

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und FDP
– Drucksache 17/10772 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Flaggenrechtsgesetzes und der Schiffsregisterordnung

- b) zu dem Antrag der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Johannes Kahrs, Dr. Hans-Peter Bartels, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/10097 –

Maritimes Bündnis fortentwickeln - Schifffahrtsstandort Deutschland sichern

A. Problem

Zu Buchstabe a

Das Ausflaggen ist unter den Voraussetzungen des bisherigen § 7 des Flaggenrechtsgesetzes erlaubt. Bleibt ein ausgeflaggtes Schiff in gewissen rechtlich erheblichen Beziehungen zum Inland, führt dies wegen der eigentlich beabsichtigten Gesamtgeltung der deutschen Rechtsordnung zu einem Ungleichgewicht und damit zu einem nicht unerheblichen Nachteil für den maritimen Standort. Unmittelbar festmachen kann man diesen Nachteil daran, dass Ausbildungsplätze für seefahrtbezogene Berufe der Wirtschaft entzogen werden.

Zu Buchstabe b

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, zeitnah einen ressortabgestimmten Entwurf zur Änderung der Gebührenverordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie vorzulegen; in Ergänzung des Gebührenmodells und zur Realisierung des weiterhin zugesagten Eigenbetrages der deutschen Reederschaft in Höhe von 20 Millionen Euro rasch ein verfassungsrechtlich tragfähiges Fondsmodell zu entwickeln, um die Kontinuität der

Schiffahrtförderung 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; 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 Ausflagung 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 und endlich einen Gesetzentwurf vorzulegen, um das internationale Seearbeitsübereinkommen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten aus dem Jahr 2006 zu ratifizieren.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Die Ausflagung wird zukünftig so gestaltet, dass dadurch entstehende Nachteile für den Schiffahrtsstandort ausgeglichen werden. Die Ausflagung wird nur genehmigt, wenn dafür ein Ausgleich durch den begünstigten Reeder geleistet wird. Der Ausgleich besteht in erster Linie in der Aufrechterhaltung der ausgeflaggten Schiffe als Ausbildungsplatz. Ausnahmsweise kann statt des Unterhaltes eines Ausbildungsplatzes ein dem entsprechender Ablösebetrag gezahlt werden. Die Zahlung des Ablösebetrages erfolgt zweckgebunden an eine private Einrichtung. Außerdem werden Teile des Flaggenrechtsgesetzes aktualisiert und an die Entwicklung des europäischen Rechts angepasst.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/10772 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe b

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/10097 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Zu Buchstabe a

Annahme einer Entschließung; Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10772 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 3 wird § 7 wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Ein Ausgleich im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 ist erbracht, wenn der Antragsteller sich für jedes auszufluggende Seeschiff verpflichtet, während eines in der Anlage in Abhängigkeit von der Größe der Seeschiffe festgelegten Zeitraumes mindestens einen Platz zur seefahrtbezogenen Ausbildung nach Maßgabe

1. der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung oder
2. der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Ausführung der Schiffsoffiziers-Ausbildungsverordnung herausgegebenen Richtlinien für die Anerkennung der praktischen Ausbildung und Seefahrzeit als
 - a) nautischer/nautische Offiziersassistent/in (VkB1. 2009 S. 48) oder
 - b) technischer/technische Offiziersassistent/in (VkB1. 2009 S. 53)

an Bord des ausgeflaggten Seeschiffes ständig besetzt zu halten. Der in Satz 1 maßgebliche Zeitraum beginnt mit Wirksamwerden der jeweiligen Ausfluggenehmigung. Das Beenden eines Ausbildungsverhältnisses wegen Ablaufes des Zeitraumes nach Satz 1 ist nicht zulässig. Der Inhaber der Genehmigung hat für die Dauer der Genehmigung durch geeignete Aufzeichnungen und Unterlagen jährlich zum Ende eines Kalenderjahres nachzuweisen, dass er seine Verpflichtung nach Satz 1 erfüllt oder erfüllt hat. Die Aufzeichnungen und Unterlagen sind für die Dauer von fünf Jahren, gerechnet ab dem ersten Tag des Jahres, das auf das Jahr der Erteilung der Genehmigung folgt, aufzubewahren.“

- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird das Wort „jährlich“ gestrichen.

bb) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Zweck der Einrichtung muss es sein, die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern zu fördern, die auf in inländischen Schiffsregistern eingetragenen Seeschiffen beschäftigt sind.“

- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird das Wort „jährliche“ gestrichen.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V., Bremen, beauftragen, an der Überprüfung im Sinne des Satzes 1 mitzuwirken.“

d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Der Ablösebetrag nach Absatz 3 ist von der Einrichtung für jede Größenklasse der Seeschiffe in einer Höhe festzusetzen. Die Festsetzung hat sich an den gemittelten Kosten einer Ausbildung im Sinne des Absatzes 2 je Kalenderjahr zu orientieren; dabei sind die Besatzungsstärke und die Größe der auszufliegenden Schiffe zu berücksichtigen.“

bb) In dem neuen Satz 3 wird die Angabe „20 000“ durch die Angabe „2 000“ ersetzt.

cc) Der neue Satz 7 wird wie folgt gefasst:

„Wird der Ablösebetrag geändert, gilt die Änderung nur für Ausflaggungen, die in dem Kalenderjahr beantragt werden, das dem Jahr der Änderung folgt.“

2. In Nummer 8 wird § 24 wie folgt gefasst:

„§ 24

Die Bundesregierung berichtet dem Deutschen Bundestag bis zum 31. Dezember 2016 über die Erfahrungen mit § 7 in der durch das Gesetz zur Änderung des Flaggenrechtsgesetzes und der Schiffsregisterordnung vom ... [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieses Gesetzes] erlassenen Fassung.“

3. Folgende Nummer 9 wird angefügt:

,9. Folgende Anlage wird angefügt:

„Anlage

(zu § 7 Absatz 2 Satz 1)

lfd Nr.	Schiffsgrößenklasse	Verpflichtungszeitraum in Monaten für jedes Jahr der Wirksamkeit der Ausflaggungsgenehmigung
1	Bruttoraumzahl bis zu 500	1,0
2	Bruttoraumzahl von über 500 bis 1.600	1,5
3	Bruttoraumzahl von über 1.600 bis 3.000	2,0
4	Bruttoraumzahl von über 3.000 bis 8.000	3,0

5	Bruttoraumzahl von über 8.000 bis 14.000	3,5
6	Bruttoraumzahl von über 14.000 bis 20.000	4,5
7	Bruttoraumzahl von über 20.000 bis 80.000	5,0
8	Bruttoraumzahl von über 80.000	5,5“‘

b) den Antrag auf Drucksache 17/10097 abzulehnen.

Berlin, den 1. November 2012

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Anton Hofreiter
Vorsitzender

Hans-Werner Kammer
Berichterstatter

Uwe Beckmeyer
Berichterstatter

elektronische Vorab-Fassung*

Bericht der Abgeordneten Hans-Werner Kammer und Uwe Beckmeyer

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 17/10772** in seiner 195. Sitzung am 27. September 2012 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Arbeit und Soziales und an den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/10097** in seiner 187. Sitzung am 28. Juni 2012 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und an den Ausschuss für Arbeit und Soziales zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10772 beinhaltet im Wesentlichen, dass die Ausflagung zukünftig so gestaltet werden soll, dass dadurch entstehende Nachteile für den Schifffahrtsstandort ausgeglichen werden. Die Ausflagung soll nur genehmigt werden, wenn dafür ein Ausgleich durch den begünstigten Reeder geleistet wird. Dieser soll in erster Linie in der Aufrechterhaltung der ausgeflaggten Schiffe als Ausbildungsplatz bestehen. Zudem sollen mit dem Gesetzentwurf Teile des Flaggenrechtsgesetzes (FlaggRG) aktualisiert und an die Entwicklung des europäischen Rechts angepasst werden.

Zu Buchstabe b

Der Antrag auf Drucksache 17/10097 beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, zeitnah einen ressortabgestimmten Entwurf zur Änderung der Gebührenverordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie vorzulegen; 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 Schifffahrtsförderung 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; 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 Ausflagung deutscher Handelsschiffe und damit dem Verlust von Arbeitsplätzen in Deutschland entgegenzuwirken; dafür Sorge zu tragen, dass die zugesagten Ausbildungsplatzkapazitäten durch die Küstenländer und Seeschifffahrtsunternehmen zur Verfügung gestellt werden und endlich einen Gesetzentwurf vorzulegen, um das internationale Seearbeitsübereinkommen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten aus dem Jahr 2006 zu ratifizieren.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10772 in seiner 98. Sitzung am 24. Oktober 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)451. Er hat den Antrag der Fraktion der SPD auf Ausschussdrucksache 17(15)453 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)451 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 104. Sitzung am 24. Oktober 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE

GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(8)5155.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10772 in seiner 82. Sitzung am 24. Oktober 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(9)989. Er hat den Entschließungsantrag der Fraktion der SPD auf Ausschussdrucksache 17(9)993 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(9)989 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Antrag auf Drucksache 17/10772 in seiner 114. Sitzung am 24. Oktober 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(11)987. Er hat den Entschließungsantrag der Fraktion der SPD auf Ausschussdrucksache 17(11)993 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP auf Ausschussdrucksache 17(11)987 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat den Gesetzentwurf in seiner 85. Sitzung am 24. Oktober 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(18)322. Er hat den Entschließungsantrag der Fraktion der SPD auf Ausschussdrucksache 17(18)324 mit den Stimmen der Fraktionen

CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(18)322 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD angenommen.

Zu Buchstabe b

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 98. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag auf Drucksache 17/10097 in seiner 77. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Antrag in seiner 108. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Vorlagen auf Drucksachen 17/10772 und 17/10097 gemeinsam in seiner 79. Sitzung am 17. Oktober 2012 im Rahmen eines Expertengespräch beraten. An dem Expertengespräch nahmen Herr Holger Jäde von der BBS Berufsausbildungsstelle, Herr Wilhelm Mertens vom Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V., Herr Ralf Nagel vom Verband Deutscher Reeder e.V. und Herr Karl-Heinz Biesold von der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di teil.

Holger Jäde von der BBS Berufsausbildungsstelle bezeichnete den aktuellen Zustand des Maritimen Bündnisses als unbefriedigend. Es gebe Probleme, junge Menschen für eine Ausbildung im Bereich der Seeschifffahrt zu gewinnen bzw. Ausgebildeten einen Arbeitsplatz auf Schiffen zu verschaffen. Das in dem Gesetzentwurf enthaltene Modell, über eine Fondslösung Ausbildung zu fördern und auch diejenigen an

den Kosten der Ausbildung zu beteiligen, die unter fremder Flagge führen und nicht ausbilden, sei grundsätzlich richtig, zumal es derzeit auch keine andere Lösung gebe, um aus der gegebenen Stagnation herauszukommen. Man laufe bei der derzeitigen Lage Gefahr, dauerhaft Kompetenz am Standort Deutschland zu verlieren. Bei den Belastungen müsse man aber differenzieren. Reeder mit einer größeren Flotte müssten stärker belastet werden als solche mit einer kleineren Flotte. Das vorgesehene Fondsmodell biete die Chance, eine Mindestzahl von jungen Menschen für die Ausbildung und Beschäftigung im Bereich der Seeschifffahrt gewinnen zu können.

Wilhelm Mertens vom Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. führte aus, der Gesetzentwurf beinhalte ein wesentliches Ziel seines Verbandes, sei aber in der derzeitigen Form abzulehnen, da er sich nicht ausdrücklich auf die Ausbildung von Junioroffizieren im nautischen und technischen Bereich beziehe. Es gebe derzeit mehr als hundert ausgebildete Schiffsoffiziere, die keine Beschäftigung fänden. Diesem zunehmenden Problem müsse man begegnen, indem man ebenso viele Ausbildungsplätze wie für Schiffsmechaniker und Offiziersassistenten auch für Jungoffiziere zur Verfügung stelle, damit diese ihr Patent ausfahren könnten. Dies berücksichtige der vorliegende Entwurf nicht hinreichend.

Ralf Nagel vom Verband Deutscher Reeder e.V. bekundete, die deutschen Reeder wollten mit den Partnern im Maritimen Bündnis auch in der aktuellen Krise sicherstellen, dass man für den Standort Deutschland ausreichendes nautisches und technisches Personal zur Verfügung habe. Die Berücksichtigung von Patentinhabern, welche ausfahren müssten, sei aus der Sicht seines Verbandes eines der zentralen Ziele, welches mit dem geplanten Reederfonds erreicht werden solle. Erst wenn über die bisher bekannte Förderung der Ausbildungsgänge hinaus auch das Ausfahren der Patente einbezogen werde, habe ein nautischer oder technischer Offizier den gesamten Arbeitsmarkt in der maritimen Wirtschaft zur Verfügung. Hier sei zumindest in der Gesetzesbegründung eine Klarstellung geboten, dass das Ausfahren als Teil der Ausbildung einbezogen sei. Sein Verband strebe an, dass die Branche jährlich zusätzlich dreißig Millionen Euro zusätzlich für Ausbildung und Beschäftigung zur Verfügung stelle. Man wolle, dass alle am Standort Deutschland tätigen Schifffahrtsunternehmen daran beteiligt würden, was eine Verankerung im Flaggenrecht voraussetze, welche der Gesetzentwurf aufgreife. Der Gesetzentwurf sei eine gute Grundlage. Erforderlich sei aber eine bessere Differenzierung der Ausbildungsobliegenheiten und der Ablösebeträge in Abhängigkeit von der Größe der Schiffe. Problema-

tisch sei zudem, dass ab 2018 eine Ausflaggung grundsätzlich nicht mehr zulässig sein solle. Man benötige stattdessen eine Evaluierung, denn ein generelles Ausflaggungsverbot führe gerade in der derzeitigen Situation der Branche zu Fehlverhalten. Er betonte auch die Wichtigkeit einer planbaren öffentlichen Förderung von Ausbildung im Bereich der Seeschifffahrt.

Karl-Heinz Biesold von der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di. bekundete, man kämpfe darum, dass das Maritime Bündnis, welches alternativlos sei, lebendig bleibe. Man sehe das in dem Gesetzentwurf angelegte Fondsmodell als eine Möglichkeit an, nautisch-technisches Personal weiter zu fördern. Der vorliegende Gesetzentwurf beinhalte aber Punkte, die man kritisieren müsse. Man sehe die Gefahr, dass mit dem Gesetzentwurf eine Ausflaggung unter Fortbestand der steuerlichen Vorteile ohne Vorliegen der heutigen gesetzlichen Voraussetzungen legalisiert werde. Man brauche in dem Gesetzentwurf klare Regelungen für die Ausflaggung und das Gesetz dürfe sich nicht als „goldener Handschlag“ für die Ausflaggung entpuppen. Zudem dürfe man sich nicht auf die Förderung von Ausbildung beschränken, sondern müsse auch die Förderung von Beschäftigung unter deutscher Flagge einbeziehen, denn es nütze nichts, wenn man die Ausgebildeten im Anschluss an die Ausbildung nicht beschäftigen könne, wie dies heute häufig der Fall sei. Zu diskutieren sei auch die Differenzierung bei den Ausbildungsverpflichtungen. Man strebe nicht einen Ausbildungsplatz pro Schiff an, sondern eine Primärverpflichtung im Bereich von 600 bis 1000 Ausbildungsplätzen. Zudem müsse man sicherstellen, dass die Ablösesumme nicht so niedrig ausfalle, dass ihre Zahlung gegenüber einer Ausbildung vorgezogen werde. Er hob die Bedeutung einer kontinuierlichen und planbaren öffentlichen Förderung von Ausbildung im Bereich der Seeschifffahrt als Voraussetzung für das Funktionieren des Maritimen Bündnisses hervor.

In seiner 81. Sitzung am 24. Oktober 2012 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Vorlagen abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10772 einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 17(15)451), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie Teil V. dieses Berichts ergibt.

Die Fraktion der SPD hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10772 folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 17(15)453):

Antrag der Fraktion der SPD zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Flaggenrechtsgesetzes und der Schiffsregisterordnung

Bundestagsdrucksache 17/10772

Neuordnung der Schifffahrtsförderung aus einem Guss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellt fest:

Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt hat seit mehr als einem Jahrzehnt erfolgreich den Schifffahrtsstandort Deutschland gestärkt. Doch das Bündnis aus Sozialpartnern, Bund und Küstenländern wird durch die Bundesregierung mit ihrer Politik der willkürlichen Mittelkürzungen einseitig aufgekündigt, was eine massive Gefährdung der deutschen Seeschifffahrt bedeutet. Doch statt zu der erfolgreichen Schifffahrtspolitik der vergangenen Jahre zurückzukehren, wollen die Koalitionsfraktionen die selbst verschuldete Fehlentwicklung nun mit Hilfe der Reedereien und einer radikalen Abkehr von der bisherigen Schifffahrtsförderung ausgleichen. Anstelle eines schlüssigen Konzeptes ist mit der Überarbeitung des Flaggenrechtsgesetzes und der Schiffsregisterordnung aber nur eine Notlösung entstanden, die am Ende zu Lasten der Ausbildung an Bord deutscher Schiffe gehen könnte.

Denn den Koalitionsfraktionen ist es in den vergangenen Monaten nicht gelungen, für die von ihnen angestrebte neue Konstruktion eine tragfähige Basis zu schaffen. Vorgesehen ist, dass die deutschen Reedereien künftig über ein Fondsmodell eine Standorticherungsabgabe leisten, um einen Teil der Ausbildungskosten abzudecken und zugleich den fortgesetzten Trend zur Ausflagung zu bremsen. Doch der vorliegende Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Flaggenrechtsgesetzes und der Schiffsregisterordnung sieht Neuregelungen im Vorgriff auf die geplante Fondslösung vor, ohne dass die konkrete Ausgestaltung schon geklärt wäre.

