

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Beate Walter-Rosenheimer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/1522 –**

Zukunft der maritimen Ausbildung in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Seefahrtshochschulen 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

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

Wachdienst von Seeleuten). Trotz der Ankündigungen im Koalitionsvertrag ist unklar, welche Richtung die Bundesregierung in der maritimen Ausbildung einschlägt.

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-/Studiendauer und anschließender Fahrtzeit?

Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es folgende maritime Ausbildungsgänge, die vom Bund als Nachweis der fachlichen Eignung zum Erwerb entsprechender Befähigungszeugnisse für den nautischen oder technischen Dienst als Kapitän oder Schiffsoffizier zugelassen sind:

Nautik

gemäß STCW-Übereinkommen zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses für den nautischen Dienst auf Kauffahrteischiffen aller Größen in allen Fahrtgebieten, an den Fachschulen Cuxhaven, Flensburg, Leer, Rostock/Warnemünde mit dem landesrechtlichen Abschluss zum staatlich geprüften Techniker.

Die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit beträgt drei Jahre (drei Jahre Schiffsmechaniker oder zwei Jahre Schiffsbetriebstechnischer Assistent (SBTA) und zwölf Monate Seefahrtzeit als Nautischer Offiziersassistent (NOA). Die Fachschulausbildung dauert zwei Jahre. Mindestens zwei Jahre Seefahrtzeit sind bis zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses zum Kapitän (NK) erforderlich.

Technik

gemäß STCW zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses für den technischen Dienst auf Kauffahrteischiffen mit jeder Antriebsleistung, an den Fachschulen Cuxhaven, Flensburg, Rostock/Warnemünde mit dem landesrechtlichen Abschluss zum staatlich geprüften Techniker.

Die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit beträgt drei Jahre (drei Jahre Schiffsmechaniker oder SBTA und zwölf Monate Technischer Offiziersassistent (TOA). Liegt eine abgeschlossene Ausbildung im Ausbildungsberuf Metall- oder Elektrotechnik vor, beträgt die Seefahrtzeit zwölf Monate im Maschinendienst. Die Fachschulausbildung dauert zwei Jahre.

Mindestens zwei Jahre Seefahrtzeit sind zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses zum Leiter der Maschinenanlage erforderlich.

Weitere landesrechtliche Ausbildungsgänge sind:

Ausbildung zum Schiffsmechaniker

Hierbei handelt es sich um eine staatlich anerkannte duale Berufsausbildung. Neben dem Seearbeitsgesetz wird diese Ausbildung in der Verordnung über die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt geregelt. Nach erfolgreicher dreijähriger Ausbildungszeit kann der/die Schiffsmechaniker/-in je nach schulischer Vorbildung ohne zusätzliche Seefahrtzeiten eine weiterführende Fach- oder Fachhochschule Nautik oder Schiffsbetriebstechnik besuchen. Mit dem Erhalt der Facharbeiterqualifikationen bestehen Berufs- und Weiterbildungsmöglichkeiten außerhalb der maritimen Branche.

Seemännische Berufsschulen sind:

- AFZ Aus- und Fortbildungszentrum Rostock GmbH in Rostock,
- Schleswig-Holsteinische Seemannsschule in Lübeck-Travemünde,
- Maritimes Kompetenzzentrum GmbH in Elsfleth.

Schiffsbetriebstechnischer Assistent (SBTA)

Dieser Ausbildungsgang ermöglicht es Schulabgängern mit Realschulabschluss die Eingangsvoraussetzung für ein Fachschulstudium an einer Seefahrtschule zu erlangen, ohne eine abgeschlossene Berufsausbildung, z. B. die des Schiffsmechanikers. Der Ausbildungsgang zum SBTA (Nautik oder Technik) erfolgt an Fachschulen Seefahrt in Verbindung mit den Berufsbildenden Schulen (BBS) und begleitenden Praktika an Bord (ohne die Rahmenbedingungen „Ausbildung“ des Seearbeitsgesetzes (SeeArbG) zu erfüllen) von Schiffen. Nach der zweijährigen schulischen Ausbildung mit Praxisanteil muss der SBTA noch je eine 52-wöchige praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als Offiziersassistent absolvieren um die Eingangsvoraussetzungen für die Fachschule Seefahrt zu erhalten.

