

## **Antwort** der Bundesregierung

auf die 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  
— Drucksache 13/7474 —

### **Ausbildungs- und Arbeitsplatzsituation in der deutschen Binnenschifffahrt**

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?

In der deutschen Binnenschifffahrt gab es 1994 145, 1995 160 und 1996 163 Auszubildende.

Gesicherte statistische Daten über die Aufteilung der Ausbildungsverträge auf Reedereien und Partikuliere liegen nicht vor.

2. Worin liegen die Gründe für einen Rückgang in der Ausbildung?  
Welche Auswirkungen hat dies auf Bildungs- und Internatseinrichtungen?

Der über einen längeren Zeitraum hinweg feststellbare Rückgang der Gesamtzahl der Ausbildungsverhältnisse in der Binnenschifffahrt ist im wesentlichen zurückzuführen zum einen auf die aus

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 22. Mai 1997 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Sicht der jugendlichen Auszubildenden derzeit begrenzte Attraktivität des in einer anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Lage befindlichen Binnenschiffahrtsgewerbes für die eigene Zukunft und zum anderen auf die abnehmende Bereitschaft der Unternehmen zu einer qualifizierten Nachwuchsausbildung.

Die Umstrukturierung bei den Reedereien durch Verkleinerung oder Auflösung der eigenen Flotte mit der Folge erheblichen Personalabbaus und auch die besonders ungünstige Ertragslage bei den Partikulieren haben zu einem gravierenden Rückgang der Ausbildungsplätze in der Binnenschiffahrt geführt.

Es gibt kaum noch Reedereien mit größeren Belegschaften und entsprechendem personellen Ergänzungsbedarf. Die Reedereien haben – solange sie über eine ausreichende Anzahl Fahrzeuge verfügten – aus Gründen der besseren Auswahlmöglichkeit und mit Blick auf die hohe Fluktuation meist weit über ihren engeren Bedarf ausgebildet.

Inzwischen wird die Mehrzahl der Fahrzeuge der deutschen Binnenflotte von Schiffseignern und Ausrüstern betrieben, die der Partikulierschiffahrt und den kleineren Reedereien zuzurechnen sind. Diese sind kaum in der Lage und unter Kostengesichtspunkten auch nicht bereit, entsprechende Ausbildungsplätze anzubieten.

Diese Entwicklung wirkt sich auch auf die in der Binnenschiffahrt noch bereitstehenden Bildungs- und Internatseinrichtungen aus. Die Auslastung dieser berufsschulischen Einrichtungen und ihrer Lehrgänge hat im Durchschnitt derart nachgelassen, daß Konsequenzen der kommunalen Sachkostenträger hinsichtlich des Umfangs ihrer bereitgestellten Finanzmittel nicht auszuschließen sind.

Bislang ist es gelungen, durch freiwillige jährliche Zuschüsse des Gewerbes und verstärkte Nutzung der Einrichtungen im Bereich der Erwachsenenbildung und für sonstige Lehrgänge den Betrieb dieser Ausbildungsstätten offenzuhalten.

3. Welche Ausbildungs-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen im Bereich der Binnenschiffahrt werden von der Bundesregierung in welchem Umfang unterstützt?

Die Bundesregierung unterstützt im Rahmen des Finanzhilfeprogramms für die deutsche Partikulierschiffahrt Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen. Für zeitlich befristete Ausbildungs- und Fortbildungsmaßnahmen können Veranstalter von Ausbildungsmaßnahmen und Partikulieren sowie deren Beschäftigten Finanzhilfen gewährt werden. Die Höchstbeträge für Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen wurden zum 1. Januar 1997 von 10 000 DM auf 18 000 DM erhöht. Im Rahmen des Finanzhilfeprogramms wurden bisher 306 Anträge auf Teilnahme an Ausbildungsmaßnahmen und 73 Anträge von Veranstaltern von Ausbildungsmaßnahmen gefördert. Das Antragsvolumen beläuft sich auf ca. 450 000 DM.

Für Berufsausbildungsverhältnisse können aus dem 100-Mio.-DM-Finanzhilfeprogramm keine Fördermittel gewährt werden.

Unabhängig hiervon besteht aber auch die Möglichkeit, die betriebliche Einarbeitung arbeitsloser Binnenschiffer sowie Maßnahmen der beruflichen Fortbildung und Umschulung in diesem Bereich durch die Arbeitsämter zu fördern, sofern die allgemeinen förderungsrechtlichen Voraussetzungen nach dem Arbeitsförderungsgesetz (AFG) erfüllt werden.

