

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Johannes Kahrs, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Martin Burkert, Garrelt Duin, Ingo Eglhoff, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Sonja Steffen, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Maritimes Bündnis fortentwickeln – Schifffahrtsstandort Deutschland sichern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Maritimes Personal ist in vielen Branchen gefragt – nicht nur an Bord von Schiffen, sondern auch an Land in den Reedereien und anderen maritimen Unternehmen und Institutionen. Auch die zunehmend an Bedeutung gewinnende Offshore-Windenergiebranche benötigt maritime Fachkräfte. Schon heute verzeichnet die Seeschifffahrtsbranche deshalb einen erheblichen personellen Engpass.

Bund, Länder und Sozialpartner haben in den vergangenen Jahren auf Initiative der SPD einen Zukunftspakt geschnürt, um den Schifffahrtsstandort zu stärken und für gute Berufschancen an Bord und bei den Landbetrieben der Seeschifffahrt zu sorgen. Die Absprachen im Rahmen des „Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung“ sollen dazu beitragen, dem Problem der Überalterung entgegenzuwirken, eine weitere Abwanderung von Fachkräften ins Ausland zu verhindern und so seemännisches Know-how für den maritimen Standort Deutschland zu sichern.

Allerdings sind noch längst nicht alle vereinbarten Bündnisziele erreicht. Problematisch ist insbesondere die zunehmende Zahl von Ausflaggungen unter sogenannten Billigflaggen. Es ist an der Bundesregierung, das Maritime Bündnis fortzuentwickeln und neue Perspektiven für die Zukunft zu formulieren.

Vor allem wird es darum gehen, dass die Reedereien ihrer Zusage nachkommen, einer weiteren Ausflaggung deutscher Schiffe entgegenzuwirken – und so einen Verlust von Arbeitsplätzen in Deutschland zu verhindern. Das allein wird allerdings für einen weiteren Zuwachs an Beschäftigung in der Seeschifffahrt nicht ausreichen: Die Bundesregierung muss dafür Sorge tragen, dass Küstenländer und Unternehmen mehr Ausbildungsplätze und Geld für die Nachwuchsförderung bereitstellen.

Derzeit werden auf Schiffen unter deutscher und EU-Flagge rund 4 500 bis 4 700 deutsche Seeleute und Seeleute mit EU-Nationalität beschäftigt. Diese Seeleute sind in Deutschland in vollem Umfang sozialversicherungspflichtig. Diese Zahl gilt es zu halten und weiter zu erhöhen.

Doch die Bundesregierung hat die Herausforderungen nicht aufgenommen, sondern im Gegenteil einen teilweisen Rückzug aus dem Maritimen Bündnis einge-

leitet. Sie will die Übereinkunft nicht in der bisherigen Form weiterführen, sondern setzt auf eine Neuausrichtung der Schifffahrtsförderung. Im Kern bedeutet die von der Bundesregierung angestrebte Lösung nichts anderes als eine Abkehr von dem bisherigen Modell einer Solidargemeinschaft von Bund, Küstenländern, Sozialpartnern und maritimer Wirtschaft.

Nachdem sie die Hilfen für die Seeschifffahrt im Bundeshaushalt 2012 zunächst auf die Hälfte des bisherigen Betrages gekürzt hatte, nahm die Bundesregierung diese Entscheidung aufgrund massiver Proteste gegen die Einsparpläne zwar zurück. Die Unterstützung bleibt aber weit unterhalb der Förderbeträge der vergangenen Haushaltsjahre, und die Regierungskoalition musste inzwischen einräumen, dass die Finanzhilfen für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt vorerst nicht wieder auf das bisherige Niveau zurückgeführt werden.

Denn in dem Bemühen, die entstandene Finanzlücke durch die Einbindung der Reederschaft und einen Eigenbeitrag der Schifffahrtsunternehmen zu schließen, ist es der Bundesregierung bisher nicht gelungen, einen neuen, verlässlichen Rahmen für die Schifffahrtsförderung zu schaffen.

