aus Berufen im Bereich Unternehmensorganisation, Verwaltung und kaufmännische Tätigkeiten – Büro und Sekretariat (714) sowie Unternehmensorganisation und -strategie (713) – veränderte sich die Beschäftigung 2025 nur wenig. In den Gruppen Einkauf und Vertrieb (611), Verwaltung (732) sowie Rechnungswesen, Controlling und Revision (722) wuchs die Beschäftigung mit 5,3%, 2,5% und 3,5% hingegen überdurchschnittlich.

Tabelle 5

Häufigste Berufsgruppen in der maritimen Branche 2025

Berufshauptgruppen	Anzahl	Anteil	Vorjahres- wachstum	Veränderung seit 2015
Maritime Branche	344.938	100,0%	0,5%	5,2%
513 Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag	58.051	16,8%	2,6%	24,4%
521 Fahrzeugführung im Straßenverkehr	33.205	9,6%	-2,6%	-5,4%
714 Büro und Sekretariat	23.422	6,8%	0,2%	-5,5%
713 Unternehmensorganisation und -strategie	18.515	5,4%	-0,7%	-1,0%
516 Kaufleute – Verkehr und Logistik	17.858	5,2%	1,9%	11,0%
251 Maschinenbau- und Betriebstechnik	17.363	5,0%	0,8%	-2,7%
244 Metallbau und Schweißtechnik	8.753	2,5%	-2,2%	-15,3%
242 Metallbearbeitung	8.440	2,4%	-1,5%	0,2%
273 Technische Produktionsplanung und -steuerung	7.430	2,2%	-0,3%	4,7%
252 Fahrzeug-, Luft-, Raumfahrt-, Schiffbautechnik	6.862	2,0%	8,3%	-0,5%
511 Technischer Betrieb des Eisenbahn-, Luft- und Schiffsverkehrs	6.659	1,9%	-2,2%	-12,3%
611 Einkauf und Vertrieb	6.558	1,9%	5,3%	20,5%
524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	5.983	1,7%	-5,3%	-15,3%
732 Verwaltung	5.658	1,6%	2,5%	33,5%
263 Elektrotechnik	5.495	1,6%	1,6%	6,7%
722 Rechnungswesen, Controlling und Revision	5.329	1,5%	3,5%	-0,7%
262 Energietechnik	5.303	1,5%	0,3%	-3,2%
525 Bau- und Transportgeräteführung	4.691	1,4%	3,0%	-3,2%
541 Reinigung	4.185	1,2%	1,1%	-12,9%
292 Lebensmittel- und Genussmittelherstellung	4.092	1,2%	1,3%	-0,8%

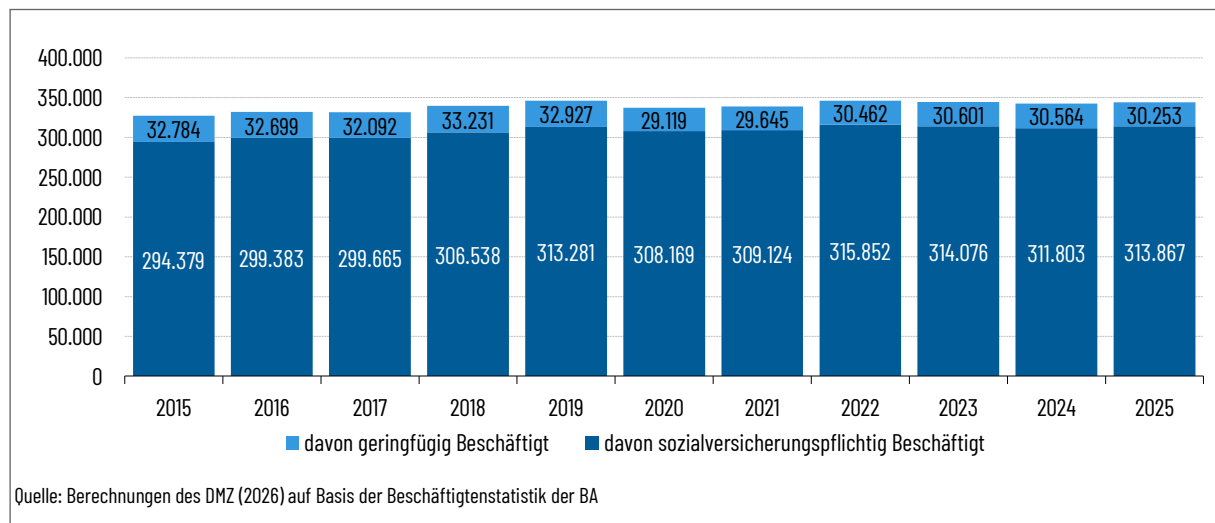
Quelle: Berechnungen des DMZ (2026) auf Basis der Beschäftigtenstatistik der BA

3.3 Beschäftigtenmerkmale

3.3.1 Geringfügige und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung

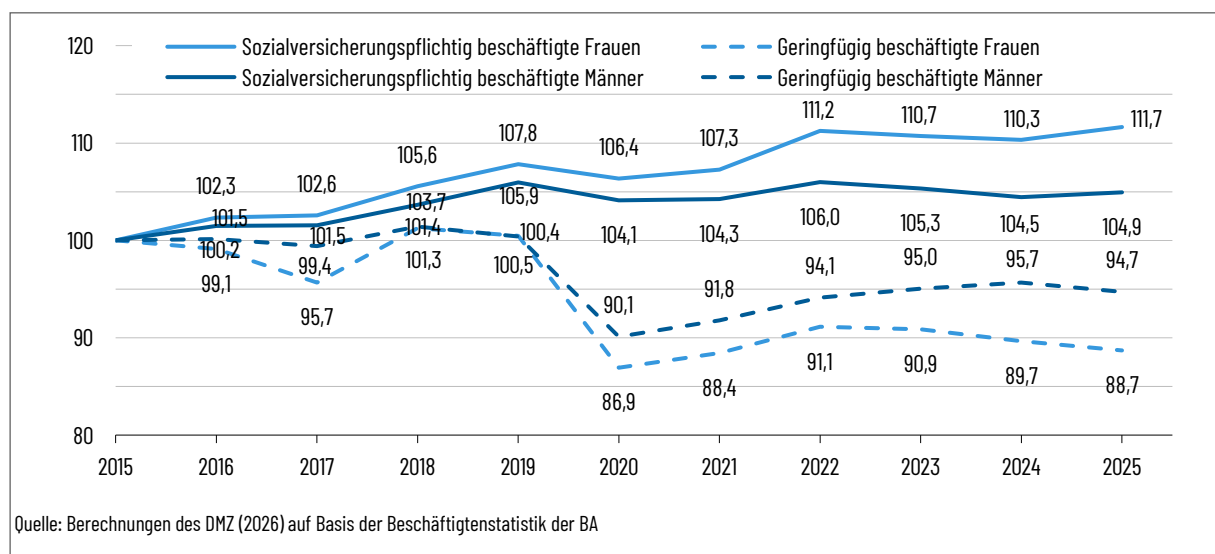
Die Beschäftigtenstruktur der maritimen Branche in Deutschland wurde 2025 weiterhin von einer hohen Zahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter geprägt (Abbildung 5). Deren Zahl stieg gegenüber 2024 um 0,7%, während die Zahl der geringfügig Beschäftigten um 1,0% zurückging. Der Anteil der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung lag 2025 bei 91% – eine Verteilung, die für den Großteil der maritimen Teilbranchen charakteristisch ist. Im Vergleich zur Gesamtwirtschaft lag die maritime Branche damit deutlich über dem bundesweiten Wert von 81,5% und bewegte sich auf einem ähnlichen Niveau wie das verarbeitende Gewerbe mit 93,1%.

Abbildung 5

Geringfügige und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in der maritimen Branche

Differenziert nach Geschlecht zeigte sich, dass die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung seit 2015 bei Männern und Frauen gestiegen ist, bei Frauen jedoch stärker als bei Männern. Gleichzeitig war der Rückgang bei der geringfügigen Beschäftigung bei Frauen ausgeprägter (Abbildung 6). 2025 lag der Anteil der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung bei 92,4% bei Männern und 87,3% bei Frauen.

Abbildung 6

Entwicklung der geringfügigen und sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nach Geschlecht**3.3.2 Auszubildende**

Die Zahl der Auszubildenden ist 2025 deutlich um 6,1% auf 11.439 gestiegen (Abbildung 7). Damit setzte sich der Anstieg aus dem Vorjahr fort, nachdem die Zahl in den Jahren 2021 bis 2023 rückläufig war. Die Entwicklung verlief damit analog zur Gesamtwirtschaft. Der Anstieg 2025 war in der maritimen Branche allerdings besonders ausgeprägt. Insgesamt lag die Zahl der Auszubildenden jedoch weiterhin sechs Prozent unter dem Niveau von 2015 (Abbildung 8).