Nach weiteren vier Semestern Ausbildung an der Fachschule Seefahrt (Nautik oder Schiffsbetriebstechnik) werden die Abschlussprüfungen für die jeweiligen Befähigungszeugnisse abgenommen. Der Ausbildungsgang SBTA ist nicht staatlich anerkannt und führt daher nur nach vier Semestern Ausbildung und erfolgreichem Abschluss zu einem anerkannten Abschluss.

Ausbildungsstätten sind:

- Staatliche Seefahrtschule Cuxhaven,
- Eckener-Schule-Flensburg.

Mechatroniker mit Schwerpunkt Seeschiffahrt

Diese Ausbildung wird von der Reederei AIDA Cruises angeboten. Nähere Informationen sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei der IHK Rostock und AIDA Cruises Rostock verfügbar.

Nautiker nationale Fahrt

Die Ausbildung zum Nautiker nationale Fahrt dauert ein Semester. Die Voraussetzungen zur Lehrgangsteilnahme sind der Besitz des Zeugnisses über die Abschlussprüfung im Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker oder eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 36 Monaten im Decks- und Brückendienst.

Die Ausbildung wird an folgenden Fachschulen angeboten:

- Staatliche Seefahrtschule Cuxhaven,
- Seefahrtschule Flensburg,
- Hochschule Emden-Leer- Fachbereich Seefahrt,
- Fachschule Seefahrt- Rostock-Warnemünde.

Schiffsmaschinist bis 750 kW

Die Ausbildung zum Schiffsmaschinist bis 750 kW dauert ein Semester. Die Bedingungen zur Teilnahme sind eine abgeschlossene Berufsausbildung als Schiffsmechaniker oder eine abgeschlossene Ausbildung in einem einschlägigen Metall- oder Elektroberuf und eine Seefahrtzeit von sechs Monaten.

Nautiker ohne Abschluss Schiffsmechaniker oder Metall- oder Elektroberuf einschließlich vorgesehener Seefahrtzeit müssen eine dreimonatige betriebliche Ausbildung an einer qualifizierten Einrichtung nachweisen.

Die Ausbildung wird an folgenden Fachschulen angeboten:

- Staatliche Seefahrtschule Cuxhaven,
- Seefahrtschule Flensburg,
- Fachschule Seefahrt-Rostock-Warnemünde.

- b) Welche maritimen Studiengänge (nautisch, technisch, kaufmännisch bzw. Kombinationen) gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland an welchen Standorten, mit welcher Ausbildungs-/Studiendauer und anschließender Fahrtzeit?

Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es folgende maritime Studiengänge, die vom Bund als Nachweis der fachlichen Eignung zum Erwerb entsprechender Befähigungszeugnisse für den nautischen oder technischen Dienst als Kapitän oder Schiffsoffizier zugelassen sind:

Nautik

gemäß STCW-Übereinkommen zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses für den nautischen Dienst auf Kauffahrteischiffen aller Größen in allen Fahrtgebieten, an den Fachhochschulen/Studium mit Befähigungszeugnis als Wachoffizier mit dem landesrechtlichen Abschluss zum Bachelor of Science.

Die Dauer der Ausbildung beträgt acht Semester, davon zwei Praxissemester. Ausbildungen zum Schiffsmechaniker, NOA oder die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zugelassenen Seefahrtzeiten werden regelmäßig voll auf die Praxissemesterzeit angerechnet.

Die Seefahrtzeit bis zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses zum Kapitän (NK) beträgt mindestens zwei Jahre.

Dieser maritime Studiengang wird angeboten in:

- Bremen (Ship Management),
- Flensburg (Seeverkehr, Nautik, Logistik),
- Leer (Nautik),
- Elsfleth (Nautik),
- Rostock/Warnemünde (Nautik, Seeverkehrsbetrieb).

Technik

gemäß STCW zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses für den technischen Dienst auf Kauffahrteischiffen mit jeder Antriebsleistung und ohne Einschränkungen/Fachhochschulstudium mit Befähigungszeugnis als Wachoffizier mit dem landesrechtlichen Abschluss zum Bachelor of Science.