Die Ausfälle, die sich aus der Kürzung der Finanzmittel im Bundeshaushalt ergeben, sollen nach dem Willen der Bundesregierung künftig von den Schifffahrtsunternehmen ausgeglichen werden. Die deutschen Reeder haben zugesichert, bis Anfang nächsten Jahres 20 Mio. Euro in einen Solidarfonds zu zahlen. Weitere 10 Mio. Euro sollen dadurch eingenommen werden, dass die Gebühren für die Ausflagung deutscher Schiffe in Billiglohnländer erhöht werden. Dazu ist eine Änderung der Gebührenverordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) erforderlich, die ein am sogenannten Äquivalenzmodell orientiertes Gebührenmodell für die Ausflagung umsetzt.

Ein aktueller Prüfbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Koordinators der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft zeigt jedoch, dass die Bundesregierung vor 2013 keine verfassungsfeste Regelung schaffen kann, um die geplante Summe von 30 Mio. Euro einzusammeln – weder über ein Gebührenmodell noch über eine öffentlich-rechtliche Fondslösung. Grund dafür ist nicht zuletzt die unterschiedliche Bewertung der Tragfähigkeit und Verfassungsfestigkeit der Modelle durch die beteiligten Ressorts innerhalb der Bundesregierung. Die offenen Finanzierungsfragen gefährden nicht nur die Arbeitsplätze in der Seeschifffahrt, sondern stellen letztlich die Bündnisziele insgesamt in Frage, was nicht hinnehmbar ist.

Eine dauerhafte Lösung kündigt die Bundesregierung erst für die nächste Nationale Maritime Konferenz im Sommer 2013 an. Die Jahre 2012 und 2013 will sie daher nach eigener Aussage als „Übergangsjahre“ gestalten. Diese Planungsunsicherheit belastet die maritime Branche in einer Situation, in der sie ohnehin stark von der Krise der Schiffsfinanzierung getroffen ist.

Wenn die Bundesregierung eine Neustrukturierung der Schifffahrtsförderung vornehmen will, darf dies nicht zu Lasten von Ausbildung und Beschäftigung qualifizierter Seeleute in Deutschland gehen. Sie ist aufgefordert, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass ein neuer verlässlicher Rahmen geschaffen wird, der im Sinne des „Maritimen Bündnisses“ zur Beschäftigungssicherheit und zur Erhöhung der Ausbildungskapazitäten am maritimen Standort Deutschland beiträgt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- zeitnah einen ressortabgestimmten Entwurf zur Änderung der Gebührenverordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH-GebV) vorzulegen, um die Voraussetzungen für die Erhebung des von der deutschen Reederschaft zugesagten Eigenbeitrages in

Höhe von 10 Mio. Euro im Rahmen der Ausflaggungsgenehmigung nach § 7 des Flaggenrechts zu ermöglichen;

- in Ergänzung des Gebührenmodells und zur Realisierung des weiterhin zugesagten Eigenbetrages der deutschen Reederschaft in Höhe von 20 Mio. Euro rasch ein verfassungsrechtlich tragfähiges Fondsmodell zu entwickeln, um die Kontinuität der Schifffahrtförderung im Interesse der Ausbildung und Beschäftigung am maritimen Standort zu gewährleisten;
- an der Ausbildungsplatzförderung für Schiffsmechaniker sowie nautische und technische Offiziersassistenten sowie den Zuschüssen zur Senkung der Lohnnebenkosten festzuhalten, um das seemännische Know-how in Deutschland zu sichern;
- gemeinsam mit den Sozialpartnern neue Bündnisziele zu verabreden, um den Anteil von Handelsschiffen unter deutscher Flagge gegenüber Nicht-EU-Flaggen deutlich zu erhöhen und einer weiteren Ausflaggung deutscher Handelsschiffe und damit dem Verlust von Arbeitsplätzen in Deutschland entgegenzuwirken;
- dafür Sorge zu tragen, dass die zugesagten Ausbildungsplatzkapazitäten durch die Küstenländer und Seeschiffahrtsunternehmen zur Verfügung gestellt werden;
- endlich einen Gesetzentwurf vorzulegen, um das internationale Seearbeitsübereinkommen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten aus dem Jahr 2006 zu ratifizieren.

Berlin, den 26. Juni 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

