

Antrag

der Abgeordneten Claudia Müller, Beate Walter-Rosenheimer, Anja Hajduk, Sven-Christian Kindler, Beate Müller-Gemmeke, Stefan Schmidt, Luise Amtsberg, Kai Gehring, Dr. Kirsten Kappert-Gonther, Margit Stumpp, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunftspakt maritime Ausbildung für mehr Know-how in der Seeschifffahrt

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland hat sich seit Ende der 1990er Jahre zu einem der größten Schifffahrtsstandorte der Welt entwickelt. Dies zeigte sich durch eine zunehmend größere Flotte im Eigentum mit gleichzeitig mehr Schifffahrtsbetrieben und einer zunehmenden Zahl an Beschäftigten. Mit dieser über rund zehn bis 15 Jahre andauernden Entwicklung fanden auch mehr Seeleute einen Arbeitsplatz an Bord der Handelsschiffe. Deutschland erhielt dadurch als europäisches Land mehr Einfluss in wichtige Seehandelsströme. Doch nach diesem Höhepunkt hat sich dieser Trend hierzulande mit der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 wieder umgekehrt und sowohl Auszubildenden- als auch Beschäftigtenzahlen sinken seitdem konstant – bei gleichzeitig zurückgehenden Flottenzahlen. Um das maritime Know-how am Standort zu sichern, muss die maritime Förderkulisse zukunftsfähig aufgestellt werden.

Aktuell hat die seit einem Jahr andauernde Corona-Krise erneut deutlich gemacht, dass die Verantwortung der Herkunftsstaaten von Seeleuten eine große Rolle spielt. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) sprach in diesem Zusammenhang sogar von einer humanitären Katastrophe. Viele Besatzungsmitglieder saßen an Bord von Schiffen fest, die Arbeitszeit an Bord erhöhte sich auf unbestimmte Zeit, weil Besatzungswechsel bis heute schwer möglich sind.

Schon mit der Schifffahrtskrise 2008, die aus der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise resultierte, stiegen schlagartig die Herausforderungen für den Schifffahrtsstandort Deutschland in Europa: Während die Anzahl der Handelsschiffe in deutschem Eigentum nach dem Aufwärtstrend seit 2011 von 3.800 um rund 50 Prozent auf inzwischen knapp über 1.800 Schiffe relativ konstant zurückging, sanken zudem sowohl die Zahlen der deutsch geflaggtten Schiffe (530 (2011) auf heute 290) als auch damit die Beschäftigtenzahlen an Bord deutsch geflaggtter Schiffe (2011: 13.700 auf heute 7.600) jeweils um die Hälfte. Auch wenn der Rückgang von an Bord deutsch geflaggtter Schiffe Beschäftigter nicht so rasant ist (aktuell 4.300 deutsche Seeleute, 2011: 3.700), sinkt die Ausbildungsquote mit jedem Jahr auf ein neues Rekordtief.

Zur Einordnung: Während weltweit die Gesamtflotte auf inzwischen rund 55.000 Schiffe gestiegen ist, hat Deutschland rückläufige Entwicklungen in allen Teilbereichen (Schiffseigentum, Flagge, Beschäftigte) zu verzeichnen. Durch den Rückgang der Beschäftigtenzahlen an Bord haben es in Deutschland ausgebildete Seeleute in den vergangenen Jahren immer schwerer, ihr Patent auszufahren, also praktische Fahrtzeit zu sammeln.

Nicht nur private Reedereien sind auf gut ausgebildete und praxiserfahrene Nautiker und Schiffingenieure angewiesen, sondern auch der Staat mit seinen vielfältigen Verwaltungsaufgaben bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, weiteren Behörden mit Küstenwachfunktion, der Forschungsschifffahrt oder im Bereich der See- und Hafenslotsen. Schulabgänger müssen wieder eine Perspektive erhalten, sich für nautische Berufe zu entscheiden.

Die erforderlichen Maßnahmen im Bereich Klimaschutz in der Seeschifffahrt stellen eine besondere Herausforderung für die nächsten Jahre dar. Inzwischen werden die Anforderungen auch bei der maritimen Branche umgesetzt und weitgehend auch als Chance für den maritimen Standort gesehen. Um hier auch in Zukunft technologieführend zu sein und eine moderne Flotte vorzuweisen, wird dies auch mehr Anstrengungen in Forschung für neue Schiffsantriebe und hinsichtlich der Machbarkeit und Marktreife von synthetischen Treibstoffen erfordern. Bewusstsein und Wissen über Klimaschutz und effizienten Schiffsbetrieb werden auch ein wichtiger Ausbildungsinhalt für maritime Berufe darstellen.

Es müssen die Rahmenbedingungen der maritimen Ausbildung so geändert werden, dass der europäische Schifffahrtsstandort Deutschland international einen wichtigen Anteil im Wettbewerb sichern kann. Deutschland kann dies zu einem gewissen Teil über eine qualitativ hochwertige Ausbildung sicherstellen, aber auch die Personalkosten müssen sich im internationalen Wettbewerb einordnen können. Die Bundesregierung muss hier ggf. mehr Engagement bei der Förderung zeigen und diese an verbindliche und nachprüfbar Zusagen der Reederschaft knüpfen. Bisherige staatliche Förderungen haben gezeigt, dass sie nicht ausreichend zielführend ausgestaltet waren und nicht alle Ziele und Erwartungen, die mit den Subventionen in die Seeverkehrswirtschaft verbunden sind, erfüllt werden konnten.

