

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Beate Walter-Rosenheimer,
Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Zukunft der maritimen Ausbildung in Deutschland

Die Ausbildungssituation maritimer Berufe, insbesondere der Nautik, befindet sich seit mehreren Jahren in der Krise. Dennoch ist davon auszugehen, dass die Ausbildungsnachfrage wieder steigen wird; es bedarf jedoch aufgrund veränderter Strukturen eines neuen Konzepts für die maritime Ausbildung. Seit Beginn der Schifffahrtskrise 2007/2008 nehmen die Studienanfängerzahlen an Seefahrt-hochschulen stetig ab (vgl. www.radiobremen.de/nordwestradio/sendungen/nordwestradio_journal/wenigernautikstudenten102.html). Dies liegt unter anderem daran, dass die Reeder weniger Praktikantenplätze zur Verfügung stellen als zuvor und dass sie weniger Personal an Bord von Schiffen einstellen.

Seit dem Jahr 2012 ist die deutsche Handelsflotte von knapp 3 800 Schiffen auf inzwischen 3 238 Schiffe (Stand 30. April 2014, Eigentum)* zurückgegangen. Die Entwicklung auf den internationalen Chartermärkten hatten deutsche Reeder besonders in Mitleidenschaft gezogen. Dadurch ist ihr Engagement deutlich gesunken, neue Seeleute an Bord der Handelsschiffe einzustellen.

Um die hohe Qualität des maritimen Standortes Deutschland aufrechtzuerhalten, müssen Wege und Lösungen gefunden werden, wie die maritime Branche wieder für junge Menschen attraktiv gemacht werden kann. Langfristig müssen Strategien entwickelt werden, wie Deutschland seine Position als größter Logistikstandort der Welt nachhaltig aufrechterhalten kann.

Vor knapp über zehn Jahren wurde das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung zwischen Bundesregierung, Küstenländern, Reedern und Gewerkschaften geschlossen. Dabei haben sich die Vertragsparteien verpflichtet, auch die Ausbildung langfristig zu sichern. Die Küstenländer sind dabei für die Bereitstellung von Hochschul- und Berufsschulkapazitäten zuständig, der Bund für die Erteilung der Befähigungszeugnisse gemäß dem internationalen STCW-Übereinkommen (STCW: Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten). Trotz der Ankündigungen im Koalitionsvertrag ist unklar, welche Richtung die Bundesregierung in der maritimen Ausbildung einschlägt.

* Zahlen: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Welche maritimen Ausbildungsgänge (nautisch, technisch, kaufmännisch bzw. Kombinationen) gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland an welchen Standorten, mit welcher Ausbildungs-/Studien-dauer und anschließender Fahrtzeit?
b) Welche maritimen Studiengänge (nautisch, technisch, kaufmännisch bzw. Kombinationen) gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland an welchen Standorten, mit welcher Ausbildungs-/Studien-dauer und anschließender Fahrtzeit?
2. Welche Bildungswege sind nach den derzeit gültigen nationalen und internationalen Regularien möglich, um in Deutschland zum staatlich geprüften Nautiker/nautischen Wachoffizier/Kapitän ausgebildet zu werden?
3. Gibt es eine besondere Durchlässigkeit zwischen den in Frage 1 erfragten einschlägigen Ausbildungen und Studiengängen (während der Ausbildung sowie zwischen Ausbildung und Studium)?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?
4. Welche Ausbildungs- bzw. Studiengänge der in Frage 1 erfragten finden nach Kenntnis der Bundesregierung in der Praxis die höchste Nachfrage von den maritimen Arbeitgebern (Reedereien) und bringen daher die höchste Chance der Einstellung nach dem Ausbildungsabschluss für die Absolventinnen und Absolventen?
5. a) Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausbildungszahlen bzw. Studierendenzahlen in den in Frage 1 erfragten Berufen seit dem Jahr 2003 bis heute entwickelt (bitte nach Jahren und Studien- bzw. Ausbildungsgang aufschlüsseln)?
Welches sind nach Auffassung der Bundesregierung die Gründe hierfür?
b) Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, welche Zukunftsfähigkeit den in Frage 1 erfragten Ausbildungswegen im internationalen Vergleich zugeschrieben wird?
Falls ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
6. Ist die Bundesregierung in Bezug auf die Ausbildungssituation im maritimen Bereich mit den Bundesländern und weiteren Beteiligten im Gespräch?
Wenn ja, mit welchen Zielen und Ergebnissen (bitte auch unter Angabe von Datum und Teilnehmern der jeweiligen Sitzungen zwischen Bund und Küstenländern), und wenn nein, warum nicht?
7. Wie entwickelte sich in den letzten Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung das Verhältnis zwischen fertig Ausgebildeten bzw. Hochschulabgängern im maritimen Bereich einerseits und den durch die Reeder bzw. durch den Staat zur Verfügung gestellten Arbeitsplätzen andererseits pro Jahr (bitte aufschlüsseln für die Jahre seit 2003)?
8. Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung der Nachwuchsbedarf im Bereich der See- und Hafenlotsen entwickeln, und wie werden die Bundesregierung bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung die Küstenländer auf ein Defizit bzw. einen Überschuss reagieren?
9. Bis wann wird nach Auffassung der Bundesregierung wieder mit einem Anstieg der Neueinstellungen fertig Ausgebildeter im gesamten maritimen bzw. insbesondere im nautischen Bereich in Deutschland zu rechnen sein?