Derzeit bestehen bei ca. 40 Industrie- und Handelskammern Fortbildungsregelungen nach § 46 Abs. 1 Berufsbildungsgesetz zum „Verkehrsfachwirt“. Diese besonderen Rechtsvorschriften kommen auch für die Fortbildung im Bereich der Binnenschifffahrt in Betracht.

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?

Die Bundesregierung prüft gegenwärtig, ob die Förderung von Berufsausbildungsverhältnissen in der Binnenschifffahrt trotz der bestehenden Haushaltsrestriktionen möglich ist.

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?

Die Bundesregierung begrüßt die „Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt“ als kooperative und flexible Selbsthilfemaßnahme des Gewerbes. Sie erwartet, daß durch die „Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt“ zusätzliche Ausbildungsplätze in der Partikulierwirtschaft und bei kleineren Reedereien zur Verfügung gestellt werden.

6. Wie schätzt die Bundesregierung die Einrichtung einer Ausbildungsumlage zugunsten der Binnenschifffahrt ein, die die Auszubildendenzahlen erhöhen und zugleich eine gleichmäßigere finanzielle Belastung für die Gewerbetreibenden bedeuten würde?

Die Bundesregierung lehnt eine gesetzliche Ausbildungsabgabe in Form einer Umlagefinanzierung ab, da dies, insbesondere auch wegen der angespannten Ertragslage der Binnenschifffahrt, kein geeignetes Mittel zur Sicherstellung eines ausreichenden Lehrstellenangebotes ist.

Das bestehende Finanzierungssystem mit seiner einzelbetrieblichen Ausbildungsverantwortung hat sich grundsätzlich bewährt. Eine gesetzliche Neuregelung der Berufsbildungsfinanzierung in Form einer Umlage der betrieblichen Berufsausbildungskosten – auch in Form eines Lastenausgleichs zwischen ausbildenden und

nicht-ausbildenden Betrieben – wäre ein empfindlicher Eingriff in das duale System mit unabsehbaren Folgen für seine Struktur. Durch eine staatliche Ausbildungsabgabe besteht zudem die Gefahr, daß das Gewerbe eine solche Abgabe als Angebot verstehen könnte, sich durch die Zahlung einer Abstandssumme aus der Berufsausbildung zu verabschieden.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß es nur mit dem Engagement aller, die für die Ausbildung Verantwortung tragen, gelingen kann, die Situation auf den Ausbildungsstellenmärkten langfristig zu verbessern.

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?

Bereits nach den geltenden Besatzungsvorschriften kann ein Schiffsjunge als Mitglied der Mindestbesatzung in Deutschland berücksichtigt werden. Bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) sind allerdings erste Beratungen über weitere Möglichkeiten, die Ausbildungsarbeit der Unternehmen durch noch stärkere Einbindung von Schiffsjungen in die Mindestbesatzung zu fördern, aufgenommen worden. Zunächst muß u. a. analysiert werden, aus welchen Gründen die heute bereits mögliche Einbeziehung des Schiffsjungen in die Mindestbesatzung bisher nicht zu dem erhofften Erfolg geführt hat.

Die ZKR hat Vorkehrungen getroffen, damit die Beratungen, an denen auch die Sozialpartner zu beteiligen sind, zügig durchgeführt werden können. Einer Entscheidung müssen alle Rhein-anliegerstaaten und Belgien zustimmen.

Die Bundesregierung hofft, daß bei den noch anstehenden Gesprächen mit den Sozialpartnern Lösungen erarbeitet werden können, die die Bereitschaft der Schifffahrtsunternehmen verstärkt, zusätzliche Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen. Dabei darf jedoch der hohe Sicherheitsstandard in der Binnenschifffahrt nicht beeinträchtigt werden.

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

Nach den Ergebnissen der jährlichen Strukturanalyse der Bestände an Arbeitslosen und offenen Stellen waren jeweils Ende September 1994 859, 1995 863 und 1996 761 Binnenschiffer arbeitslos gemeldet.

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?

Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, daß unter den Arbeitslosen für die Vermittlung auf deutsche Binnenschiffe keine ausreichend qualifizierten oder qualifizierbaren Bewerber zur Verfügung stehen. Im vergangenen Jahr wurden von den Fachvermittlungsstellen der Bundesanstalt für Arbeit für Binnenschiffer 6 411 Zugänge von Bewerberangeboten arbeitssuchender Binnenschiffer gegenüber 5 262 Zugängen von Stellenangeboten registriert. Vermittelt werden konnten 4 755 Bewerber, darunter 1 948 Schiffskapitäne, -steuerleute und -führer sowie 2 778 Matrosen.

