

Antrag

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Beate Walter-Rosenheimer, Harald Ebner, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Maritime Ausbildung in Kooperation mit den Küstenländern neu ausrichten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Anzahl der Studierenden im Studienfach Nautik und angrenzender Ausbildungsberufe nimmt seit einigen Jahren drastisch ab.¹ Der Nachwuchsmangel macht sich auch bei den Lotsen bemerkbar, die bis 2024 zu über einem Drittel in Rente gehen werden.² Die geringe Anzahl an Absolventen kann sich langfristig als Beschäftigungsrisiko erweisen. Damit besteht das Risiko, eine langfristige und qualitativ hohe Ausbildungsmöglichkeit in Deutschland auf Dauer nicht mehr aufrechterhalten zu können. Es droht langfristig gar der Verlust maritimen Know-hows.

Noch in den Jahren 2006 bis 2008 gab es aufgrund des damaligen Booms in der Seeverkehrswirtschaft einen sehr hohen Bedarf an Absolventen und Auszubildenden, inzwischen ist die Nachfrage wieder deutlich zurückgegangen. Die Hochschulen in Bremen, Elsfleth, Flensburg, Leer und Wismar haben anhaltend rückläufige Studierendenzahlen. Andererseits wird in anderen Ländern der Welt auch professionell ausgebildet, etwa die VR China oder die Seefahrernation Philippinen. In diesem weltweiten Wettbewerb in der international ausgerichteten Schifffahrt muss Deutschland einen Weg finden, langfristig über die Qualität der Ausbildung zu überzeugen.

Durch die angespannte Situation in der Seeschifffahrt finden Studierende oder fertig Ausgebildete immer weniger Möglichkeiten, an Bord Praxiserfahrung zu sammeln. Aufgrund des verstärkten Kostendrucks, dem die Reeder ausgesetzt sind, werden deutlich weniger Praktikumsplätze angeboten und es sinkt auf Seiten der Unternehmen die Bereitschaft der Übernahme oder Einstellung nach fertiger Lehre bzw. abgeschlossenem Studium.

Es besteht die Frage, inwieweit die Reeder zur Ausbildung ihrer Verantwortung für den maritimen Standort Deutschland nachkommen und sich im Rahmen des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung oder etwa der neuen „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ stärker für eine bedarfsorientierte maritime Ausbildung und die Zukunft des maritimen Standorts langfristig engagieren müssen.

¹ Vgl. www.radiobremen.de/nordwestradio/sendungen/nordwestradio_journal/wenigernautikstudenten102.html

² Vgl. www.kn-online.de/Schleswig-Holstein/Aus-dem-Land/Den-Lotsen-an-der-Kueste-in-Schleswig-Holstein-geht-der-Nachwuchs-aus