Wenn die Regierungskoalition mit Blick auf den Eigenbeitrag der Reedereien jetzt von einer neuen Qualität der Schifffahrtsförderpolitik spricht, verschweigt sie dabei, dass die Bundesregierung in ihrem Entwurf für den Bundeshaushalt 2013 den Finanzbeitrag für die Seeschifffahrt erneut in gleicher Höhe absenkt. Für die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung stehen demnach im kommenden Jahr nur noch rund 29 Millionen Euro bereit; dabei war der Betrag nach massiven Protesten erst im laufenden Haushaltsjahr erneut auf 58 Millionen Euro aufgestockt worden, nachdem die Bundesregierung den Zuschuss für 2012 ursprünglich komplett gestrichen hatte. Im Ergebnis

ist durch die Neuordnung der Schifffahrtsförderung in der jetzigen Form nichts gewonnen.

Im Gegenteil ist die für den Schiffsbetrieb notwendige Planungssicherheit durch die fortdauernde Unsicherheit über die Fondslösung und die gleichzeitige Mittelkürzung im Bundeshaushalt immer weniger gegeben. Das fortlaufende Stop-and-go führt zu einer massiven Verunsicherung bei Beschäftigten und den Beteiligten in der Seeschifffahrt. Zuverlässige Schifffahrtspolitik sieht anders aus.

Die deutschen Seeschifffahrtsunternehmen sind in der Pflicht, ihrer Zusage im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenzen nachzukommen, den Anteil der Schiffe unter deutscher Flagge deutlich zu erhöhen. Noch nie war der Anteil der Tonnage unter deutscher Flagge so gering wie heute. Allein im Jahr 2011 wurden mehr als 1450 Anträge auf Ausflagung nach § 7 FlagRG gestellt (Stand: 02.11.2011). Diesen Trend gilt es zu stoppen.

Eine Lösung muss aber innerhalb des Maritimen Bündnisses entwickelt werden und nicht außerhalb dieses Rahmens. Doch die Aufgabe, das Bündnismodell für die Zukunft fortzuentwickeln, droht an dem Unvermögen der Bundesregierung zu scheitern, eine konsistente, verantwortliche Lösung für den Schifffahrtsstandort Deutschland zu schaffen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung begrüßt:

- die Zusage des Verbandes Deutscher Reeder, einen Eigenbeitrag in Höhe von insgesamt 30 Mio. Euro zur Förderung der Ausbildung auf Schiffen deutscher Eigner zu leisten;

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung fordert die Bundesregierung auf:

- im Einvernehmen mit den Sozialpartnern zu einer verstetigten Schifffahrtsförderung im Rahmen des Maritimen Bündnisses zurückzukehren;
- rechtliche Änderungen im Flaggenrechtsgesetz und der Schiffsregisterordnung erst dann vorzunehmen, wenn ein verfassungsrechtlich tragfähiges Fondsmodell entwickelt ist, das die Erhebung des zugesagten Eigenbeitrags der deutschen Reedereien für die Förderung der seefahrtbezogenen Ausbildung gewährleistet;
- sicherzustellen, dass die Neuordnung der Schifffahrtspolitik des Bundes nicht zu einer Senkung des Gesamtfördervolumens und damit zu einer Schlechterstellung für die Auszubildenden und Beschäftigten in der Seeschifffahrt führt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, der Antrag der Fraktion der SPD auf Drucksache 17/10097 sei