Die Ausbildung setzt sich zusammen aus einem Vorpraktikum Metall plus acht Semester, davon zwei Praxissemester. Ausbildungen zum Schiffsmechaniker, TOA oder die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zugelassenen Seefahrtzeiten und zugelassenen Ausbildungen in der Metallbearbeitung werden regelmäßig voll auf das Vorpraktikum und die Praxissemesterzeit angerechnet. Die Seefahrtzeit zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses zum Leiter der Maschinenanlage beträgt mindestens zwei Jahre.

Dieser maritime Studiengang wird angeboten in:

- Bremerhaven (Schiffsbetriebstechnik),
- Flensburg (Schiffsbetriebstechnik),
- Rostock/Warnemünde (Schiffsbetriebstechnik).

An der Hochschule Wismar, am Standort Rostock/Warnemünde wird in diesem Jahr ein Studiengang eingeführt, der als fachliche Eignung zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses zum Elektrotechnischen Schiffsoffizier anerkannt wird. Details werden noch abgestimmt.

Weitere maritime Studiengänge sind:

Duales Studium Schiffsbetriebstechnik/Schiffsmechaniker

Die Studien- und Ausbildungszeit beträgt fünf Jahre. Der Studiengang wird aufgrund geänderter internationaler Anforderungen (STCW-Übereinkommen/Manila-Amendments) angepasst werden.

Angeboten wird der Studiengang an der Hochschule Wismar – Bereich Seefahrt. Aufgrund des geringen Interesses wurde er bisher nicht durchgeführt.

Duales Studium Nautik/Schiffsmechaniker

Die Studien- und Ausbildungszeit beträgt fünf Jahre. Der Studiengang wird aufgrund geänderter internationaler Anforderungen (STCW-Übereinkommen/Manila-Amendments) angepasst werden.

Angeboten wird der Studiengang an der Jade Hochschule – Fachbereich Seefahrt Elsfleth. Aufgrund des geringen Interesses wurde er bisher nicht durchgeführt.

Duales Studium Schiffsbetriebstechnik/Mechatroniker

Die Studien- und Ausbildungszeit beträgt fünf Jahre. Der Studiengang wird aufgrund geänderter internationaler Anforderungen (STCW-Übereinkommen/Manila-Amendments) angepasst werden.

Angeboten wird der Studiengang an der Hochschule Wismar – Bereich Seefahrt. Dieser duale Studiengang ist in Zusammenarbeit von AIDA Cruises mit der Hochschule Wismar entstanden.

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?

Die Bildungswege über

- den Ausbildungsberuf zum Schiffsmechaniker oder
- die Ausbildung zum SBTA mit anschließender zwölf monatiger Seefahrtzeit und
- die zweijährige Fachschulausbildung

führen zum staatlich geprüften Technikerabschluss. Dieser Abschluss wird regelmäßig als fachliche Eignung zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses zum nautischen Wachoffizier auf Kauffahrteischiffen aller Größen und in allen Fahrtgebieten anerkannt. Mit einer anschließenden mindestens zweijährigen Seefahrtzeit als Nautischer Wachoffizier und Erster Offizier kann das Befähigungszeugnis zum Kapitän erworben 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?

Grundsätzlich gibt es Durchlässigkeiten. Detailregelungen fallen insbesondere in die Zuständigkeit der Länder.

Die Schiffsmechaniker erfüllen die Voraussetzung sowohl für die nautische als auch für die technische Laufbahn.

Mit dem Fachschulabschluss zum staatlich geprüften Techniker im Bereich Nautik wie auch Schiffsbetriebstechnik kann die Fachhochschulreife erworben werden. Dies ermöglicht eine verkürzte Weiterbildung an einer Fachhochschule zum Erwerb des Bachelorabschlusses. Die Dauer des verkürzten Studiums ist länderabhängig geregelt.

Nautiker/Techniker mit Fachhochschulabschluss haben die Möglichkeit der Zusatzqualifikation im jeweils anderen Bereich (Technik/Nautik) durch eine verkürzte Weiterbildung.

Das Fachhochschulstudium Nautik/Technik ermöglicht den Einstieg in weiterführende maritime Studiengänge mit möglicher verkürzter Studiendauer.

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?

Es sind hierzu keine empirischen Studien bekannt.

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?

Die hier angefragten Ausbildungs- und Studierendenzahlen werden von den Ländern erhoben.