Dabei müssen auch neue Ausbildungsmodelle, die in anderen Bereichen erfolgreich sind und die auch mit den Unternehmen zusammen umsetzbar sind (z. B. duale Studiengänge) einbezogen werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. ein bedarfsorientiertes maritimes Ausbildungskonzept zusammen mit den Küstenländern für eine nachhaltige Neuausrichtung der maritimen Ausbildungsberufe zu erarbeiten und dem Bundestag bis zur Maritimen Konferenz 2015 ein Ergebnis vorzulegen,
2. bei den Küstenländern und der Seeverkehrswirtschaft darauf hinzuwirken, dass die existierenden Ausbildungs- und Studiengänge evaluiert und gegebenenfalls diese Angebote im Hinblick auf eine stärkere Verzahnung zwischen Praxis und Hochschulausbildung durch duale Studiengänge überarbeitet und ergänzt werden,
3. geeignete Maßnahmen zur Steigerung der Bereitschaft der Reeder, Auszubildende und Praktikanten einzustellen zu prüfen und dem Bundestag über das Ergebnis bis zur Maritimen Konferenz 2015 zu berichten,
4. durch eine Anpassung des Flaggenrechtsgesetzes die Verwendungsmöglichkeiten der Ausbildungsfördermittel, die durch die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland verwaltet werden, zu erweitern, insbesondere Praktika für Studienanfänger auch auf Schiffen unter europäischer Flagge zu ermöglichen,
5. den finanziellen und rechtlichen Rahmen der Ausbildungsförderung (Schifffahrtsbeihilfen) zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen, die optimalen Voraussetzungen für Ausbildung im maritimen Bereich zu schaffen und dem Bundestag über die Ergebnisse bis zur Maritimen Konferenz 2015 zu berichten,
6. der bestehenden Unterbeschäftigung und dem dadurch verstärkt drohenden Nachwuchsmangel bei den See- und Hafenlotsen durch geeignete Maßnahmen wie einer Anpassung des Seelotsengesetzes entgegenzuwirken, weitere Maßnahmen zu prüfen und dem Bundestag bis zur Maritimen Konferenz 2015 über das Ergebnis zu berichten,
7. die Bedingungen der deutschen Flagge dienstleistungsorientiert zu verändern und nach Verhandlungen mit den Küstenländern bis spätestens Ende 2016 die bisher zerstreuten Zuständigkeiten bei Bund, Ländern und Kommunen im Rahmen der Eintragung eines Schiffes in das Schiffsregister bzw. beim Wechsel der Flagge eines Schiffes in das deutsche Register so zusammenzuführen, dass ein Reeder nur noch eine Stelle zur Registrierung kontaktieren muss und die neue Anlaufstelle für die deutsche Flagge dienstleistungsorientiert errichtet wird.

Berlin, den 7. Oktober 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Zu 1.: Die Krise in der deutschen Seeschifffahrt muss jetzt dazu genutzt werden, die maritime Ausbildung neu auszurichten und die vielseitigen Ausbildungswege und -möglichkeiten optimal zu verzahnen und auf den aktuellen Bedarf anzupassen. Dabei muss das bisherige hohe Ausbildungsniveau gesichert werden. Die maritimen Berufe und ihre Ausbildungsmöglichkeiten müssen besser in der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden.

Bund und Länder müssen sich aufgrund der verfassungsrechtlichen Aufgabenteilung im Bildungs- und Hochschulbereich über die Neuausrichtung der maritimen Ausbildungsberufe verständigen, um den Bereich zukunftsfähig auszurichten. Dabei müssen sie verstärkt kooperieren und Konzepte zur Zukunft der maritimen Ausbildung erarbeiten.

Für die Ausbildung von Seeleuten gelten international vereinbarte Regelungen, die national übernommen werden (z. B. sog. STCW-Übereinkommen 1978, Seearbeitsübereinkommen 2006). Dadurch ist eine internationale Vergleichbarkeit der Seefahrtausbildung möglich.

An fünf Hochschulen kann in Deutschland ein Abschluss erlangt werden, der für das Fahren auf Hoher See befähigt. Außerdem gibt es weitere nautische und technische Ausbildungsmöglichkeiten (etwa die Schiffsmechanikerausbildung) und Kombinationsmöglichkeiten der Ausbildungsgänge, die das Ausbildungssystem komplettieren und durchlässig gestalten. Dadurch führen mehrere Wege zum seemännischen Patent sowie zu nautisch-technischen Berufen in der Seeschifffahrt.

Zu 2.: Für beide Seiten, sowohl Absolventen als auch Reeder, erscheint ein duales Studium als zielführendste Lösung, praxisnahe Ausbildung anzubieten. Dieser Weg sollte daher vermehrt als Ausweg aus der Ausbildungskrise gewählt werden, um Theorie und Praxis optimal zu verzahnen und um die gegenseitige Verantwortung von Auszubildendem und Ausbildungsbetrieb zu erhöhen und damit das Ergebnis und die Qualität der Ausbildung zu verbessern. Die aktuellen Ausbildungs- und Studiengänge müssen dabei erfasst und evaluiert werden.