aufgrund des Gesetzentwurfs der Fraktionen der CDU/CSU und FDP überholt. Das Expertengespräch in der vergangenen Woche habe weitgehende Zustimmung zu dem Gesetzentwurf ergeben. Zwei notwendige Änderungen in Bezug auf den Ablösebetrag und die Befristung nehme man mit dem vorgelegten Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)451) vor und befinde sich so in voller Übereinstimmung mit den betroffenen Sozialpartnern. Man könne das Maritime Bündnis mit den vorgesehenen Regelungen weiterentwickeln und damit weiterhin auf deutschen Schiffen die Ausbildung ermöglichen. Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP stünden zum Maritimen Bündnis und würden dafür sorgen, dass sich der Schifffahrtsstandort Deutschland weiter entwickeln könne.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, es gebe seit etwa zehn Jahren ein erfolgreiches Maritimes Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung, getragen von Sozialpartnern, Bund und Küstenländern, welches nun bedauerlicherweise seitens der Bundesregierung durch die Kürzung von Haushaltsmitteln in diesem Bereich aufgekündigt worden sei. Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP versuchten nun, dies mit dem vorgelegten Gesetzentwurf zu heilen. Das dem Gesetzentwurf zugrunde liegende Konzept sei aber misslungen, was man nun durch einen Änderungsantrag erfolglos zu korrigieren versuche. Der Gesetzentwurf sei auch bei dem Expertengespräch in der vergangenen Woche heftig kritisiert worden. Sie habe hingegen einen Entschließungsantrag zu dem Gesetzentwurf eingebracht, mit welchem sie sich zu einer Schifffahrtsförderung aus „einem Guss“ bekenne. Ihre dringende Bitte sei es, die Schifffahrtsförderung im Einvernehmen mit den Sozialpartnern wieder im Rahmen des Maritimen Bündnisses zu verstetigen.

Die **Fraktion der FDP** nahm auf die Ausführungen der Fraktion der CDU/CSU Bezug. Bei dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)451 gehe es um die Höhe des Ablösebetrags und dessen Verwendung. Zudem werde mit dem Antrag sichergestellt, dass die Regelungen nicht automatisch im Jahr 2018 ausliefen, sondern eine Überprüfung der Zielerreichung erfolge. Sie sei überzeugt, dass man mit dem geänderten Gesetzentwurf die richtige Weichenstellung vornehme, um seitens der Politik den Schifffahrtsstandort Deutschland auch für die Zukunft zu sichern. Man sichere mit den vorgesehenen Regelungen zudem auch die Zukunft des Maritimen Bündnisses.

Die **Fraktion DIE LINKE.** stellte fest, der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP (Ausschussdrucksache 17(15)451) entspreche überhaupt nicht dem Ergebnis des Expertengesprächs. Den

Sorgen und Nöten der Betroffenen werde damit nicht Rechnung getragen und das Ziel, Schiffe einzuflaggen, werde insgesamt mit den vorgesehenen Regelungen nicht erreicht. Gesetzentwurf und Änderungsantrag seien ausschließlich auf die Bedürfnisse der Reeder zugeschnitten und blieben weit hinter dem zurück, was notwendig sei, um mehr Ausbildungs- und Arbeitsplätze zu schaffen. Der Antrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 17/10097 gehe zwar in die richtige Richtung, bleibe aber auch hinter dem zurück, was gefordert werden müsse.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, der vorgelegte Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP ignoriere die kritischen Anmerkungen in dem Expertengespräch, mit denen das Funktionieren des in dem Gesetzentwurf vorgeschlagenen Systems bezweifelt worden sei. Man verstärke mit den Änderungen die Vorteile für die Reeder, insbesondere durch die Beseitigung der Befristung bis 2018, ohne dem entsprechende Verpflichtungen gegenüberzustellen. Der Antrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 17/10097 enthalte bedenkenswerte Elemente. Man müsse das Maritime Bündnis auf einer veränderten Grundlage noch einmal vollständig neu beginnen und dürfe es nicht einfach in der bisherigen Form fortschreiben.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Entschließungsantrag der Fraktion der SPD auf Ausschussdrucksache 17(15)453 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. abgelehnt.

Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)451 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/10772 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)451.

Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/10097.

V. Begründung zu den Änderungen

Der Gesetzentwurf vom 25. September 2012 geht von der zutreffenden Prämisse aus, dass dem maritimen Standort potentielle Nachteile insbesondere durch den Verlust von Schifffahrts-Know-how in Form von hoch qualifizierten Seeleuten aufgrund der Ausflaggung von Seeschiffen entstehen. Diese Nachteile sollen von den ausflaggenden Reedern oder Ausrüstern kompensiert werden. Nach Maßgabe ihrer wirtschaftlichen Eigenbeurteilung haben sie diesen Ausgleich entweder in Form einer Ausbildungsobliegenheit oder im Wege eines adäquaten Ausgleichsbetrages zugunsten einer privatwirtschaftlichen Einrichtung zu erfüllen, deren Zweck ihrerseits die Förderung seefahrtbezogener Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung ist.

Die fachliche Diskussion des Entwurfs hat allerdings ergeben, dass das mit dem Gesetzentwurf angestrebte Ziel nur erreicht werden kann, wenn sowohl die Ausbildungsobliegenheit als auch die Festsetzung eines Ausgleichsbetrages weiter präzisiert und differenziert werden. Zu Missverständnissen hat überdies die Formulierung der Evaluierungsklausel geführt; sie ist an den angestrebten Zweck anzupassen.