10. Wie bewertet die Bundesregierung das Qualifikationsniveau und die Berufsperspektiven der Absolventen der in Frage 1 erfragten Ausbildungsgänge im internationalen Umfeld, und welche Herausforderungen sieht die Bundesregierung im Vergleich mit der maritimen Ausbildung anderer Staaten?
11. a) Welchen durch wen ermittelten maritimen Ausbildungsbedarf für Berufe der in Frage 1 erfragten gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2003 bis 2013 (bitte jeweils für die einzelnen Jahre angeben)?
b) Mit welchem durch wen ermittelten maritimen Ausbildungsbedarf für Berufe der in Frage 1 erfragten ist bis zum Jahr 2025 nach Kenntnis der Bundesregierung zu rechnen (bitte jeweils für die einzelnen Jahre angeben)?
12. Streben Bund bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung die Küstenländer eine Reform der maritimen Ausbildung an, und wenn ja, bis wann und in welcher Form, und wenn nein, warum nicht, und was sind nach Auffassung der Bundesregierung die Alternativen dazu?
13. a) Inwieweit und bis wann möchte die Bundesregierung die Flaggenstaatsverwaltung „grundlegend modernisieren und vereinheitlichen“ (siehe Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD von 2013), und welche Auswirkungen hätte eine solche Reform auf die maritime Ausbildung?
b) Inwieweit und bis wann möchte die Bundesregierung das Schifffahrtsrecht modernisieren (siehe Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD von 2013), strebt sie in diesem Zusammenhang eine Zusammenführung sämtlicher maritimen Gesetze an, und wenn nein, warum nicht?
14. Inwieweit wären nach Auffassung der Bundesregierung übergangsweise bzw. befristete Regelungen, die die Personalkosten auf Schiffen kurzfristig senken könnten, vorstellbar?
15. Welche Möglichkeiten kämen nach Auffassung der Bundesregierung in Betracht, um die Mehrkosten für Praktikantenplätze an Bord von Handelsschiffen zu decken, und welche Rolle könnte dabei zum Beispiel die seit Dezember 2012 bestehende „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ übernehmen?
16. Wie können nach Auffassung der Bundesregierung fertig ausgebildete Hochschulabgänger ohne Beschäftigung zum Erhalt ihres Patents regelmäßig Fahrtzeiten auf See anerkennen lassen, wenn ihnen dazu nur eingeschränkte Möglichkeiten (begrenzte Praxisplätze auf See) zur Verfügung stehen?
17. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung im Rahmen der Planungen der nächsten Maritimen Konferenz in Bremen im Jahr 2015 zusammen mit den Bündnispartnern des Maritimen Bündnisses Lösungsmöglichkeiten für die aktuellen Probleme in der maritimen Ausbildung finden, und welche möglichen Konzepte zur nachhaltigen Nachwuchsförderung sind in diesem Zusammenhang in der Diskussion?
18. a) Wie viele Schiffe unter deutscher Flagge (im sog. Monitoringbestand) gab es von 2003 bis 2014 (bitte jeweils für die einzelnen Jahre angeben)?
b) Wie hat sich die deutsche Flotte (Eigentum bzw. Flagge) in den Jahren von 2003 bis 2013 entwickelt (bitte jeweils für die einzelnen Jahre angeben)?
c) Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung die deutsche Flotte (Eigentum bzw. Flagge) in den Jahren von 2014 bis 2020 voraussichtlich entwickeln (bitte jeweils für die einzelnen Jahre angeben)?

- d) Welchen Zusammenhang stellt die Bundesregierung fest zwischen der Größe der deutschen Handelsflotte (Eigentum bzw. Flagge) und den direkt an Bord beschäftigten Personen (bitte auch für an Bord Beschäftigte deutscher Herkunft angeben)?
19. a) Wie hat sich die Zahl der in Deutschland bereederten Schiffe (gemäß § 5a des Einkommensteuergesetzes – EStG/Tonnagebesteuerung) von 2003 bis 2013 entwickelt (bitte jeweils für die einzelnen Jahre angeben)?
- b) Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Zahl der in Deutschland bereederten Schiffe (gemäß § 5a EStG/Tonnagebesteuerung) von 2014 bis 2020 voraussichtlich entwickeln (bitte jeweils für die einzelnen Jahre angeben)?
20. Wie hoch ist die Zahl der an Land beschäftigten Mitarbeiter in der Seeverkehrswirtschaft in Deutschland aktuell, und wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Zahl von 2014 bis 2020 voraussichtlich entwickeln?

Berlin, den 21. Mai 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion