

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Annette Faße, Gerd Andres, Arne Börnsen (Ritterhude), Elke Ferner, Anke Fuchs (Köln), Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Günter Graf (Friesoythe), Angelika Graf (Rosenheim), Karl Hermann Haack (Extertal), Klaus Hasenfratz, Dr. Ingomar Hauchler, Monika Heubaum, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Jann-Peter Janssen, Ilse Janz, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Konrad Kunick, Heide Mattischeck, Volker Neumann (Bramsche), Dr. Edith Niehuis, Günter Oesinghaus, Leyla Onur, Kurt Palis, Hermann Rappe (Hildesheim), Karin Rehbock-Zureich, Reinhold Robbe, Siegfried Scheffler, Horst Schild, Dietmar Schütz (Oldenburg), Ernst Schwanhold, Wieland Sorge, Jörg-Otto Spiller, Berthold Wittich

Ausbildungs- und Arbeitsplatzsituation in der deutschen Binnenschifffahrt

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie stellt sich die Zahl der Auszubildenden in der deutschen Binnenschifffahrt in den Jahren 1994, 1995 und 1996, aufgeschlüsselt nach Ausbildung bei Reedereien und Partikulieren, dar?
2. Worin liegen die Gründe für einen Rückgang in der Ausbildung?
Welche Auswirkungen hat dies auf Bildungs- und Internats-einrichtungen?
3. Welche Ausbildungs-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen im Bereich der Binnenschifffahrt werden von der Bundesregierung in welchem Umfang unterstützt?
4. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung treffen (z. B. analog der Seeschifffahrt), um den Rückgang der Ausbildungszahlen in der Binnenschifffahrt um 60 % seit 1991 zu stoppen und in einen positiven Trend umzukehren?
5. Wie schätzt die Bundesregierung die im Januar dieses Jahres gegründete „Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt“ ein, deren Ziel es ist, vorrangig Partikuliere und kleinere Reedereien wieder an der Ausbildung zu beteiligen?
6. Wie schätzt die Bundesregierung die Einrichtung einer Ausbildungsumlage zugunsten der Binnenschifffahrt ein, die die Auszubildendenzahlen erhöhen und zugleich eine gleich-

mäßigere finanzielle Belastung für die Gewerbetreibenden bedeuten würde?

7. Ist eine Ausweitung der Einbindung der Schiffsjungen in die Besatzungstabellen geplant?

Wenn ja, wann und in welcher Form?

Wie will die Bundesregierung in diesem Fall die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dann sicherstellen?

8. Wie hoch war die Zahl der gemeldeten arbeitslosen Binnenschiffer in den Jahren 1994, 1995 und 1996?

9. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, daß es nicht genügend qualifizierte deutsche Binnenschiffer zur Besetzung der Schiffe gibt?

10. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß sich im Bestand der Arbeitslosen keine fachlich einschlägig qualifizierten bzw. qualifizierbaren Bewerber finden lassen (vgl. Schreiben des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt an Ministerialdirektor Klaus Kraft, Bundesministerium für Verkehr, vom 28. November 1996)?

Wenn ja, warum?

11. Wie reagiert die Bundesregierung auf die Forderung des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt, die Mindestbesatzungsstärke auf Binnenschiffen zugunsten der Wettbewerbsfähigkeit zu reduzieren?

Teilt die Bundesregierung insbesondere die Auffassung, daß mit einer weiteren Reduzierung der Mindestbesatzungsstärken Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs trotzdem gewährleistet wären?

Wenn ja, warum?

12. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf aufgrund der vom Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt vertretenen Forderung, in Deutschland geltende Bestimmungen über Arbeitsbedingungen und Tarifverträge nicht einzuhalten?

13. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über Scheinselbständigkeit in der Binnenschifffahrt vor?

14. Welche Möglichkeiten gibt es, das Ausflaggen von deutschen Binnenreedereien in europäische Nachbarländer – z. B. nach Luxemburg – bzw. die Gründung von Personalgesellschaften in europäischen Nachbarländern zu verhindern?

15. Welche Nachteile und Verluste sind dem Bund – so z. B. der Binnenschifffahrtsberufsgenossenschaft – sowie der deutschen Binnenschifffahrt bisher durch das Ausflaggen von deutschen Binnenreedereien entstanden?

16. Wie viele ausländische Arbeitnehmer waren nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1994, 1995 und 1996 auf deutschen Binnenschiffen beschäftigt?

17. In wie vielen Fällen ist durch die deutschen Ausländerbehörden durch die Ablehnung von Visumsanträgen kein Arbeitsverhältnis zustande gekommen?
18. Aus welchen Ländern, aufgeschlüsselt nach der Anzahl der Verträge, kommen die Arbeitnehmer?
19. In wie vielen Fällen ist von Arbeitsämtern keine Arbeitsgenehmigung an ausländische Binnenschiffer erteilt worden?
20. Wie hoch ist die Zahl der Fälle, in denen Nachzahlungen an die deutschen Sozialsysteme erforderlich wurden, weil Binnenschiffer, die durch eine Prager Agentur an deutsche Partikulare vermittelt worden waren, nicht sozialversichert waren?
21. Auf welcher rechtlichen Grundlage können niederländische Binnenschiffahrtsgesellschaften auch weiterhin von einer Prager Agentur vermittelte tschechische Arbeitnehmer beschäftigen?
22. Welche Erkenntnisse liegen dafür vor, daß in europäischen Nachbarstaaten verstärkt Rentner im Binnenschiffahrtsgewerbe – z. B. auf Binnenschiffswerften – eingesetzt werden, um die Personalkosten zu senken?

Bonn, den 17. April 1997

Annette Faß
Gerd Andres
Arne Börnsen (Ritterhude)
Elke Ferner
Anke Fuchs (Köln)
Arne Fuhrmann
Monika Ganseforth
Günter Graf (Friesoythe)
Angelika Graf (Rosenheim)
Karl Hermann Haack (Extertal)
Klaus Hasenfratz
Dr. Ingomar Hauchler
Monika Heubaum
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Brunhilde Irber
Jann-Peter Janssen
Ilse Janz
Susanne Kastner

Siegrun Klemmer
Konrad Kunick
Heide Mattischeck
Volker Neumann (Bramsche)
Dr. Edith Niehuis
Günter Oesinghaus
Leyla Onur
Kurt Palis
Hermann Rappe (Hildesheim)
Karin Rehbock-Zureich
Reinhold Robbe
Siegfried Scheffler
Horst Schild
Dietmar Schütz (Oldenburg)
Ernst Schwanhold
Wieland Sorge
Jörg-Otto Spiller
Berthold Wittich