Der Bundesregierung liegt eine Statistik über Ausbildungsverhältnisse zum Schiffsmechaniker von 2003 bis 2013 vor (Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e. V.).

| Jahr | Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker | |
|------|--|-------------------------|
| | Neue Ausbildungsverhältnisse | Auszubildende insgesamt |
| 2003 | 151 | 405 |
| 2004 | 217 | 499 |
| 2005 | 311 | 650 |
| 2006 | 309 | 775 |
| 2007 | 345 | 894 |
| 2008 | 308 | 887 |
| 2009 | 257 | 837 |
| 2010 | 230 | 739 |
| 2011 | 243 | 656 |
| 2012 | 187 | 575 |
| 2013 | 170 | 515 |

- 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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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?

Im maritimen Bereich gibt es folgende Gesprächsgruppen, die sich mit dem Thema Ausbildung befassen und die regelmäßige Treffen durchführen:

Das Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt, kurz Maritimes Bündnis, sieht regelmäßige Bündnisrunden unter der Leitung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vor.

Die Partner sind der Bund, die Sozialpartner (Verband Deutscher Reeder und ver.di) und die Küstenländer.

Die Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK) trifft sich mindestens zweimal pro Jahr zu den gemeinsam berührenden Fragen des Seefahrtbildungswesens.

Die Partner sind die Küstenländer mit den jeweiligen Ressorts, der Bund und die o. g. Sozialpartner.

Die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS) ist nach dem Seearbeitsgesetz die zuständige Stelle für die berufliche Bildung in der Seeschifffahrt. Die Mitglieder der Berufsbildungsstelle sind der Bund, vertreten durch das BMVI (federführend), die Küstenländer und die o. g. Sozialpartner.

Bei den von der Berufsbildungsstelle betreuten Berufsbildungsmaßnahmen handelt es sich vor allem um die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker. Weitere Ausbildungsgänge sind die berufliche Weiterbildung zum Schiffsmechaniker und eine speziell auf den Beruf des Schiffsoffiziers bezogene praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als nautischer oder technischer Offiziersassistent.

Zu den gemeinsam berührenden Fragen der beruflichen Bildung in der Seeschifffahrt finden mindestens zwei Sitzungen pro Jahr statt.

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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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?

Zu den Hafenlotsen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Aufgrund der seit Jahren rückläufigen Bewerber im Bereich der deutschen Seelotsen wurden die Vorschriften über die Zulassung von Seelotsenanwärtern überarbeitet und außerdem zu dem herkömmlichen Berufsweg ein alternativer Einstieg in den Seelotsberuf eröffnet, um den Bewerberkreis zu erweitern. Zurzeit werden in einer Arbeitsgruppe weitergehende grundsätzliche Möglichkeiten zur Nachwuchsgewinnung im Bereich der Ausbildung zum Beruf des Seelotsen geprüft. Die Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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?

Sofern es sich um Ausbildungsgänge handelt, die den Mindestanforderungen des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) von 1978 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) entsprechen, ist das Qualifikationsniveau deutscher und ausländischer Seeleute sehr hoch. Das Übereinkommen gehört zu den Kernbestimmungen im Seevölkerrecht; die 155 Vertragsparteien repräsentieren annähernd 99 Prozent der Welthandelsflotte (Stand: Oktober 2012), so dass eine enorme Akzeptanz in der Seeschifffahrt gewährleistet ist.

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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

- 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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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?

Der Bund hat mit Inkrafttreten der Seeleute-Befähigungsverordnung am 1. Juni 2014 die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Bescheinigungen für Seeleute anlässlich der Manila-Änderungen zum STCW-Übereinkommen entsprechend der aktuellen Anforderungen geregelt.

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?

Qualität und Service sind für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge entscheidende Kriterien. Eine moderne deutsche Flaggenstaatverwaltung bietet mehr Service für Reeder und Seeleute und macht die deutsche Flagge attraktiver. Die Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung ist ein langfristiges Ziel und orientiert sich an dem sachlichen Bedarf für eine Verbesserung im Service. Die Bundesregierung ist dazu im Gespräch mit den Verbänden. Ob die Reform Auswirkungen auf die maritime Ausbildung haben wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

- 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?