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?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß die Internationale Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt (IAR) der ZKR in Straßburg im Oktober 1996 Vorschläge zur Überarbeitung des Kapitels 23 (Besatzungen) der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Rhein-SchUO) unterbreitet hat, die maßgeblich auch vom Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt mitgestaltet wurden. Die IAR hatte die ZKR gebeten, sich möglichst bald mit diesen Vorschlägen zu befassen. Konkrete Beratungen hierzu sind zwischenzeitlich aufgenommen.

Im übrigen ist der Arbeitgeberverband aber nicht so zu verstehen, daß er eine numerische Reduzierung der Mindestbesatzung vorschlägt. Vielmehr hat er sich dafür ausgesprochen, den Schiffsjungen stärker als bisher in der Mindestbesatzung zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollen künftig Fahrenszeiten außerhalb des Rheins verstärkt mit dem Ziel anerkannt werden, daß Inhaber von Schifferpatenten, die nur auf Binnenschifffahrtsstraßen außerhalb des Rheins gelten, auf dem Rhein als Boots- oder Steuermann eingesetzt werden können, was nach geltendem Recht nicht möglich ist.

Die Bundesregierung wird die Vorschläge der IAR im Rahmen der Arbeiten bei der ZKR einer genauen Überprüfung unterziehen. Dabei wird sie besonderen Wert darauf legen, daß ein evtl. geändertes Besatzungsstatut für die Rheinschifffahrt den hohen Sicherheitsstandard in der Binnenschifffahrt, der auch auf die heutigen Qualitätsanforderungen an die Mitglieder der Mindestbesatzung zurückzuführen ist, nicht in Frage stellt.

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

Die Bundesregierung versteht die im Schreiben des Arbeitgeberverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt vom 28. November 1996 erhobenen Forderungen nicht dahin gehend, daß in der Binnenschifffahrt die in Deutschland geltenden Bestimmungen über Arbeitsbedingungen und Tarifverträge nicht einzuhalten sind. Der Verband bringt vielmehr deutlich zum Ausdruck, daß die Deutsche Binnenschifffahrt gewillt ist, geltendes Recht zu respektieren. Hierzu gehören auch die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestarbeitsbedingungen und, sofern die Voraussetzungen der beiderseitigen Tarifgebundenheit vorliegen, die von den Verbänden der Binnenschifffahrt abgeschlossenen Tarifverträge. Die Bundesregierung sieht insoweit keinen Handlungsbedarf.

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

Der Bundesregierung liegen keine speziellen Erkenntnisse über das Vorhandensein sowie Art und Ausmaße von „Scheinselbständigkeit“ in der Binnenschifffahrt vor. Auch der vom Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung initiierten Untersuchung „Freie Mitarbeiter und selbständige Einzelunternehmen mit persönlicher und wirtschaftlicher Abhängigkeit“ („Scheinselbständigkeit“), die vom Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesanstalt für Arbeit (IAB) durchgeführt worden ist, sind keine spezifischen Erkenntnisse zur Situation in der Binnenschifffahrt zu entnehmen. Ebenso haben sich bei den Kontrollen nach § 150 a AFG und § 107 SGB IV, die im Bereich der Binnenschifffahrt von den Hauptzollämtern durchgeführt werden, bisher keine Hinweise auf verstärkte Scheinselbständigkeit in der Binnenschifffahrt ergeben.

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?

Aufgrund bestehenden Gemeinschaftsrechts keine.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über Ausflaggen von Schiffen deutscher Binnenreedereien vor.

Nach Auskunft der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft haben aber mindestens zehn Unternehmen im Jahr 1996 ihr Personal an luxemburgische Firmen abgegeben. Diese Binnenschiffer sind daher aus dem deutschen Arbeits- und Sozialrecht ausgeschieden. Die deutsche gewerbliche Unfallversicherung verlor 1996 Beitragseinnahmen von über 2 Mio. DM.

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

Nach der Beschäftigtenstatistik ist die Zahl der in den alten Bundesländern in der Binnenschiffahrt beschäftigten ausländischen Arbeitnehmer rückläufig. Danach waren dort jeweils Mitte des Jahres 1994 1 022, 1995 945 und 1996 933 ausländische Arbeitnehmer sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Für die neuen Bundesländer wird die Zahl der beschäftigten Ausländer nach Wirtschaftsklassen erst seit Mitte 1996 statistisch erfaßt. Zu diesem Zeitpunkt waren dort 67 ausländische Arbeitnehmer in der Binnenschiffahrt sozialversicherungspflichtig beschäftigt.

17. In wie vielen Fällen ist durch die deutschen Ausländerbehörden durch die Ablehnung von Visumanträgen kein Arbeitsverhältnis zustande gekommen?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, in wie vielen Fällen durch die Ablehnung eines Visumantrages kein Arbeitsverhältnis zustande gekommen ist.

