

„Wir brauchen im besten Sinne des Wortes schiffiges Personal, das sich für kaufmännische, logistische, technische oder personalplanende Karrieren interessiert“

Schulschiff Rhein: Fortbildung birgt Chancen für die Zukunft



Volker Seefeldt, Präsident des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt.
Foto: F. Barg

Ausnahmsweise nicht an Bord des Schulschiffs „Rhein“ im Homberger Stadthafen, sondern im großen Sitzungssaal des „Haus Rhein“ in Duisburg-Ruhrort fand die Mitgliederversammlung des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (AdB) am 25. November 2009 statt. Grund: Die Räume des Schulschiffs, das vom AdB betrieben wird, waren alle belegt, die Lehrgänge an Bord ausgebucht. Dass das so ist, verdanke der AdB insbesondere auch der Arbeit von Schulschiff-Kapitän Lothar Barth, sagte AdB-Präsident Volker Seefeldt. Neben seiner Aufgabe als Betreiber des Schulschiffs „Rhein“ und als Gesprächspartner der Gewerkschaften bei den Tarifverhandlungen für das Personal der Binnenschifffahrt hat der AdB noch eine Reihe

weiterer Funktionen. *Schiffahrt-online* Herausgeber Friedbert Barg hat den AdB-Präsidenten zu diesen Aktivitäten befragt.

Herr Seefeldt, was sind die wichtigsten Aufgaben des AdB?

Die Satzung des AdB legt fest, dass der Verband die gemeinsamen Interessen aller Arbeitgeber der deutschen Binnenschifffahrt wahren soll. Unter Ausschluß eines wirtschaftlichen Geschäftsbetriebs verfolgt der AdB insbesondere die Aufgaben,

- die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits- und sozialrechtlichen sowie sozialpolitischen Angelegenheiten zu wahren,
- ein Einvernehmen zwischen den Sozialpart-

nern unter anderem durch den Abschluss von Tarifverträgen zu erhalten und zu fördern,

- die Werbung und Ausbildung des Personals zu fördern und mit Unterstützung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) alle damit verbundenen Fragen zu bearbeiten,
- zusammen mit dem BDB die Fragen der Arbeitsbedingungen und Arbeitssicherheit sowie der Berufsgenossenschaft zu behandeln und
- den BDB bei der Regelung der Besatzungsvorschriften zu beraten.

Diese seit 1974 bestehenden Aufgaben haben bis heute nichts an Aktualität eingebüßt.

NAJADES, PLATINA, EDINNA – Abkürzungen, die inzwischen zwar zu Begriffen geworden, aber nicht jedem verständlich sind. Was verbirgt sich dahinter und was hat der AdB mit ihnen zu tun?

NAIADES ist das von den EU-Mitgliedstaaten und vom Europäischen Parlament mitgetragene Aktionsprogramm der Kommission. Das NAIADES-Aktionsprogramm liefert den Mitgliedsländern und der EU selbst eine Anleitung für ein gemeinsames Vorgehen zur Stärkung der Schifffahrt. Es zeigt die bestehenden Probleme auf und liefert konkrete Lösungsansätze. Im Kern geht es um

1. Schaffung günstiger Bedingungen für Dienstleistungen und Erschließung neuer Märkte
2. Anreize für die Modernisierung der Flotte und Innovationen
3. Schaffung attraktiver Bedingungen für neue Arbeitskräfte und höhere Investitionen in das Humankapital
4. Förderung des Image der Binnenschifffahrt sowie
5. Bereitstellung angemessener Infrastrukturen für die Binnenschifffahrt

Das Programm soll im Zeitraum 2006-2013 umgesetzt werden. Doch entgegen der allgemeinen Meinung verfügt die EU nicht über genügend eigenes Personal, um alle Handlungsempfehlungen des Programms, die sie selbst umsetzen muss oder möchte, auch wirklich



Erhielt viel Lob von der Mitgliederversammlung des AdB: Schulschiff-Kapitän Lothar Barth. Foto: F. Barg

in Angriff zu nehmen. Hier kommt PLATINA ins Spiel, die PLATform für die Implementierung von NAIADES. Ich sage Implementierung, obwohl es Umsetzung heißt, weil das hinter PLATINA stehende europäische Konsortium in englischer Sprache zusammenarbeitet. Der BDB, mit dem der AdB ja nicht nur auf dem Papier (wie zuvor dargestellt) zusammenarbeitet, sondern mit dem er auch eine Bürogemeinschaft betreibt, hat in dem Team von 22 PLATINA-Partnern in neun europäischen Ländern die Federführung für den Bereich der Arbeitskräfte übernommen. In diesem dritten von fünf Schwerpunkten arbeitet der AdB mit dem BDB sehr eng zusammen und bringt seine Erfahrung bei der Aus- und Weiterbildung von Binnenschiffern ein. Denn um mehr qualifiziertes Personal an Bord von Binnenschiffen und in die Unternehmen der Binnenschifffahrt zu holen hat PLATINA unter anderem

- ein Netzwerk von europäischen Ausbil-

dungseinrichtungen zu errichten und zu pflegen,

- einen Standard für durch Ausbildung erworbenen Kompetenzen zu definieren, was übrigens auch Quereinsteigern den Zugang zur Binnenschifffahrt erleichtern kann,
- die Kenntnisse über Binnenschifffahrt in der logistischen Ausbildung zu stärken und
- schließlich eine Werbekampagne für den Beruf des Binnenschiffers vorzubereiten.