Angestrebt wird eine Weiterentwicklung des Schifffahrtsrechts mit dem Ziel der Vereinfachung, geringeren Belastung der Seeverkehrswirtschaft und größeren Transparenz und Flexibilität mit Raum für zukünftige Entwicklungen insbesondere auf internationaler und europäischer Ebene. Dies soll durch eine Optimierung der gesetzlichen und administrativen Rahmenbedingungen geschehen. Das wird auch Auswirkungen auf die Organisation der Flaggenstaatverwaltung haben.

14. Inwieweit wären nach Auffassung der Bundesregierung übergangsweise bzw. befristete Regelungen, die die Personalkosten auf Schiffen kurzfristig senken könnten, vorstellbar?

Die Bundesregierung setzt sich mit ihrer nationalen Seeschifffahrtspolitik für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schifffahrtsunternehmen ein. Im Rahmen des Maritimen Bündnisses fördert die Bundesregierung die Seeschifffahrtsbranche durch die Tonnagebesteuerung, den Lohnsteuereinbehalt und die Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten (Finanzbeitrag an die Seeschifffahrt). Die Regelungen zur Tonnagebesteuerung und zum Lohnsteuereinbehalt sind unbefristet. Im Entwurf des Bundeshaushaltes 2014 sind für den Finanzbeitrag an die Seeschifffahrt 57,8 Mio. Euro vorgesehen.

Die Tariflöhne werden von den Tarifpartnern vereinbart.

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?

Durch die Novelle des Flaggenrechtsgesetzes Ende 2012 wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern durch die vom Verband Deutscher Reeder errichtete „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ gefördert werden kann. Der Vorstand und das Kuratorium der „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ legen eigenverantwortlich die Bedingungen für die finanzielle Unterstützung der Berufsbildung von nautischem und technischem Seepersonal durch die Stiftung fest. Einflussmöglichkeiten seitens des Bundes bestehen nicht. Die Förderung von Praktika hat der Gesetzgeber nicht vorgesehen.

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?

Für die Gültigkeitsverlängerung eines nautischen/technischen Befähigungszeugnisses NWO/TWO ist der Fortbestand der Befähigung nachzuweisen durch eine Fahrtzeit als NWO/TWO von zwölf Monaten im Verlauf der vorangegangenen fünf Jahre oder durch eine Fahrtzeit als NWO/TWO von drei Monaten im Verlauf der letzten sechs Monate vor Antragstellung oder insgesamt ein und einem halben Monat Fahrtzeit als NWO/TWO im Verlauf der vorangegangenen fünf Jahre in Verbindung mit einer zugelassenen Tätigkeit von mindestens zwölf Monaten im Verlauf der vorangegangenen fünf Jahre.

Nach derzeitiger Verwaltungspraxis wird ein Befähigungszeugnis mit Befugnissen zum NWO/TWO auch ohne den Nachweis über den Fortbestand der Befähigung in der Gültigkeitsdauer verlängert, sofern die sonstigen allgemeinen Voraussetzungen erfüllt sind (gültige Seediensttauglichkeit, gültige Sicherheitsnachweise Sicherheitsgrundausbildung, Befähigungsnachweis zum Führen von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsboote, Befähigungsnachweis zum Leiten von Brandbekämpfungsmaßnahmen, gültiges Seefunkzeugnis für die Nautik). Inhabern dieser Befähigungszeugnisse wäre es ansonsten nicht möglich, eine Seefahrtzeit als Offizier von mindestens drei Monaten in einer niedrigeren Dienststellung als es die höchste Befugnis der zur Gültigkeitsverlängerung vorliegenden Zeugnisses zulässt, abzuleisten. Auch gibt es für die zwei bis drei Fälle im Jahr keine zugelassenen Lehrgänge.

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?

Die Ausbildung junger Menschen ist in erster Linie Aufgabe der Unternehmen. Die Bundesregierung engagiert sich für die Ausbildung junger Seeleute und hat zur Ausbildungsplatzförderung über die Verkehrshaushalte in den vergangenen Jahren Finanzbeiträge zur Verfügung gestellt. Gemäß Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD soll die Schifffahrtsförderung für Ausbildung und Beschäftigung bedarfsgerecht fortgeführt werden. Das Maritime Bündnis soll weiter entwickelt werden. Die Bundesregierung wird eine in die Zukunft gerichtete bedarfsgerechte Ausbildungsplatzförderung erarbeiten. Zur Überbrückung der Jahre 2014 bzw. 2015 ist beabsichtigt, die bisherige Ausbildungsplatzförderung für die Dauer von zwei Jahren fortzusetzen. Die notwendigen Abstimmungsgespräche haben begonnen. Voraussetzung ist, dass jeder Bündnispartner seinen Beitrag in einen Maritimen Pakt für Ausbildung einbringt.