Die Zahl der abgelehnten Visumanträge für eine Beschäftigung in der deutschen Binnenschiffahrt wird statistisch nicht erfaßt. Dies gilt auch für die Versagung der erforderlichen Zustimmung der Ausländerbehörde zu einem entsprechenden Visumantrag.

18. Aus welchen Ländern, aufgeschlüsselt nach der Anzahl der Verträge, kommen die Arbeitnehmer?

Aufgrund der fehlenden statistischen Daten über die Ablehnungen von Visumanträgen ausländischer Binnenschiffer können auch keine Aussagen über die Herkunftsstaaten dieser Arbeitnehmer gemacht werden.

Hauptherkunftsstaaten der Mitte 1996 im westlichen Bundesgebiet in der deutschen Binnenschiffahrt beschäftigten ausländischen Arbeitnehmer waren:

ehemalige Tschechoslowakei	124 Arbeitnehmer,
Türkei	109 Arbeitnehmer,
ehemaliges Jugoslawien	106 Arbeitnehmer,
Niederlande	85 Arbeitnehmer,
Polen	81 Arbeitnehmer,
Österreich	70 Arbeitnehmer,
Italien	62 Arbeitnehmer.

19. In wie vielen Fällen ist von Arbeitsämtern keine Arbeitsgenehmigung an ausländische Binnenschiffer erteilt worden?

Nach § 9 Nr. 2 a Arbeitserlaubnisverordnung (AEVO) sind die Besatzungen von Binnenschiffen von der Arbeitserlaubnispflicht befreit. Die Befreiung von der Arbeitserlaubnis gilt sowohl für deutsche als auch für ausländische Binnenschiffe, auf denen ausländisches Personal als eigene Arbeitnehmer eingestellt und beschäftigt sind. Keine Arbeitserlaubnisfreiheit besteht dagegen in den Fällen, in denen ausländische Arbeitnehmer als Leiharbeiternehmer auf Binnenschiffen im Bundesgebiet tätig werden wollen. Für die Aufnahme einer Tätigkeit als Leiharbeiternehmer werden nach § 6 Abs. 1 Satz 2 AEVO grundsätzlich keine Arbeitserlaubnisse erteilt.

In wie vielen Fällen eine Arbeitserlaubnis für die Tätigkeit als Leiharbeiternehmer auf Binnenschiffen beantragt und abgelehnt worden ist, ist nicht bekannt. Die Ablehnungen der Arbeitserlaubnisse werden von der Bundesanstalt für Arbeit zwar zahlenmäßig erfaßt, ohne daß allerdings nach Berufsgruppen oder Wirtschaftszweigen differenziert wird.

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 Partikuliere vermittelt worden waren, nicht sozialversichert waren?

Nach Ermittlungen der Bundesanstalt für Arbeit sind in den Jahren 1994 bis 1996 rd. 150 tschechische und slowakische Arbeitnehmer von einer Prager Agentur an 26 deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen/Partikuliere unerlaubt als Matrosen verliehen worden. Die Verfahren gegen die deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen/Partikuliere wegen der unerlaubten Entleihe tschechischer und slowakischer Matrosen sollen im Laufe dieses Jahres abgeschlossen werden. In weiteren Fällen wird noch ermittelt. Über die Nachforderung der Sozialversicherungsbeiträge für die unerlaubt entliehenen Arbeitnehmer können die zuständigen Einzugsstellen erst nach Abschluß der Verfahren entscheiden.

21. Auf welcher rechtlichen Grundlage können niederländische Binnenschiffahrtfirmen auch weiterhin von einer Prager Agentur vermittelte tschechische Arbeitnehmer beschäftigen?

Ob nach niederländischem Recht Arbeitnehmer aus Tschechien, die von einer tschechischen Agentur an niederländische Binnenschiffer vermittelt wurden, von diesen als eigene Arbeitnehmer beschäftigt werden dürfen, ist hier nicht bekannt. Wie bei deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen ist aber auch der Einsatz von ausländischen Leiharbeitnehmern auf ausländischen Binnenschiffen in Deutschland unzulässig. Nach dem Territorialitätsprinzip gilt das deutsche Arbeitnehmerüberlassungsgesetz auch

für Binnenschiffe unter ausländischer Flagge, solange sie in Deutschland fahren. Daher würde auch die Tätigkeit von tschechischen oder slowakischen Leiharbeitnehmern, die ein Verleiher mit Geschäftssitz außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums und ohne Verleiherlaubnis der Bundesanstalt für Arbeit verleiht, auf im Bundesgebiet fahrenden niederländischen Binnenschiffen gegen deutsches Recht verstoßen.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.