Abbildung 7

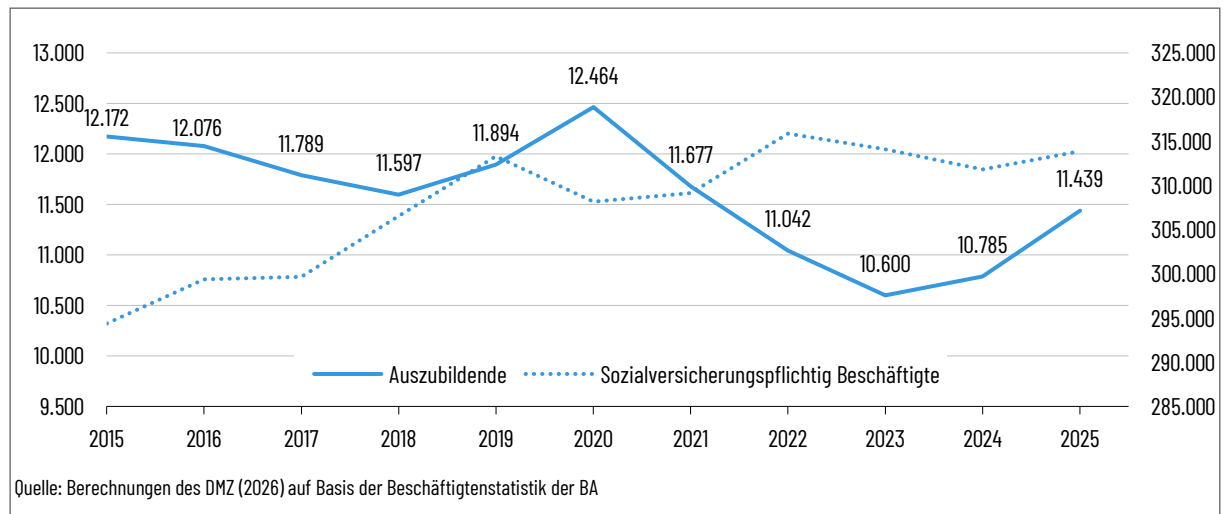
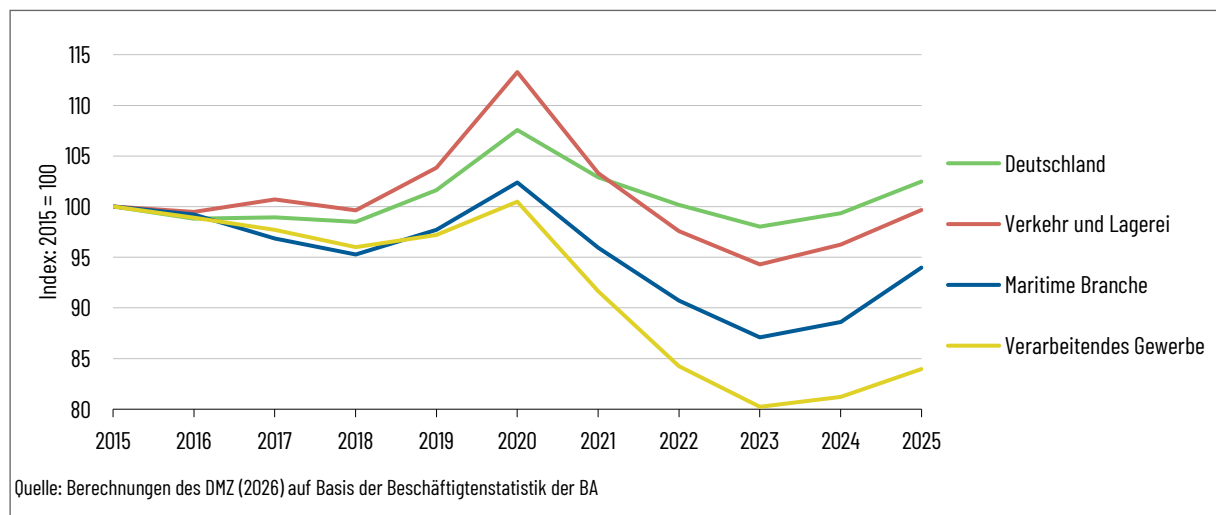
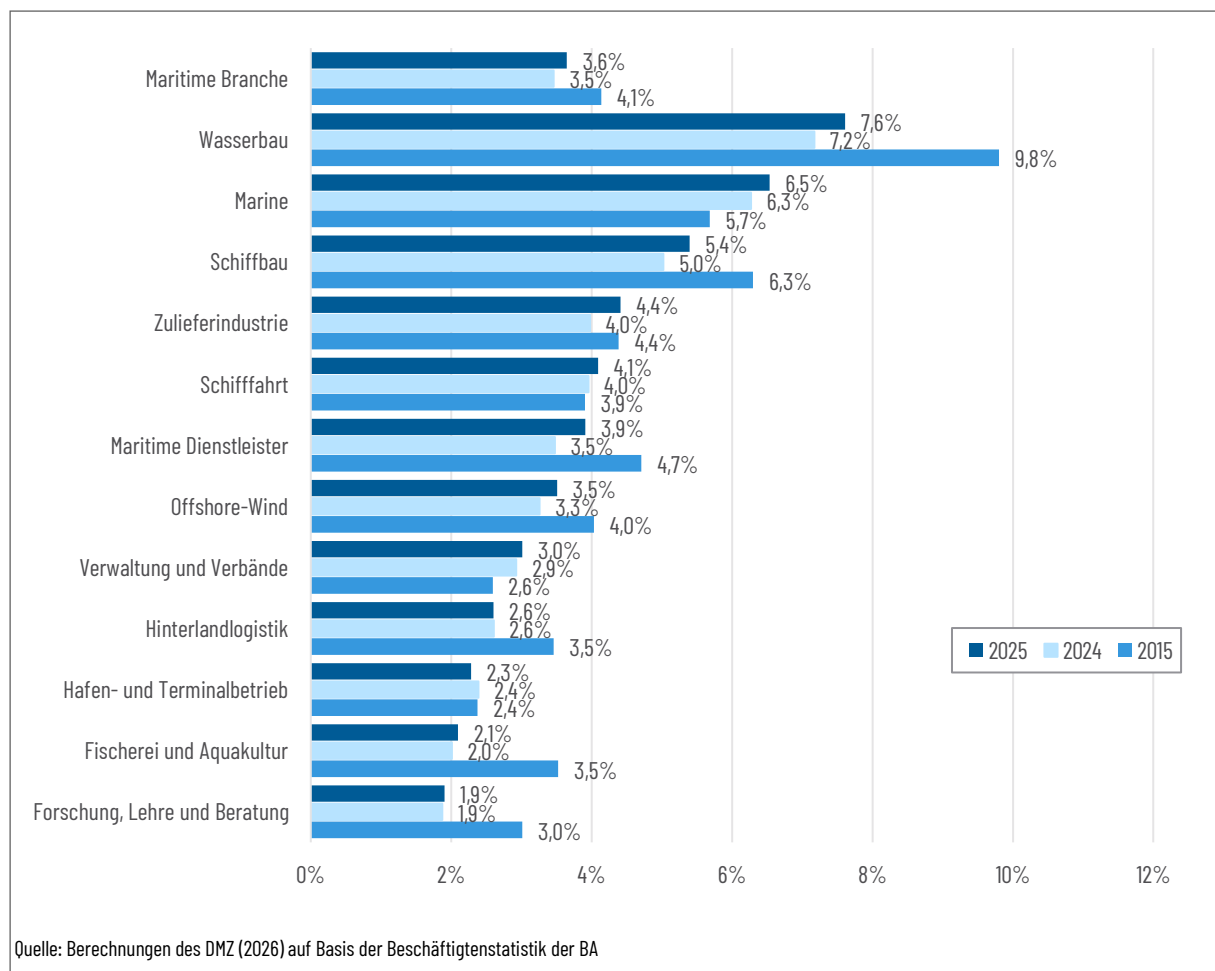
Auszubildende in der maritimen Branche

Abbildung 8

Entwicklung der Auszubildendenzahlen nach Wirtschaftsbereichen

Da die Zahl der Auszubildenden in den vergangenen beiden Jahren stärker stieg als die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, stieg auch der Anteil der Auszubildenden. Dies galt nicht nur für die maritime Branche insgesamt, sondern auch für fast alle Teilbranchen (Abbildung 9). 2025 lag der Anteil lediglich in der Hafenwirtschaft niedriger als 2024. Trotz dieser Entwicklung lag der Auszubildendenanteil in vielen Teilbranchen unter dem Wert von 2015.

Abbildung 9

Auszubildendenanteile an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den maritimen Teilbranchen**3.3.3 Arbeitszeit**

2025 stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowohl in Teilzeit als auch in Vollzeit gegenüber dem Vorjahr um jeweils knapp 1.000 Personen (Abbildung 10). Teilzeitbeschäftigte machten mit rund 46.000 Personen jedoch lediglich 15% der Gesamtbeschäftigung aus. Der Blick auf die Vorjahre zeigt zudem, dass die Teilzeitbeschäftigung seit 2015 kontinuierlich gewachsen ist – mit Ausnahme eines kurzen Rückgangs im Jahr 2020. Die Vollzeitbeschäftigung hat dagegen das Vorkrisenniveau von 2019 bislang nicht wieder erreicht. Sie bewegte sich seitdem in einem eng begrenzten Schwankungsbereich und lag 2025 mit knapp 268.000 Personen auf dem Niveau von 2020 (Abbildung 11).

Der Trend zu mehr Teilzeitbeschäftigung ist kein maritimes Phänomen, sondern zeigt sich auch gesamtwirtschaftlich: 2025 überstieg die Teilzeitquote in Deutschland laut IAB erstmals die Marke von 40%. Als wesentliche Treiber gelten die steigende Erwerbsbeteiligung von Frauen und älteren Beschäftigten, die überproportional häufig in Teilzeit arbeiten. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die durchschnittliche Wochenarbeitszeit der Teilzeitbeschäftigten in den vergangenen Jahren merklich gestiegen ist – von rund 15 Stunden Anfang der 2000er Jahre auf zuletzt etwa 18 Stunden.¹³ Der im Vergleich zur Gesamtwirtschaft deutlich niedrigere Teilzeitanteil von 15% in der maritimen Branche erklärt sich durch die strukturelle Nähe zu den Wirtschaftsbereichen Verkehr und Lagerei sowie dem verarbeitenden Gewerbe, in denen traditionell eine niedrigere Teilzeitquote vorherrscht.

¹³ Vgl. [IAB \(2025\)](#), [Gillmann \(2026\)](#).