18. a) Wie viele Schiffe unter deutscher Flagge (im sog. Monitoringbestand) gab es von 2003 bis 2014 (bitte jeweils für die einzelnen Jahre angeben)?

Das Maritime Bündnis hat sich im Jahr 2004 auf einen so genannten Monitoring-Schiffsbestand geeinigt. Dieser zeigt die Anzahl der unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr tätigen Handelsschiffe und hat sich wie folgt entwickelt:

| Jahr | Anzahl Schiffe |
|------------|----------------|
| 31.12.2003 | 300 |
| 31.12.2004 | 333 |
| 31.02.2005 | 434 |
| 31.12.2006 | 408 |
| 31.12.2007 | 409 |
| 31.12.2008 | 508 |
| 31.12.2009 | 477 |
| 31.12.2010 | 442 |
| 31.12.2011 | 421 |
| 31.12.2012 | 337 |
| 31.12.2013 | 271 |

Quelle: Bis einschließlich 2009 Pricewaterhouse-Coopers. Ab 2010 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

- 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)?

Die Entwicklung stellt sich wie folgt dar:

| Jahr | Deutsche Flagge | Bareboat (befristet unter fremder Flagge) | Gesamt |
|------------|-----------------|---|--------|
| 31.12.2003 | 482 | 1 469 | 1 951 |
| 31.12.2004 | 508 | 1 592 | 2 100 |
| 31.12.2005 | 603 | 1 751 | 2 354 |
| 31.12.2006 | 574 | 2 202 | 2 776 |
| 31.12.2007 | 546 | 2 523 | 3 069 |
| 31.12.2008 | 645 | 2 627 | 3 272 |
| 31.12.2009 | 624 | 2 823 | 3 447 |
| 31.12.2010 | 571 | 3 034 | 3 605 |
| 31.12.2011 | 530 | 3 155 | 3 685 |
| 31.12.2012 | 465 | 3 137 | 3 602 |
| 31.12.2013 | 395 | 2 955 | 3 350 |

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

- 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)?

Die maritime Wirtschaft und insbesondere die Seeschifffahrt sind aufs Engste mit der Weltwirtschaft und der Entwicklung des Weltseehandels verflochten. Verlässliche Prognosen über die zukünftige Entwicklung der deutschen Flotte lassen sich vor diesem Hintergrund nicht treffen.

- 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)?

Die Entwicklung des Bordpersonals auf Schiffen unter deutscher Flagge seit 2003 stellt sich wie folgt dar:

| Jahr | Deutsches Bordpersonal | EU-Bordpersonal | Bordpersonal aus Drittstaaten |
|------|------------------------|-----------------|-------------------------------|
| 2003 | 5 835 | | 3 130 |
| 2004 | 5 861 | | 3 466 |
| 2005 | 6 540 | | 5 252 |
| 2006 | 6 712 | | 5 209 |
| 2007 | 6 903 | | 5 658 |
| 2008 | 6 593 | | 7 746 |
| 2009 | 6 531 | | 7 493 |
| 2010 | 6 976 | | 7 316 |
| 2011 | 6 720 | | 6 972 |
| 2012 | 6 295 | | 5 668 |
| 2013 | 6 088 | | 4 668 |

Quelle: Bis einschließlich 2006 Seerberufsgenossenschaft, Hamburg. Ab 2007 Knappschaft-Bahn-See

Ein Zusammenhang zwischen der Größe der deutschen Handelsflotte und den direkt an Bord beschäftigten Personen ist bislang nicht untersucht worden.

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)?

Die Fragen 19a und 19b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den beiden Fragen stehen der Bundesregierung keine gesicherten Zahlen zur Verfügung.

Schätzungen zur zukünftigen Entwicklung des Schiffsbestandes liegen ebenfalls nicht vor.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