Zu 3.: Seit mehreren Jahren ist ein Mangel an Praktikumsplätzen an Bord deutscher Schiffe feststellbar. Dadurch kann der Einstieg in das Studium, aber auch in die Praxisphase nach dem Studium scheitern. Damit Auszubildende/Studierende sowie Absolventen auf ein verbessertes Angebot zurückgreifen können, müssen Bund und Länder die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft bzw. die Bildungs- und Hochschullandschaft anpassen.

Zu 4.: Eine Änderung der Zweckbindung der Mittel der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland ist nur durch eine Änderung des Flaggenrechtsgesetzes (FIRG) zu erreichen. Erst zu Beginn des Jahres 2013 hatten der Bund und die Reeder die Stiftung gegründet, mit dem Ziel, die Ausbildung stärker zu fördern. Bisher sind jedoch Praktikumsplätze an Bord der Schiffe nicht förderfähig und scheinen daher für Arbeitgeber weniger attraktiv.

Zu 5.: Im Rahmen des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung hat die Bundesregierung den Reedern als Ausgleich für höhere Belastungen finanzielle Beihilfen zugesichert, wenn sie weiter am Standort Deutschland festhalten. Diese Maßnahmen sind nochmals zu überprüfen und gegebenenfalls bezüglich verbindlicher Regelungen zur Verlängerung einer Ausbildungsbeihilfe anzupassen.

Zu 6.: Über 35 Prozent der 850 deutschen Lotsen werden bis Ende 2024 in Rente gehen. Bis spätestens dahin ist der Nachwuchs für die scheidenden See- und Hafenslotsen nicht gesichert. Vor allem die stets rückläufigen Zahlen an Fachhochschulabsolventen bereiten der an der Küste wichtigen Berufsgruppe große Sorgen. Hier müssen Lösungen gefunden werden, um das Lotswesen langfristig zu sichern.

Zu 7.: Die Ausgestaltung der Regelungen der deutschen Flagge hat auch direkte bzw. indirekte Auswirkungen auf die Beschäftigungs- und Ausbildungssituation an Bord der Schiffe. So gilt beim Fahren unter deutscher Flagge auch die deutsche Schiffsbesetzungsverordnung, wonach eine bestimmte Anzahl an höherrangigen Crewmitgliedern deutscher oder EU-Nationalität besetzt werden müssen. Dadurch steigen die Personalkosten der Reeder als Bestandteil der Schiffsbetriebskosten deutlich. Hilfreich wären hier Lösungsansätze, die die Absolventen deutscher Hochschulen, Auszubildender und die Interessen deutscher Reeder ausgleicht.

Um die Bedingungen der deutschen Flagge zu verbessern, bedarf es weiterer Vorteile und Attraktivitätssteigerungen. Eine optimale Ausgestaltung der Flaggenkriterien heißt auch, den Aufwand zur Registrierung eines Schiffes möglichst gering zu halten. Die Bedingungen der deutschen Flagge müssen daher dringend verändert

werden. Bisher müssen Reeder mindestens zwölf verschiedene Behörden kontaktieren, um ein Schiff zu registrieren. In der Beantwortung der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zählt die Bundesregierung folgende zu kontaktierende Stellen auf, deren Zuständigkeiten bei Bund, Ländern und Kommunen liegen: das Amtsgericht, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, die Bundesnetzagentur, das Seemannsamt, den Hafenzärztlichen Dienst sowie das Finanzamt, die Agentur für Arbeit, die Arbeitsschutzbehörde, die Rentenversicherung und das Ausländeramt und bei Bedarf eine deutsche Auslandsvertretung.³

Dies ist im Vergleich zu vielen anderen Flaggenstaaten nicht mehr zeitgemäß und bedarf dringender Änderung. Die Koordinierung der beteiligten Bundesministerien untereinander sowie der Länder sind daher sicherzustellen.

³ Vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 17/7208, S. 1 f