Abbildung 10

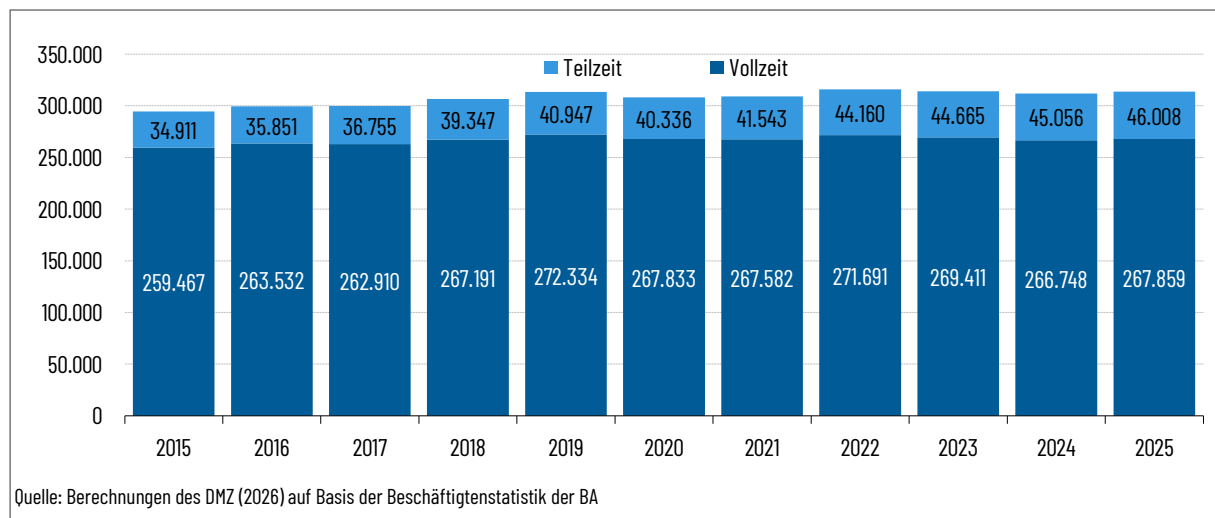
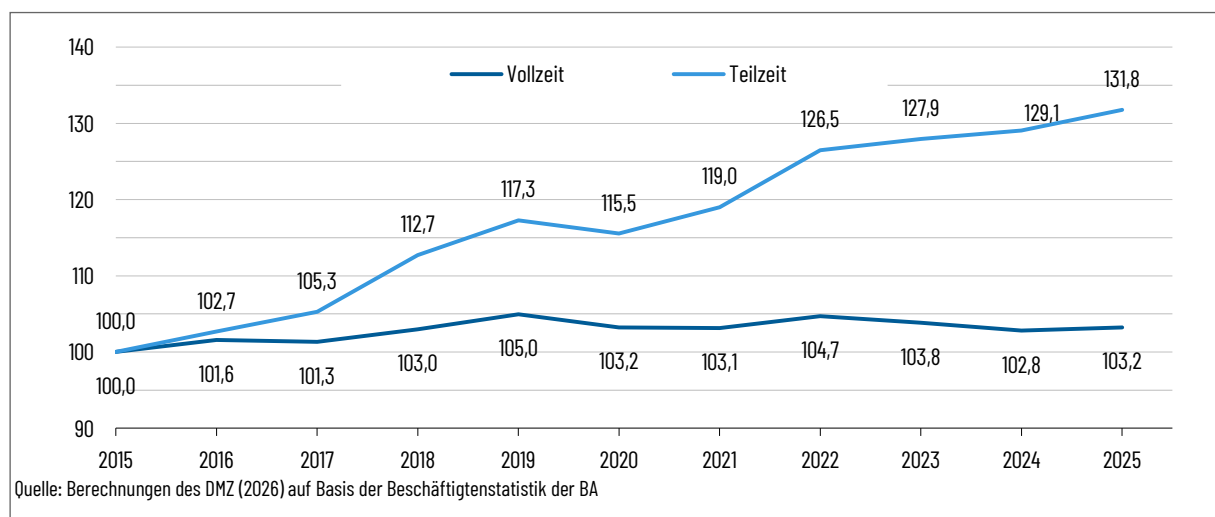
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der maritimen Branche nach Arbeitszeit

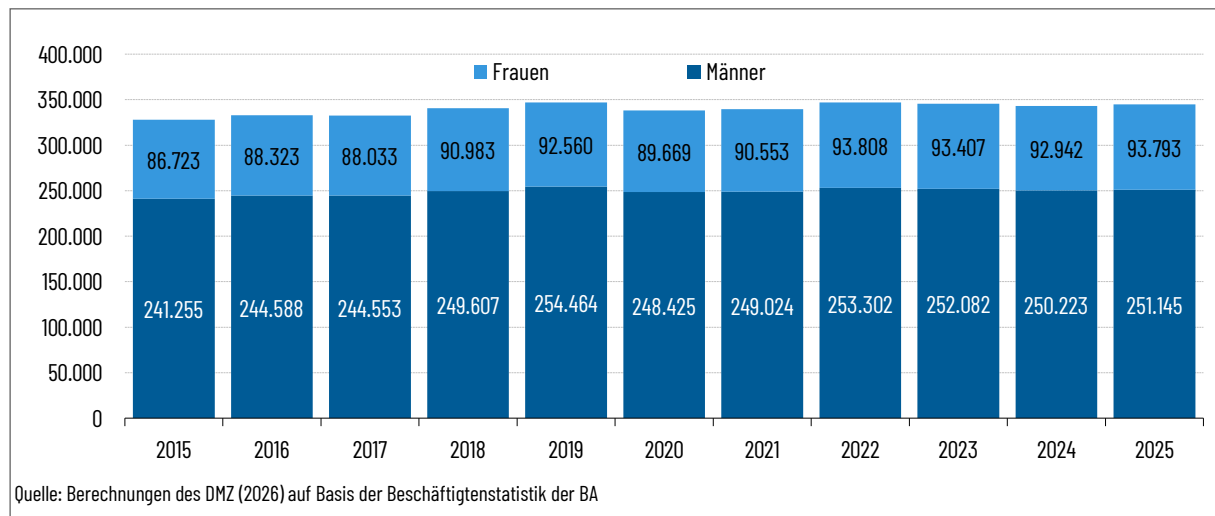
Abbildung 11

Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in der maritimen Branche nach Arbeitszeit**3.3.4 Geschlecht**

2025 arbeiteten in Deutschland rund 93.800 Frauen und 251.100 Männer in der maritimen Branche (Abbildung 12). Gegenüber 2024 stieg die Beschäftigung beider Gruppen um jeweils etwa 900 Personen – dies entspricht einem Wachstum von 0,9% bei Frauen und 0,4% bei Männern. Der Frauenanteil in der Branche, der seit 2015 kontinuierlich steigt, erhöhte sich dadurch um 0,2 Prozentpunkte auf nun 26,1%. Er lag damit weiterhin deutlich unter dem gesamtwirtschaftlichen Frauenanteil von 46,5% – eine Differenz, die sich durch branchenspezifische Strukturmerkmale erklärt. In den Vergleichsbranchen Verkehr und Logistik sowie im verarbeitenden Gewerbe lag der Frauenanteil auf ähnlichem Niveau.

Der Frauenanteil variierte zwischen den maritimen Teilbranchen zum Teil erheblich (Abbildung 13), wobei die Verteilung bekannten gesamtwirtschaftlichen Mustern folgt. Besonders hoch war der Frauenanteil 2025 in *Verwaltung und Verbänden* (63,7%) sowie in *Forschung, Lehre und Beratung* (53,2%). Deutlich niedrigere Werte zwischen 13% und 22% verzeichneten die Logistik-Teilbranchen *Hinterlandlogistik* und *Hafen- und Terminalbetrieb* sowie produzierende Bereiche wie *Zulieferindustrie*, *Schiffbau* und *Wasserbau*. Gegenüber 2024 blieben die Veränderungen des Frauenanteils insgesamt gering; die stärksten Anstiege verzeichneten Schiffbau und Schifffahrt mit einem Plus von 0,9 bzw. 0,7 Prozentpunkten.

Abbildung 12

Beschäftigte in der maritimen Branche nach Geschlecht

Das Beschäftigungswachstum bei Frauen in der maritimen Branche übertraf 2025 erneut das der Männer und setzte damit einen Trend fort, der sich bereits in den Vorjahren abzeichnete (Abbildung 14). Damit hob sich die maritime Branche von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ab, in der die Zahl der männlichen Beschäftigten über den gesamten Betrachtungszeitraum – und auch 2025 – stärker zunahm. Ein ähnliches Bild zeigte sich im verarbeitenden Gewerbe.