Vor allem muss die Bundesregierung zukünftig verstärkt hinsichtlich Transparenz eine effizientere Verwendung von Steuermitteln umsetzen. Die deutsche maritime Politik ist in einem komplexen System an Förderungen gefangen und dadurch nur sehr schwer reformfähig. Dadurch werden nicht nur Erneuerungen erschwert, sondern auch die Bürokratie wird gepflegt. Dies dient nicht der Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt, sondern erhöht auch den unnötigen Bürokratieaufwand in der Wirtschaft.

Es ist wichtig, dass Deutschland weiterhin eine wichtige internationale Rolle im maritimen Bereich wahrnimmt. Doch das geht nicht ohne gleichzeitige Pflege und Erhalt des maritimen Know-hows. Nach dem starken Rückgang an Beschäftigten- und Auszubildendenzahlen der vergangenen Jahre muss die Bundesregierung zusammen mit den Küstenländern und Reedereien die maritimen Berufe wieder attraktiv gestalten. Mit der aktuellen Neustrukturierung der Seelotsenausbildung darf sich die Bundesregierung nicht ausruhen. Weitere konkrete Maßnahmen sind erforderlich, um auch in Zukunft ein attraktiver Schifffahrtsstandort zu sein und offene Stellen mit vor Ort ausgebildeten Beschäftigten besetzen zu können. Daher ist ein Zukunftspakt maritime Ausbildung erforderlich.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. in Kooperation von Bund und Küstenländern die maritime Ausbildung in einem „Zukunftspakt maritime Ausbildung“ zukunftsfähig neu aufzustellen und damit attraktivere Angebote für Schulabgänger sowie für Reedereien zu schaffen, unter
 - a) Stärkung der Hochschulen, Fachhochschulen und Fachschulen sowie Berufsschulen für eine langanhaltend gute maritime Ausbildung in Deutschland und der Sicherung des maritimen Know-hows,
 - b) Erhöhung des Beitrags des Bundes bei maritimen Ausbildungswegen in Anlehnung an die erfolgreiche Reform der Seelotsenausbildung, die zu besseren Zukunftsperspektiven und mehr Planbarkeit führen wird,
 - c) Einbezug zusätzlicher Angebote wie praxisbezogenen dualen Ausbildungswegen;
 2. die maritimen Ausbildungswege hierzulande so neu aufzustellen, dass sie auch in der Reederschaft (Arbeitgeber) ohne Vorbehalte für Nachwuchs und Besetzung des Bordpersonals angenommen werden, indem
 - a) rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen deutlich verbessert werden, um die Attraktivität der Anstellung gut ausgebildeter deutscher und europäischer Seeleute an Bord von Handelsschiffen zu fördern,
 - b) der Bund zusammen mit den Küstenländern auch zukünftig mit Arbeitsplätzen in nautischen und weiteren maritimen Berufen einen Sockel an ausgebildeten Seeleuten bereitstellt und Durchlässigkeit ermöglicht,
 - c) in Deutschland ansässige Reedereien Verantwortung gegenüber dem maritimen Standort Deutschland in Europa wahrnehmen und entsprechend ausbilden;
 3. die Bedingungen der maritimen Berufe und der Ausbildungswege an familienfreundliche Beschäftigungsmodelle anzupassen, um mehr Frauen für die Schifffahrt zu begeistern und den Anteil weiblicher an Bord Beschäftigter deutlich zu erhöhen;
 4. eine umfassende Studie zum Benchmarking der maritimen Standorte hinsichtlich v. a. Ausbildungswegen, Entlohnung, Förderkulissen, Lohnnebenkosten durchzuführen, um den Schifffahrtsstandort Deutschland im europäischen und internationalen Wettbewerb zukünftig besser zu positionieren und Fördermittel attraktiver einsetzen zu können;
 5. Entbürokratisierung und Vereinfachung der maritimen Förderkulisse voranzutreiben, um die Fördermaßnahmen effizienter zu strukturieren und Reformen auch in Zukunft zu erleichtern und das starre Fördersystem mit Finanzbeitrag (Erstattung bestimmter Lohnnebenkostenanteile), Ausbildungsförderung, Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland und weiteren Fördermaßnahmen auch hinsichtlich möglicher zukünftiger Reformfähigkeit anzupassen;
 6. sämtliche Förderungen für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt zukünftig an verbindliche und nachprüfbare Zusagen der Reederschaft zu knüpfen;
 7. weitere Anreize für umweltfreundliche Neubauten von Schiffen über dem internationalen Standard zu schaffen, auch um Wertschöpfung in Werft- und Zulieferunternehmen sowie wichtiges maritimes Know-how in Europa langfristig zu halten.

Berlin, den 4. Mai 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