Zu Nummer 1 Buchstabe a und zu Nummer 9 (Änderung des Entwurfs zu § 7 Absatz 2 FlaggRG und Anfügung einer Anlage)

Es bedarf einer Ausdifferenzierung der in § 7 Absatz 2 vorgesehenen Ausbildungsobliegenheit. Geht man davon aus, dass auch in Zukunft mehr als 3 000 der in deutschen Registern eingetragenen Schiffe ausgeflaggt werden, stünden dem maritimen Standort schon kurzfristig weitaus mehr arbeitsplatzsuchende Nachwuchskräfte zur Verfügung als dieser aufnehmen kann. Die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Verpflichtung, mindestens einen zusätzlichen Ausbildungsplatz an Bord des ausgeflaggten Schiffes zu schaffen und besetzt zu halten, hätte dann die unerwünschte Folge, dass die in deutschen Registern eingetragenen Seeschiffe weit über den tatsächlichen Bedarf an Schiffsmechanikern und Offiziersassistenten hinaus ausbilden würden. Eine berufliche Perspektive könnte nur einem Teil der Nachwuchskräfte geboten werden. Zur Vermeidung solcher Fehlentwicklungen und unter Beachtung des Gleichbehandlungsgebotes – dieses dürfte der pauschalen Gleichbehandlung unterschiedlicher Schiffsgrößen entgegenstehen – bedarf es einer ausdifferenzierten Gesetzesformulierung; diese muss darauf Bedacht nehmen, dass zum Erhalt und zur Stärkung des maritimen Standortes erfahrungsgemäß etwa 1 000 Nachwuchskräfte an-

hand der hohen deutschen seefahrtbezogenen Standards permanent ausgebildet werden, die eingestellt werden könnten und sollten.

Ausgehend von diesen Zielen wird die Gesamtzahl der permanent auszubildenden Schiffsmechaniker und -offiziersassistenten in Relation zur Gesamtzahl der Beschäftigten auf den mehr als 3.000 ausgeflaggten Schiffen gesetzt, um eine für den Schifffahrtsstandort sinnvolle und bedarfsgerechte Ausbildungsquote zu ermitteln. Die durchschnittliche Besatzungsstärke, die wesentlich von der Schiffsgröße abhängig ist, wird dann in das Verhältnis zu der Ausbildungsquote gesetzt. Dargestellt in Monaten ist hiernach für rund 4 Besatzungsmitglieder etwa ein Ausbildungsmonat zu erbringen. In der Anlage zum FlaggRG, die auf § 7 Absatz 2 Bezug nimmt, sind unter Verwendung dieser transparenten Berechnungsmethodik und der für die aufgeführten Schiffsgrößenklassen durchschnittlichen Besatzungsgrößen die zu erbringenden Ausbildungszeiten in Monaten festgelegt

Zu Nummer 1 Buchstabe b (Änderung des Entwurfs zu § 7 Absatz 3 FlaggRG)

In Folge der Änderungen zu den Nummern 1a und 9 ist auf die Wirksamkeit der gesamten Ausflaggungsgenehmigung, die erfahrungsgemäß in der Regel zwei Jahre umfasst, abzustellen.

Die Novelle muss den Zweck der privatwirtschaftlichen Einrichtung weiter präzisieren. Es ist insbesondere klarzustellen, dass diese Einrichtung nicht allein auf die Förderung der seefahrtbezogenen Ausbildung abzielt, sondern auch die weitere technische und nautische Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern in den Blick zu nehmen hat. Nach der Formulierung im Gesetzentwurf vom 25. September 2012 hätten Zweifel aufkommen können, ob diese, unmittelbar dem Nachteilsausgleich dienenden, Fördermaßnahmen vom gesetzlichen Zweck der Einrichtung erfasst werden. Gefördert werden können nunmehr alle nautischen und technischen Ausbildungs-, Qualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen von Besatzungsmitgliedern. Insbesondere können, da es sich dabei um Qualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen handelt, auch Fahrzeiten gefördert werden, die benötigt werden, um die Befähigungszeugnisse auszufahren.

Zu Nummer 1 Buchstabe c (Änderung des Entwurfs zu § 7 Absatz 4 FlaggRG)

In Folge der Änderungen zu Nummern 1a, 9 und 1b ist auf die Wirksamkeit der gesamten Ausflaggungsgenehmigung abzustellen.