Abbildung 13

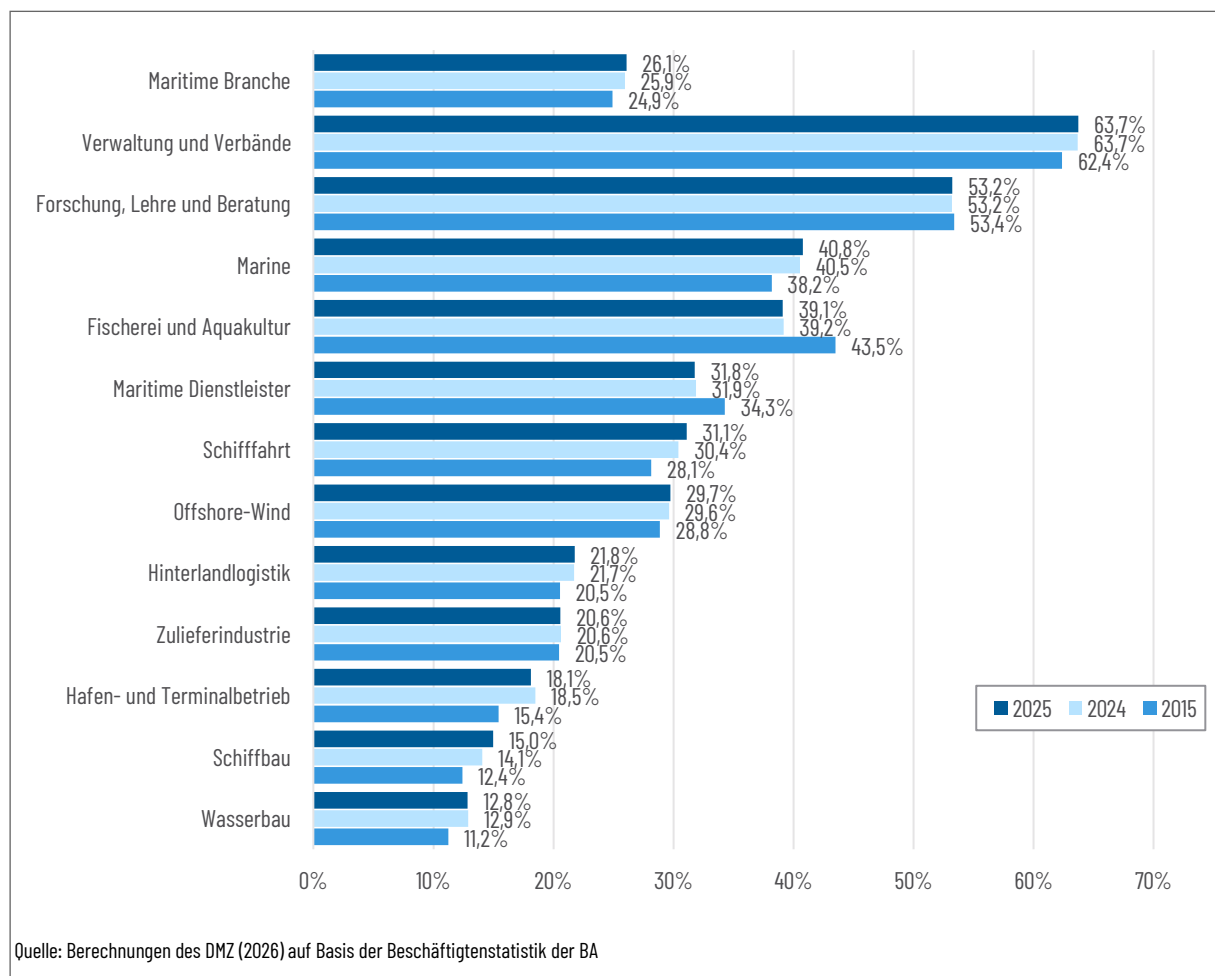
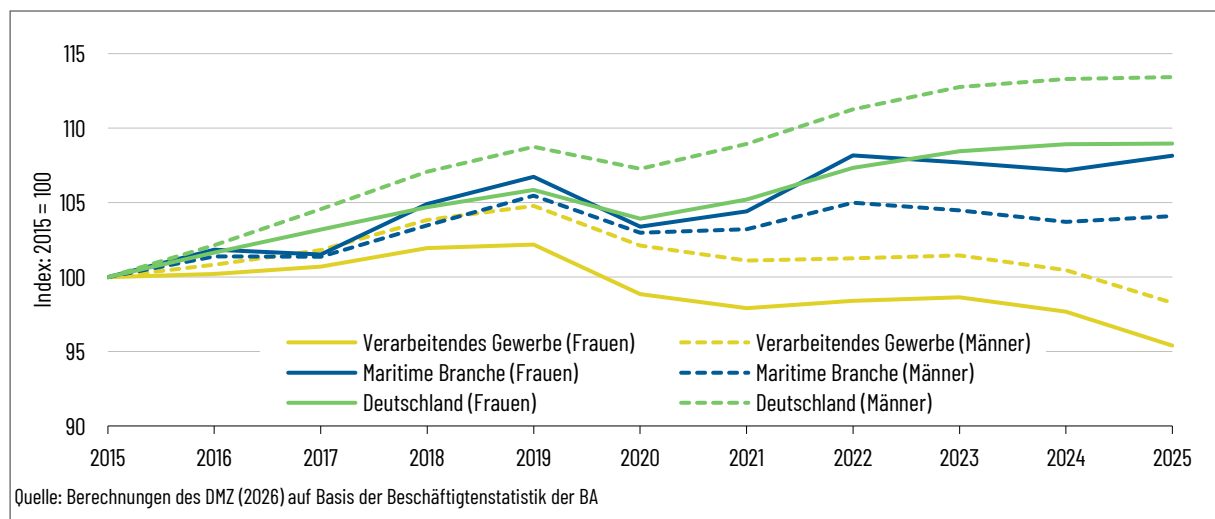
Frauenanteile an den Beschäftigten in den maritimen Teilbranchen

Abbildung 14

Beschäftigungsentwicklung von Männern und Frauen nach Wirtschaftsbereichen**3.3.5 Alter**

Die Altersstruktur der Beschäftigten in der maritimen Branche hat sich seit 2015 deutlich in Richtung älterer Arbeitnehmer*innen verschoben (Abbildung 15). 2025 setzte sich dieser Trend jedoch nicht fort: Der Anteil der über 54-Jährigen sank leicht um 0,6 Prozentpunkte, während die Anteile der unter 25-Jährigen und der unter 35-Jährigen erstmals wieder leicht um jeweils 0,1 Prozentpunkte stiegen. Auch der Anteil der 45- bis 54-Jährigen wuchs 2025 um 0,5 Prozentpunkte. Diese Altersgruppe umfasste nach 2015 die geburtenstarken Babyboomer-Jahrgänge, die seitdem zunehmend in höhere Altersgruppen rücken und damit den deutlichsten Rückgang innerhalb der Altersstruktur verursachten. Dieser Trend setzte sich 2025 erstmals nicht weiter fort.

Abbildung 15

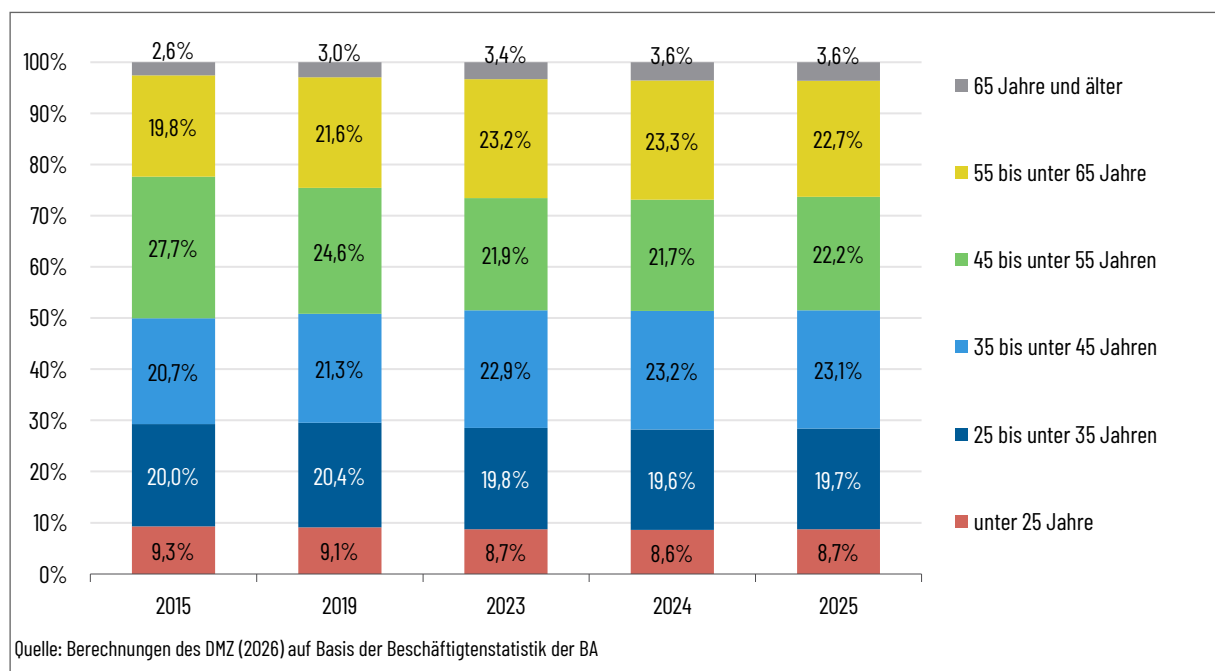
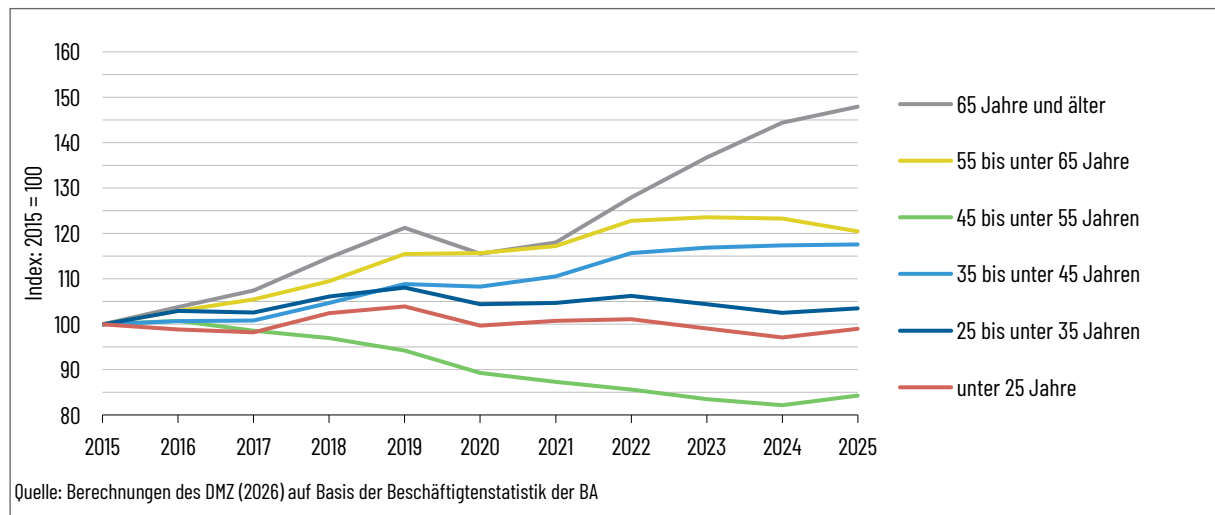
Altersstruktur in der maritimen Branche

Abbildung 16 veranschaulicht diese Entwicklungen im zeitlichen Verlauf. Die Zahl der über 65-Jährigen wuchs seit 2015 um fast 50%, ihr Anteil an der Gesamtbeschäftigung bleibt mit 3,6% jedoch gering. Gleichzeitig zeigt sich der Rückgang bei den 45- bis 54-Jährigen sowie die insgesamt schwache Dynamik bei Beschäftigten unter 35 Jahren. Das Jahr 2025

markiert in mehreren dieser Entwicklungen einen Wendepunkt – wie nachhaltig dieser ist, bleibt abzuwarten. Grundsätzlich ist nicht davon auszugehen, dass sich die maritime Branche langfristig von den allgemeinen demografischen Trends entkoppeln kann. In den kommenden zehn Jahren wird ein erheblicher Teil erfahrener Fachkräfte aus dem Erwerbsleben ausscheiden, während die Zahl nachrückender jüngerer Arbeitskräfte aufgrund des Geburtenrückgangs geringer ausfallen wird. Die maritime Branche steht daher vor der Aufgabe, gezielte Strategien zu entwickeln, um ausreichend Fachkräfte zu gewinnen, den allgemeinen Rückgang an Erwerbspersonen zu kompensieren und vorhandenes Know-how langfristig zu sichern.

