

Antrag

der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Edelgard Bulmahn, Carl Ewen, Elke Ferner, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Volkmar Kretkowski, Dr. Ulrich Janzen, Heide Mattischeck, Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Siegfried Scheffler, Dr. Peter Struck, Berthold Wittich, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Konzept zur Sicherung der nautischen Qualifikation

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Bundesminister für Verkehr wird aufgefordert,

1. so schnell wie möglich ein realistisches Konzept zur Sicherung der nautischen Qualifikation im Sekundärbereich der Seeverkehrswirtschaft vorzulegen,
2. ein am zukünftigen Bedarf orientiertes Konzept über Anzahl und technische Einrichtung der Ausbildungsstätten für den nautischen Bedarf auf Bund-Länder-Ebene zu erarbeiten,
3. die Finanzbeiträge für die Seeschifffahrt zukünftig an besetzte Ausbildungsplätze zu binden,
4. eine Ausbildungsabgabe für Schiffe einzuführen, auf denen Ausbildungsplätze nicht besetzt werden.

Bonn, den 10. November 1993

**Dr. Margrit Wetzel
Klaus Daubertshäuser
Robert Antretter
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Edelgard Bulmahn
Carl Ewen
Elke Ferner
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger**

**Volkmar Kretkowski
Dr. Ulrich Janzen
Heide Mattischeck
Albrecht Müller (Pleisweiler)
Dr. Rolf Niese
Siegfried Scheffler
Dr. Peter Struck
Berthold Wittich
Hans-Ulrich Klose und Fraktion**

Begründung

Die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf den Bundeswasserstraßen erfordert, daß Schiffe unterschiedlichster Größenordnungen und Standards in den nautisch anspruchsvollen Revieren der Bundeswasserstraßen sicher geführt werden müssen. Die dafür erforderlichen Nautiker wechselten in der Vergangenheit nach einer gewissen Fahrenszeit aus der Seefahrt gern in entsprechende Landberufe über. Bedingt durch die starken Ausfluggungswellen unter Gefälligkeitsflaggen und die damit einhergehende Reduzierung der Schiffe unter deutscher Flagge verliert der Seemannsberuf in der Bundesrepublik Deutschland extrem an Attraktivität. Ausbildungsplätze werden nicht mehr besetzt, ein „Ausfahren“ der Patente ist in zunehmendem Maße nicht mehr möglich. Nicht nur in der Seefahrt werden deutsche Kapitäne und Schiffsoffiziere fehlen, sondern ganz besonders im für die Sicherheit verantwortlichen Sekundärbereich, d. h. im Lotswesen, in der Landradarberatung, in den Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen des Bundes und in der Hafenwirtschaft. Die Bundesregierung trägt damit eine besondere Verantwortung für die Sicherheit des nautischen Nachwuchses.

Der Bundesregierung liegen Gutachten über die zu erwartenden Engpässe in der Nachwuchssicherung vor. Ebenso wurden von Verbänden und Institutionen Konzepte zur Anpassung der Ausbildung an die Erfordernisse der Zukunft vorgelegt. Die Zukunft der unter Länderhoheit stehenden Ausbildungsstätten ist davon mitbetroffen.

Der Bundesminister für Verkehr hat außerdem ein Expertengremium berufen, das bis zum Jahresende 1993 Konzepte zur Sicherung der deutschen Seeschifffahrt, zur Verlagerung von Verkehrsanteilen auf den Wasserweg und zur Standortsicherung der deutschen Häfen entwickeln soll. Die Ergebnisse müssen kompatibel mit der Konzeption der Nachwuchssicherung sein.

Der Bundesminister für Verkehr hat sich des Problems der Nachwuchssicherung entledigt, indem er die Erarbeitung eines Konzeptes dem Seeverkehrsbeirat, einem die Regierung beratenden Gremium, übertragen hat. Ergebnisse wären, wenn überhaupt, von diesem Beratungsgremium, da es nur einmal jährlich tagt, frühestens Mitte 1995 zu erwarten. Damit fehlt zugleich eine wichtige Komponente sachlicher Zuarbeit für die Ergebnisse des Expertengremiums.

Der Deutsche Bundestag muß hier korrigierend eingreifen und die umgehende Lösung der nautischen Nachwuchsfrage und der offenen Fragen zur zukünftigen Ausbildungssituation verlangen.

Da die Bundesrepublik Deutschland in der Vergangenheit keine eigene Ausbildung nautischen Fachpersonals betreiben mußte, sondern dies überwiegend von den Schifffahrtstreibenden übernommen wurde, muß der Bund die Kosten für seinen eigenen Bedarf an gut ausgebildeten, unter Berücksichtigung des maritim-technischen Fortschritts fort- und weitergebildeten Nautikern in angemessener Weise übernehmen. Dies wäre möglich durch kontinuierliche, langfristig gesicherte Finanzbeiträge für die Seeschifffahrt, die die Besetzung von Ausbildungsplätzen durch deutsche auszubildende Seeleute fördern und ermöglichen.

Andererseits haben die Reeder und Schiffseigner ein mindestens ebenso großes Interesse an der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Bundeswasserstraßen wie der Bund selbst. Deshalb sollte ihre Ausbildungsfreudigkeit nicht nur durch Förderung angeregt, sondern sie sollten für solche Schiffe, die Ausbildungsplätze haben, diese aber nicht mit deutschen Auszubildenden besetzen, mit einer angemessenen Abgabe an den Ausbildungskosten beteiligt werden.