Die Ergänzung in Absatz 4 dient der Optimierung und Stärkung der öffentlichen Aufsicht über die von einem

ausflagungswilligen Reeder oder Ausrüster übernommene Ausbildungsverpflichtung. Ebenso wie die Folgeänderung in Absatz 2 – Verlängerung der Aufbewahrungspflicht auf fünf Jahre – dient sie der Effektivierung der Kontrolle durch das zuständige Bundesamt. Unter Mitwirkung der als besonders sachnaher Verwaltungshelferin hinzuziehenden Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. (Bremen) wird das Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie regelmäßig die tatsächliche Erfüllung der Ausbildungsverpflichtung aus Absatz 2 kontrollieren.

Zu Nummer 1 Buchstabe d (Änderung des Entwurfs zu § 7 Absatz 5 FlaggRG)

Ungeachtet des der Einrichtung bei der Festsetzung des Ablösebetrages zustehenden Beurteilungs- und Anpassungsspielraumes müssen die wirtschaftlichen Belastungen aus den beiden Varianten des Nachteilsausgleichs eine gewisse Kongruenz aufweisen. Die ergänzten Maßgaben zur Berechnungsmethodik und -höhe des Ablösebetrages sind deshalb zwangsläufige und verfassungsrechtlich notwendige Folgeänderungen zu der in Absatz 2 verankerten Ausbildungsobliegenheit: Ebenso wie die Ausbildungsverpflichtung muss auch der Ablösebetrag auf Grundlage der jeweiligen Größenklasse des jeweils auszuflaggenden Seeschiffes berechnet werden. Im Einzelnen orientiert sich die Festsetzung an den durchschnittlichen Kosten der in Absatz 2 definierten Ausbildung je Kalenderjahr, wobei wiederum die Besatzungsstärke und die Größe des auszuflaggenden Schiffes und somit auch dessen Leistungsfähigkeit angemessen berücksichtigt werden müssen. Dies kann, etwa bei kleinen Seeschiffen oder Schleppern mit geringer Besatzung, zu Ablösebeträgen in Höhe von ca. 1 500 bis 2 000 Euro führen – wobei ein Mindestbetrag in Höhe von 2 000 Euro festzusetzen ist –, bei großen Seeschiffen mit umfangreicher Besatzung und in der Regel wesentlich höheren Erträgen hinge-

gen zu einem Ablösebetrag von bis zu 30 000 Euro p.a.

Damit ist zum einen gewährleistet, dass die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des auszuflaggenden Schiffes angemessen berücksichtigt wird; zum anderen ist die verfassungsrechtlich notwendige Kongruenz zwischen Ausbildungsverpflichtung einerseits und Ablösebetrag andererseits gewährleistet. Innerhalb dieses Rahmens und unter Wahrung ihres Beurteilungs- und Anpassungsspielraumes wird die Einrichtung zugleich darauf zu achten haben, dass der Ablösebetrag einen angemessenen Anreiz zur Erhöhung der Ausbildungsplätze auf in deutschen Registern eingetragenen Seeschiffen setzt.

Zu Nummer 2 (Änderung des Entwurfs zu § 24 FlaggRG)

Mit dem Gesetzentwurf wurde bereits eine Evaluierungsklausel eingeführt, nach der die neu eingeführten Regelungen in den §§ 7 und 7a grundsätzlich auf 5 Jahre befristet sein sollten. Die betroffenen Verbände und Sozialpartner haben darauf hingewiesen, dass der dazu gewählte Formulierungsvorschlag dem Anliegen des Gesetzesentwurfs, zur langfristigen Stärkung des deutschen Schifffahrtsstandortes beizutragen, aufgrund seines Automatismus‘ nicht hinreichend Rechnung trägt. Deutsche Reeder müssen auch in Zukunft international konkurrenzfähig bleiben. Deshalb müssen Ausflaggungen, soweit sie die mit dieser Novelle eingeführten Anforderungen beachten, auch in Zukunft möglich sein. Es obliegt der Bundesregierung, dem Bundestag bis Ende 2016 über die mit diesen Anforderungen gemachten Erfahrungen zu berichten. Dabei sollte sie sich unter Mitwirkung der in § 7 Absatz 3 genannten Einrichtung und der betroffenen deutschen Bundesländer ein umfassendes Bild über die Einnahmen und deren ordnungsgemäße Verwendung machen.

Berlin, den 1. November 2012

Hans-Werner Kammer
Berichterstatter

Uwe Beckmeyer
Berichterstatter