Abbildung 16

Beschäftigungsentwicklung nach Alter in der maritimen Branche

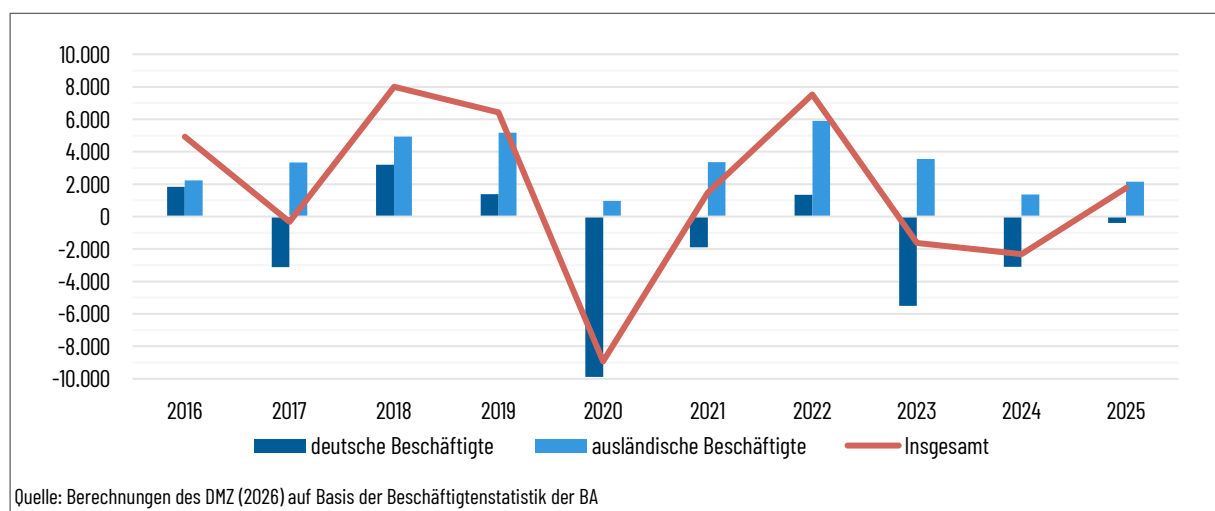


3.3.6 Nationalität

Die Beschäftigung von Personen mit ausländischer Nationalität in der maritimen Branche nahm 2025 weiter zu: Ihre Zahl stieg um 2.200 auf 66.700 Personen, während die Zahl der deutschen Beschäftigten um 400 zurückging. Damit setzte sich ein anhaltender Trend fort – die ausländische Beschäftigung wächst seit zehn Jahren kontinuierlich und stets stärker als die deutsche. 2025 ging das Beschäftigungswachstum in der maritimen Branche damit – wie bereits 2021 – ausschließlich von ausländischen Arbeitskräften aus (Abbildung 17).

Abbildung 17

Veränderung der Beschäftigung nach Nationalität in der maritimen Branche

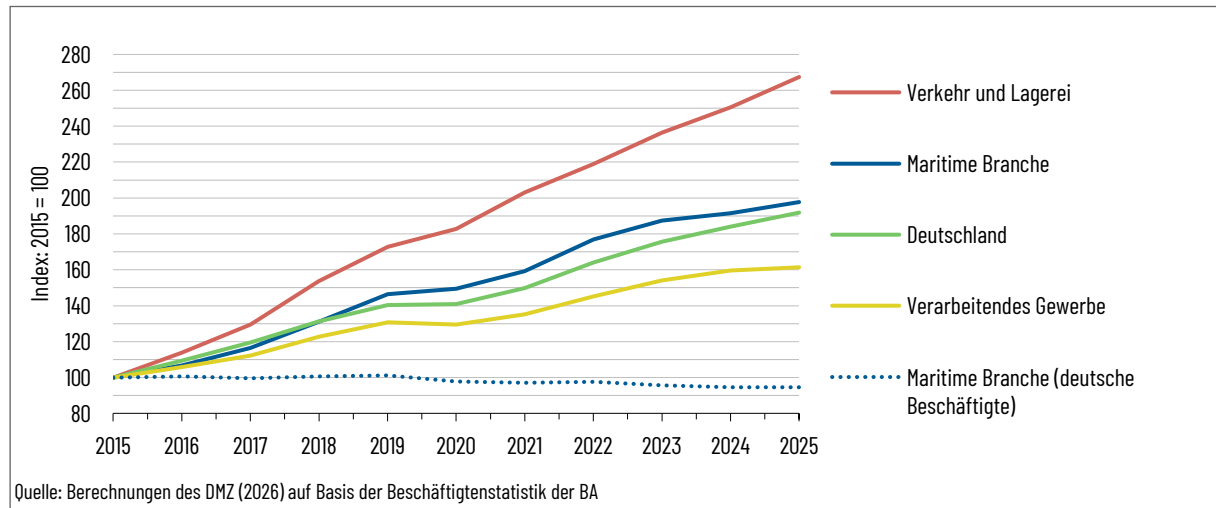


Durch diesen stetigen Anstieg haben Beschäftigte mit ausländischer Nationalität in den vergangenen Jahren erheblich an Bedeutung für die maritime Branche gewonnen: Ihre Zahl hat sich gegenüber 2015 bis 2025 fast verdoppelt. Diese

Entwicklung verlief weitgehend analog zum gesamten deutschen Arbeitsmarkt. Im verarbeitenden Gewerbe fiel der Anstieg etwas geringer aus, im Bereich Verkehr und Lagerei noch stärker. Die Beschäftigung deutscher Arbeitskräfte in der maritimen Branche ist dagegen seit 2020 rückläufig (Abbildung 18).

Abbildung 18

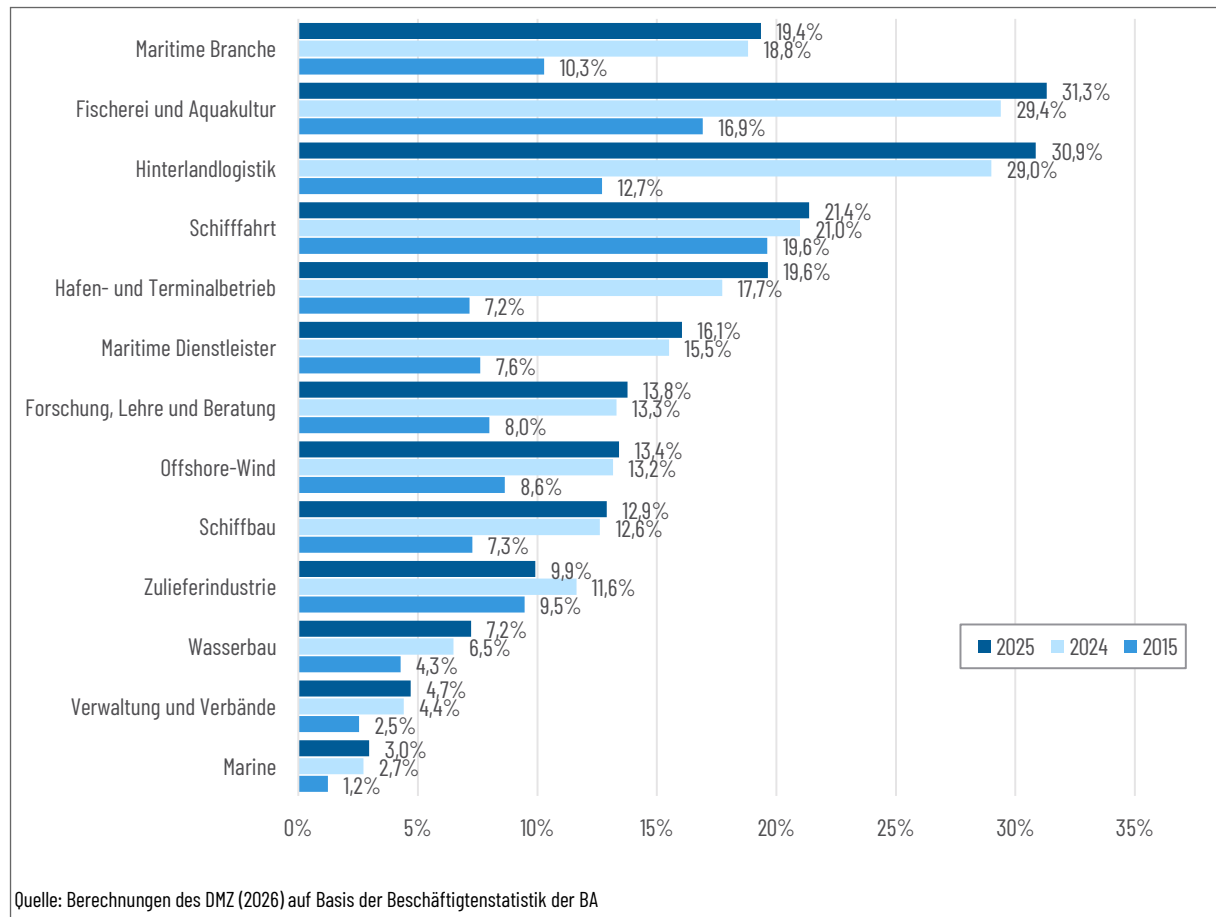
Entwicklung der Beschäftigung mit ausländischer Nationalität



Diese Verschiebung spiegelte sich im Anteil Beschäftigter mit ausländischer Nationalität wider, der 2025 erneut um 0,6 Prozentpunkte auf 19,4% stieg – gegenüber 10,3% im Jahr 2015. Der Trend zeigte sich branchenweit: Mit Ausnahme der Zulieferindustrie stieg der Anteil 2025 in allen Teilbranchen, und gegenüber 2015 lag er überall höher (Abbildung 19).

Abbildung 19

Anteil von Beschäftigten mit ausländischer Nationalität in der maritimen Branche



Der Großteil der ausländischen Beschäftigten war sozialversicherungspflichtig tätig. Ihr Anteil lag 2025 mit 94% über dem der deutschen Beschäftigten von 90%. Zur Herkunft der ausländischen Arbeitskräfte in der maritimen Branche lieferte die zugrundeliegende Auswertung der Beschäftigtenstatistik keine detaillierten Angaben. Der Migrationsmonitor der BA gab jedoch allgemeine Orientierung für Deutschland im Jahr 2025:¹⁴

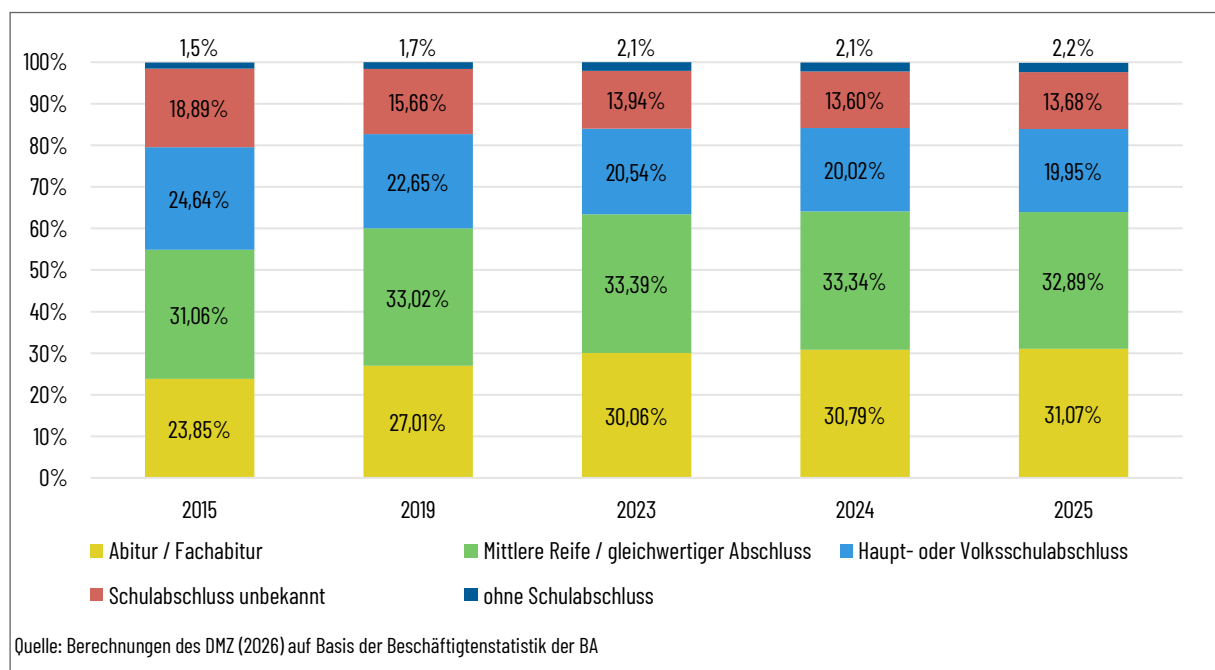
- 43% der ausländischen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten stammten aus der Europäischen Union (EU).
- 27% kamen aus europäischen Nicht-EU-Staaten.
- 11% stammten aus den wichtigsten Herkunftsländern von Asylsuchenden außerhalb Europas.¹⁵
- 18% kamen aus sonstigen Drittstaaten.
- Seit 2018 trugen Drittstaatsangehörige stärker zum Beschäftigungswachstum bei als EU-Ausländer.¹⁶

3.3.7 Schulabschluss

Die Schulabschlagsstruktur der Beschäftigten in der maritimen Branche zeigte 2025 nur marginale Veränderungen, wobei sich die grundlegenden Trends der Vorjahre fortsetzten (Abbildung 20). Der Anteil der Beschäftigten mit Hauptschulabschluss ging weiter zurück, während der Anteil mit Abitur oder Fachabitur weiter stieg. Der Anteil der Beschäftigten mit mittlerer Reife oder einem gleichwertigen Abschluss sank gegenüber den unmittelbaren Vorjahren leicht, lag jedoch weiterhin über dem Niveau von vor 2019. Die Entwicklung in der maritimen Branche verlief dabei analog zur Gesamtwirtschaft und spiegelte zwei übergeordnete Trends wider: die wachsende Zahl an Schulabsolvent*innen mit Fachhochschul- oder Hochschulreife sowie den kontinuierlichen Rückgang von Hauptschulabschlüssen in Deutschland.¹⁷

Abbildung 20

Schulabschlüsse der Beschäftigten in der maritimen Branche



3.3.8 Berufsabschluss

Die Beschäftigtenstruktur nach Berufsqualifizierung wies 2025 – ähnlich wie bei den Schulabschlüssen – einerseits nur geringe Veränderungen, andererseits die Fortsetzung bestehender Trends auf (Abbildung 21). Der Anteil der Beschäftigten

¹⁴ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2026b): Daten für Juli 2025, [Migrationsmonitor Deutschland Januar 2026](#).

¹⁵ Diese sind: Afghanistan, Eritrea, Irak, Iran, Nigeria, Pakistan, Somalia, Syrien.

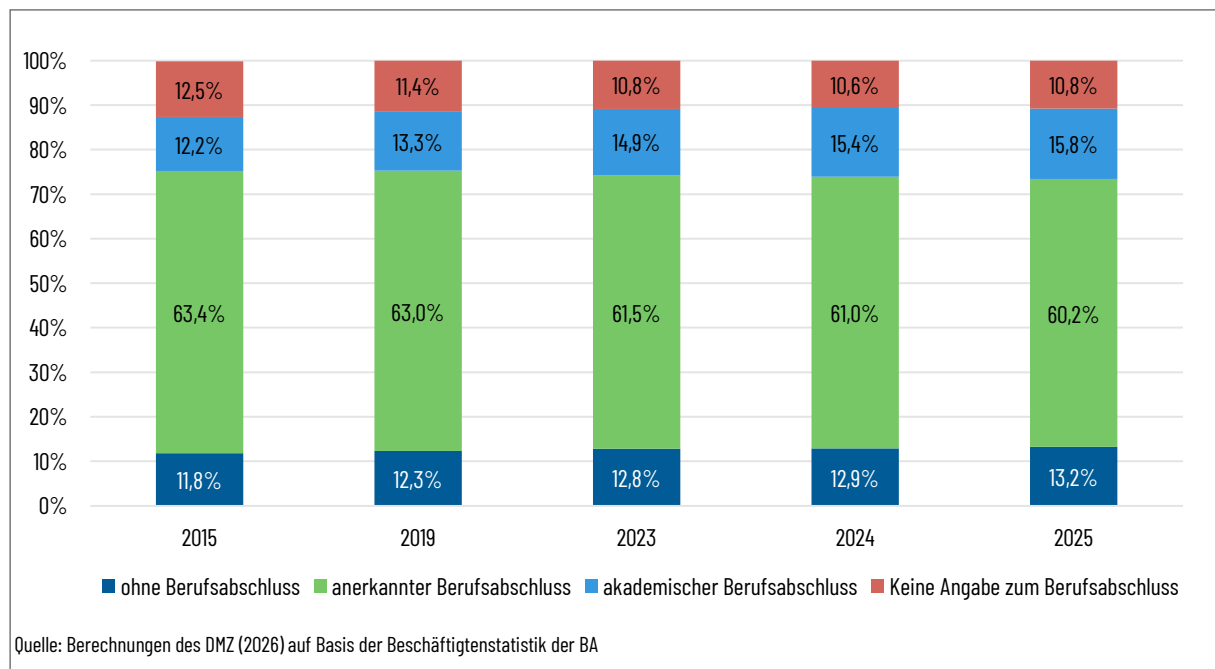
¹⁶ Inklusive Europäischer Wirtschaftsraum und Schweiz.

¹⁷ Vgl. [Destatis \(2024\)](#).

mit anerkanntem Berufsabschluss ging weiter zurück, während die Anteile von Beschäftigten mit akademischem Abschluss sowie ohne anerkannten Berufsabschluss stiegen. Diese Entwicklungen spiegelten zum einen die fortschreitende Akademisierung der deutschen Arbeitswelt wider – begünstigt durch die wachsende Zahl von Absolvent*innen mit Fachhochschul- oder Hochschulreife und die zunehmende Nachfrage nach höherqualifizierten Tätigkeiten in der Wirtschaft.¹⁸ Zum anderen wuchs auch die Zahl formal nicht qualifizierter Beschäftigter. Hierfür waren mehrere Faktoren verantwortlich: die verstärkte Zuwanderung von Personen ohne bzw. ohne in Deutschland anerkanntem Berufsabschluss, die über Jahre hinweg gestiegenen Ausbildungsabbrüche sowie die deutlich gestiegenen Löhne im Helferbereich – die zwar einerseits zur Verringerung der Lohnungleichheit beitrugen, andererseits aber eine Beschäftigung unterhalb des Fachkraftniveaus attraktiver machten.¹⁹

Abbildung 21

Berufsabschlüsse der Beschäftigten in der maritimen Branche



3.3.9 Anforderungsniveau des Berufs

Die Entwicklung der Beschäftigung nach dem Anforderungsniveau der ausgeübten Tätigkeit ist eng verknüpft mit den Berufsabschlüssen. 2025 stieg der Anteil anspruchsvoller Tätigkeiten auf dem Spezialisten- und Expertenniveau wie in den Jahren zuvor weiter an, parallel zum Anstieg der Beschäftigten mit akademischem Berufsabschluss. Der Anteil von Beschäftigten, die Tätigkeiten auf Fachkraftniveau ausführten, sank dagegen weiter. Helfertätigkeiten stiegen 2025 wieder an, nach einem leichten Rückgang im Jahr 2024. Diese Entwicklung kann im Zusammenhang mit dem Anstieg der Beschäftigung von Arbeitskräften ohne Berufsabschluss gesehen werden (Abbildung 22).

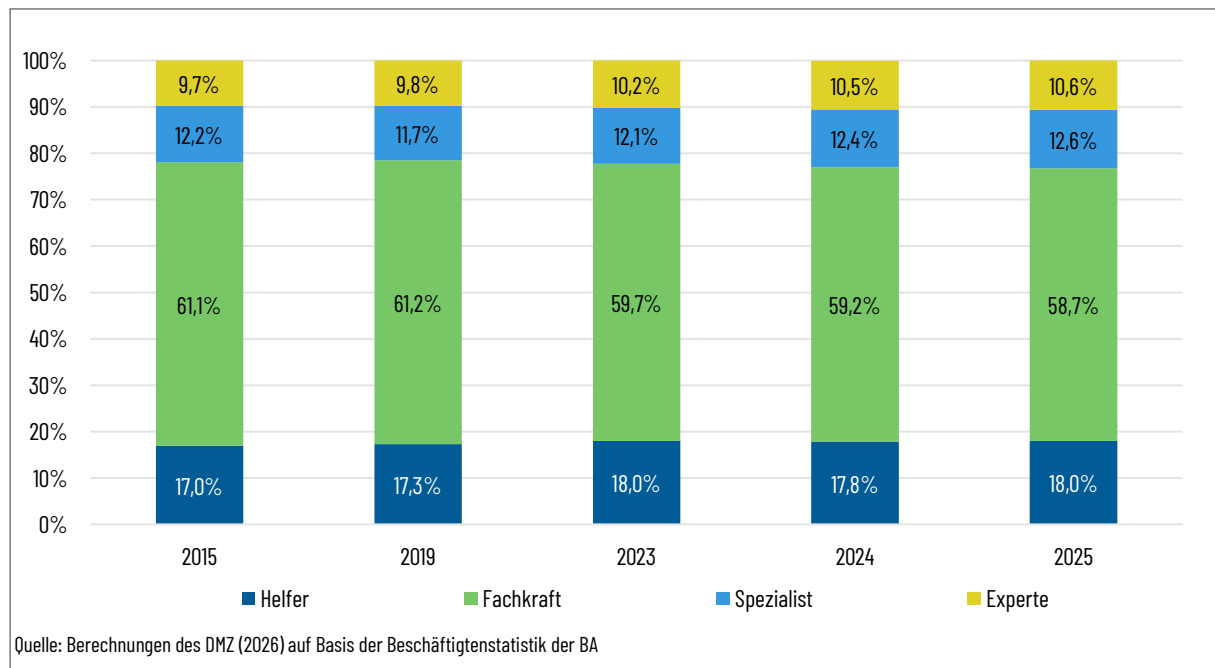
3.4 Vergleich mit den Ergebnissen der Analyse für 2024

Die Berechnungen der Beschäftigung in der maritimen Branche für das Jahr 2025 und 2024 beruhen grundsätzlich auf der gleichen Methodik. Abweichungen in den Beschäftigtenzahlen zwischen dieser Auswertung und der Untersuchung für 2024 ergeben sich hauptsächlich aus der veränderten Erfassung der Beschäftigung in der Marine und neuen Daten bei Teilbranchen, für die die Beschäftigung auf Basis weiterer Informationen berechnet wird. Der Vergleich der Gesamtbeschäftigung in der maritimen Branche aus beiden Untersuchungen zeigt zwei deutliche Unterschiede.

¹⁸ Vgl. [Destatis \(2025\)](#), [Bundesagentur für Arbeit \(2025c\)](#).

¹⁹ Vgl. [Hellwagner et al. \(2025\)](#).

Abbildung 22

Anforderungsniveau der ausgeübten Tätigkeit der Beschäftigten in der maritimen Branche

Zum einen fallen die Zahlen in dieser Analyse in den Jahren vor 2018 um einige hundert Personen niedriger aus als in der Untersuchung für 2024, danach liegen sie um einige hundert Personen höher. Diese Diskrepanz wird durch veränderte Erfassung der Beschäftigung in der Marine verursacht. Die alte Methodik, in der die erfassten Beschäftigungszahlen von 2018 auf Grundlage der Entwicklung des Wirtschaftszweigs 84.22 *Verteidigung* fortgeschrieben wurden, führte im Vergleich zu den jetzt genutzten offiziellen Zahlen der Bundeswehr zu einer Überschätzung der Personen vor 2018 und einer Unterschätzung nach 2018.

Zum anderen ergaben sich in der vorherigen Untersuchung für 2023 und 2024 leichte Beschäftigungszuwächse, während diese Untersuchung für die Jahre einen leichten Beschäftigungsrückgang ergibt. Dieser Effekt resultiert aus deutlich nach unten revidierten Beschäftigungszahlen für die Offshore-Wind-Branche. Die für die Analyse von 2024 genutzten Beschäftigungszahlen einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für Umwelt und Klimaschutz (BMWK) aus dem Jahr 2023 lagen für 2022 1.100 Personen höher als die revidierten Zahlen der Anschlussveröffentlichung aus dem Jahr 2024.²⁰ Diese Differenz setzt sich in der Schätzung der Beschäftigung für die fehlenden Jahre am aktuellen Rand fort und führte damit zu der geänderten Entwicklungstendenz in der Gesamtbeschäftigungszahl für die maritime Branche.

Die Schätzung der Beschäftigung in der maritimen Zulieferindustrie und im maritimen Frachturnschlag für die Häfen führte hingegen zu geringeren Abweichungen zwischen den beiden Berechnungen. Die Beschäftigung fiel für beide Bereiche für das Jahr 2024 in der alten Berechnung knapp 200 Personen höher aus. Dies sind jeweils nur wenige Prozent der jeweiligen Gesamtbeschäftigung. Da beide Ergebnisse eine Überschätzung im Vergleich zu den Beschäftigungszahlen aus dieser Untersuchung auf Basis der veröffentlichten Daten für 2024 vom Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA)²¹, Verband der Air Cargo Abfertiger Deutschlands (VACAD)²² und der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder²³ darstellen, trug dies in der Summe ebenfalls zu dem höheren Beschäftigungswert in der vorherigen Analyse von 2025 bei.

²⁰ Vgl. [BMWK \(2023\)](#), [BMWK \(2024\)](#).

²¹ VDMA Marine Equipment and Systems: Konjunkturspiegel der Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie 2025.

²² VACAD (2025).

²³ Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2026): Datensätze zum Güterverkehr in der Schifffahrt; Destatis (2026b): Schienen-Güterverkehrsstatistik.

4. Fazit

Das DMZ analysiert seit 2024 jährlich die Beschäftigungsentwicklung und Beschäftigtenstruktur in der maritimen Branche in Deutschland und schafft damit eine fundierte Grundlage für arbeitsmarktpolitische Weichenstellungen und strategische Personalplanung von Entscheidungsträger*innen aus Politik und Wirtschaft. Die vorliegende Untersuchung führt diese Analyse mit der etablierten Methodik für das Beschäftigungsjahr 2025 fort.

Die Beschäftigung in der maritimen Branche wuchs 2025 um 0,5% auf rund 245.000 Personen – nach einem leichten Rückgang in den Jahren 2023 und 2024. Diese Entwicklung steht im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Erholung in Deutschland, die 2025 nach zwei Rezessionsjahren wieder ein leichtes Wachstum verzeichnete. Der Beschäftigungsanstieg ist dabei in nahezu allen Teilbranchen der maritimen Wirtschaft zu beobachten; einen Rückgang gab es lediglich im personalintensiven Bereich der Hinterlandlogistik.

Auch die Berufsstruktur entwickelte sich 2025 bei einem Großteil der Tätigkeiten positiv – ein Bild, das sich mit dem allgemeinen Beschäftigungsanstieg über die Teilbranchen deckt. Besonders auffällig ist der starke Zuwachs bei Informatik- und anderen IKT-Berufen, der den fortschreitenden Digitalisierungstrend in der maritimen Branche widerspiegelt. Rückgänge verzeichneten dagegen Berufe der Fahrzeugführung über alle relevanten Verkehrsträger hinweg sowie Berufe im Bereich Metallerzeugung, -bau und -bearbeitung – beides Ausdruck struktureller Veränderungen in einzelnen Teilbranchen.

Die Zahl der Auszubildenden entwickelte sich 2025 zum zweiten Jahr in Folge positiv und stieg gegenüber 2024 um 6,1%, liegt absolut jedoch weiterhin unter dem Niveau vor der COVID-19-Pandemie. Der Beschäftigungsanstieg 2025 ging zu etwa gleichen Teilen auf mehr Männer und Frauen zurück. Da Frauen jedoch nur rund ein Viertel der Branchenbeschäftigten stellten, setzte sich dadurch der Trend des steigenden Frauenanteils fort, der 2025 bei 26,1% lag. Parallel dazu wuchs die Teilzeitbeschäftigung stärker als die Vollzeitbeschäftigung – ein Trend, der auch gesamtwirtschaftlich zu beobachten ist und mit der höheren Erwerbsbeteiligung von Frauen und älteren Beschäftigten zusammenhängt. Wichtiger Treiber des Beschäftigungswachstums waren 2025 erneut Personen mit ausländischer Nationalität: Während die Zahl der deutschen Beschäftigten – wie bereits 2023 und 2024 – leicht sank, stieg die Gesamtbeschäftigung, was damit ausschließlich auf den Zuwachs ausländischer Beschäftigter zurückzuführen ist. Bei den Schul- und Berufsabschlüssen sowie dem Anforderungsniveau der Berufe zeigt sich ein anhaltender Trend zu höherer Qualifikation auf der einen und mehr Beschäftigung mit niedrigem Qualifikationsniveau auf der anderen Seite. Eine Ausnahme vom Entwicklungsverlauf der vergangenen Jahre bildet die Altersstruktur: Die Verschiebung hin zu höheren Altersgruppen (über 55 Jahre) verlangsamte sich 2025 leicht.

In der Gesamtschau verzeichnete die Beschäftigung in der maritimen Branche 2025 ein moderates, konjunkturkonformes Wachstum, das breit über die verschiedenen Teilbranchen verteilt ist. Der Befund eines Beschäftigungsrückgangs in der Hinterlandlogistik bei gleichzeitigem Anstieg in den Häfen und anderen Teilbranchen bedarf dabei weiterer vertiefender Analysen. Bei der Beschäftigtenstruktur setzten sich bei vielen Merkmalen längerfristige Trends fort. Dabei zeigte sich in mehreren Bereichen eine Beschäftigungszunahme jenseits der dominierenden Strukturmerkmale: Frauen, ausländische Staatsangehörige, Teilzeitbeschäftigte und höher Qualifizierte verzeichneten überdurchschnittliche Wachstumsraten – Symptome übergeordneter Arbeitsmarktveränderungen, die auch die maritime Branche erfassen.

Künftige Untersuchungen können weitere Erkenntnisse über die Wechselwirkung zwischen allgemeinen Arbeitsmarktentwicklungen und den spezifischen Anforderungen der maritimen Branche liefern. Zugleich sollte die Methodik für zukünftige Analysen weiterentwickelt und erweitert werden. Besondere Relevanz haben dabei die Teilbranchen Zulieferindustrie, Off-shore-Wind und Hinterlandlogistik, die aufgrund ihrer Beschäftigungsstärke ein hohes Gewicht in der Analyse tragen und gleichzeitig noch Optimierungspotenzial bieten. Darüber hinaus könnte eine regionale Untergliederung der Beschäftigung – in Anlehnung an die BMWi-Studie von 2021 – wichtige zusätzliche Erkenntnisse zur räumlichen Struktur der maritimen Branche in Deutschland liefern.

Literatur

Bundesagentur für Arbeit: Fachstatistiken: Beschäftigung. Online unter <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Fachstatistiken/Beschaeftigung/Beschaeftigung-Nav.html> (abgerufen am 02.03.2026)

Bundesagentur für Arbeit: Grundlagen: KldB 2010 – überarbeitete Fassung 2020. Online unter <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Grundlagen/Klassifikationen/Klassifikation-der-Berufe/KldB2010-Fassung2020/KldB2010-Fassung2020-Nav.html> (abgerufen am 02.03.2026)

Bundesagentur für Arbeit (2026a): Glossar der Statistik der Bundesagentur für Arbeit. In: Grundlagen: Definitionen Januar 2026, Online unter https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Statischer-Content/Grundlagen/Definitionen/Glossare/Generische-Publikationen/Gesamtglossar.pdf?__blob=publicationFile (abgerufen am 02.03.2026)

Bundesagentur für Arbeit (2026b): Migrationsmonitor Deutschland Januar 2026. Online unter https://statistik.arbeitsagentur.de/Statistikdaten/Detail/Aktuell/migrationsmonitor/migrationsmonitor/migrationsmonitor-d-0-xlsx.xlsx?__blob=publicationFile&v=1 (abgerufen am 02.03.2026)

Bundesagentur für Arbeit (2026c): Blickpunkt Arbeitsmarkt: Akademikerinnen und Akademiker. Februar 2026, Online unter https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Statischer-Content/Statistiken/Themen-im-Fokus/Berufe/AkademikerInnen/Allgemeiner-Teil/Generische-Publikationen/1-5-Sozialversicherungspflichtige-Beschaeftigung.pdf?__blob=publicationFile&v=10 (abgerufen am 02.03.2026)

BMWK (2024), Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Bruttobeschäftigung durch erneuerbare Energien 2000 bis 2023, Online unter https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Downloads/E/ee-beschaeftigte-2000-2023.pdf?__blob=publicationFile&v=6 (abgerufen am 02.03.2026)

BMWK (2023), Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Bruttobeschäftigung durch erneuerbare Energien 2000 bis 2022, Online unter https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/E/ee-beschaeftigte-2000-2022.pdf?__blob=publicationFile&v=6 (abgerufen am 02.03.2026)

Bundeswehr: Überblick Personalzahlen der Bundeswehr aus Bundesministerium der Verteidigung A II 5. Online unter <https://www.bundeswehr.de/de/organisation/zahlen-daten-fakten/personalzahlen-bundeswehr> (abgerufen am 02.03.2026)

BMWi (Hg.) (2021), Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Bräuninger, M.; Maatsch, S. et al.: Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland. Bremen 2021, Online unter https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Maritime%20Wirtschaft/Maritime-Wertsch%C3%B6pfung-Studie-Endbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=8 (abgerufen am 02.03.2026)

Gillmann, B. (2026): Wirtschaftsflügel der Union will Recht auf Teilzeit kippen, Handelsblatt Online, 25.01.2026, Düsseldorf. Online unter <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/arbeitsmarkt-wirtschaftsfluegel-der-union-will-recht-auf-teilzeit-kippen/100194494.html> (abgerufen am 02.03.2026)

Hellwagner, T., Söhnlein, D., Weber, E., Yilmaz, Y. (2025): Obwohl Fachkräfte fehlen, haben immer mehr junge Menschen keine Ausbildung, IAB-Forum 24. April 2025. Online unter <https://iab-forum.de/obwohl-fachkraefte-fehlen-haben-immer-mehr-junge-menschen-keine-ausbildung/> (abgerufen am 02.03.2026)

IAB (2025), Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung: IAB-Arbeitszeitrechnung für das dritte Quartal 2025: Immer mehr Beschäftigte arbeiten in Neben- und Teilzeitjobs, Presseinformation des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung vom 02.12.2025. Online unter <https://iab.de/presseinfo/immer-mehr-beschaeftigte-arbeiten-in-neben-und-teilzeitjobs/> (abgerufen am 02.03.2026)

IHK Nord (2025): Konjunkturreport - Maritime Wirtschaft - Herbst 2025, 16.12.2025, Hamburg. Online unter <https://www.ihk-nord.de/servicemarken/presse/mitteilungen/pm-maritime-konjunktur-herbst-2025-6844444> (abgerufen am 02.03.2026)

Kopp, M. (2026): So sicher sind die Arbeitsplätze bei HHLA, Hapag-Lloyd und Co, Hamburger Abendblatt Online, 14.02.2026, Hamburg. Online unter <https://www.abendblatt.de/hamburg/wirtschaft/article411179994/hafen-hamburg-wie-sicher-sind-die-arbeitsplaetzejobs-bei-hhla-hapag-lloyd-eurogatehpa-und-co.html> (abgerufen am 02.03.2026)

Marinekommando: Jahresbericht des Marinekommandos, Rostock, Jahrgänge 2015 bis 2023. Neuere Jahrgänge online unter <https://www.bundeswehr.de/de/organisation/marine/aktuelles> (abgerufen am 02.03.2026)

Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (2025): Gemeinschaftsdiagnose Herbst 2025: Expansive Finanzpolitik kaschiert Wachstumsschwäche. Online unter https://gemeinschaftsdiagnose.de/wp-content/uploads/2025/10/IfW_Kiel_GD_2_2025_V46_WEB.pdf (abgerufen am 02.03.2026)

Puckelwald, J. (2025): Ein Schiff ist nur so gut wie seine Besatzung. Beschäftigung und Beschäftigtenstruktur in der deutschen maritimen Branche von 2015 bis 2024, DMZ Working Paper 03. Online unter https://dmz-maritim.de/wp-content/uploads/2025/04/03_WorkingPaper_Beschaeftigungsanalyse_Ein-Schiff-ist-nur-so-gut-wie-seine-Besatzung_04-2025_v2.pdf (abgerufen am 02.03.2026)

SMM Maritime Industry Report 2025, 14.10.2025, Hamburg. Online unter <https://www.smm-hamburg.de/news-details/article/smm-maritime-industry-report-2025> (abgerufen am 02.03.2026)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2026): Güterverkehr in der Binnenschifffahrt / Seeschifffahrt, Online unter <https://www.statistikportal.de/de/veroeffentlichungen/open-data-schiffsverkehr> (abgerufen am 09.01.2026)

Destatis (2026a), Statistisches Bundesamt: Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2025 um 0,2 % gewachsen. Wirtschaftsleistung in Deutschland nimmt nach zwei Rezessionsjahren wieder leicht zu, Pressemitteilung Nr. 017 vom 15. Januar 2026. Online unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/01/PD26_017_811.html (abgerufen am 02.03.2026)

Destatis (2026b), Jahreserhebung der Schienen-Güterverkehrsstatistik, Sonderauswertung zu Versandregion (NUTS-3 im Inland, NUTS-2 im Ausland), Empfangsregion (NUTS-3 im Inland, NUTS-2 im Ausland), Beförderungsmenge in Tonne. Vom 09.01.2026.

Destatis (2025), Statistisches Bundesamt: Qualität der Arbeit - Erwerbstätige in hochqualifizierten Berufen. Online unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Qualitaet-Arbeit/Dimension-6/erwerbstaetige-hochqualifiziert-berufe.html> (abgerufen am 02.03.2026)

Destatis (2024), Statistisches Bundesamt: Bildungsstand der Bevölkerung - allgemeiner Schulabschluss, Personen in 1000. Online unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bildung-Forschung-Kultur/Bildungsindikatoren/bildungsstand-tabelle.html> (abgerufen am 02.03.2026)

VACAD (2025), Verband der Air Cargo Abfertiger Deutschlands e.V.: Quartalszahlen zu Umschlagsmengen und Beschäftigung. Online unter <http://www.vacad.org/aktuelles.html> (abgerufen am 02.03.2026)

VDMA, Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau – Marine Equipment and Systems: Konjunkturspiegel der Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie (unterschiedliche Jahrgänge), Hamburg. Ergebnisse z.T. verfügbar online unter <https://vdma.eu/de/> (abgerufen am 02.03.2026)