Das sind konkrete Ziele aus dem Projekt PLATINA, die wir gemeinsam mit allen Schulen in Europa erreichen wollen. Deshalb das Netzwerk EDINNA, EDuction INland NAVigation, der Zusammenschluss aller wichtiger Schulen, an dem sich auch der Verbund Schifferberufskolleg RHEIN und Schulschiff RHEIN, also der AdB mit seiner Fortbildungseinrichtung, beteiligt. Diese drei neuen Vokabeln mögen zunächst verwirren. Ich plädiere dafür, die Ergebnisse von PLATINA und EDINNA in Ruhe abzuwarten, bevor wir sie - vielleicht mit dem lapidaren Satz "Was soll denn dabei schon rauskommen?" werten. Die ersten Ergebnisse sind unter www.naiades.info bereits online. Andere Zwischenergebnisse werden - wie es sich gehört - zunächst mit den Sozialpartnern besprochen, bevor sie öffentlich gemacht werden.

In enger Abstimmung mit dem BDB und dem Schiffer-Berufskolleg wurde EDINNA aus der Taufe gehoben. Was macht oder leistet EDINNA?

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ausbildung										
Schiffsjungen-Lehrgänge	98	105	122	153	171	188	240	293	293	310
Einführungslehrgänge (BGF)	23	32	22	21	34	40	40	39	39	33
Zwischensumme	121	137	144	174	205	228	280	332	332	343

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Weiterbildung										
Fortbildungs- bzw. Patentlehrgänge	52	55	73	74	49	57	43	80	44	63
Sachkunde Fahrgastschifffahrt	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-
Streckenpatent Donau	9	14	8	-	3	6	9	-	6	-
Kapitänspatent Donau	7	8	-	10	-	9	4	-	-	-
Radarlehrgänge	18	36	62	41	58	38	26	29	34	35
Schulungen am Simulator „SARAH“	25	14	11	12	11	8	8	12	-	-
UKW-Sprechfunklehrgänge	21	39	19	26	67	37	25	26	17	14
ADNR-Grundkurse	72	55	84	77	73	104	69	61	73	76
ADNR-Wiederholungs-Grundkurse	162	89	102	167	192	176	88	98	109	170
ADNR-Aufbauschulungen CHEMIE	22	12	37	19	16	27	21	21	6	17
ADNR-Wiederholungsschulungen CHEMIE	-	-	1	4	6	5	8	11	6	5
ADNR-Aufbauschulungen GAS	10	11	9	7	9	1	11	7	12	11
ADNR-Wiederholungsschulungen GAS	-	-	2	2	1	3	3	-	-	-
GBV-Grundkurse	25	11	11	4	10	7	6	10	7	4
GBV-Fortbildungskurse	87	-	-	71	10	27	48	-	1	2
GBV - Beauftragte Personen	-	-	18	15	16	15	9	28	27	23
Ersthelfer-Grundkurse	44	11	33	13	-	-	-	-	-	14
Ersthelfer-Wiederholungskurse	26	34	33	36	-	-	-	-	-	1
Sonderseminare	372	245	412	339	314	227	283	139	133	328
Zwischensumme	952	634	915	917	835	747	661	522	490	763

Summe	1.073	771	1.059	1.091	1.040	975	941	813	822	1.106
--------------	--------------	------------	--------------	--------------	--------------	------------	------------	------------	------------	--------------

Anzahl der Teilnehmer in Lehrgängen auf dem „Schulschiff RHEIN“ der letzten 10 Jahre

EDINNA stärkt gerade in Osteuropa Schulen, indem es einen europäischen Standard der Ausbildung anstrebt und durch engen Informationsaustausch untereinander doppelte Arbeit an schiffbaulichen, telematischen oder logistischen Lehrinhalten vermeidet. Außerdem arbeitet EDINNA zum Beispiel an gemeinsamen Redewendungen für Notfälle, in denen keine gute Verständigung zwischen Fahrzeugen zustande kommt, einem so genannten RIVER-SPEAK. EDINNA fördert zudem den Austausch von Lehrern und Schülern unter den Mitgliedschulen. PLATINA konnte übrigens auch die virtuelle Taufe von EDINNA unterstützen: www.edinna.eu

Welche Bedeutung hat das Schulschiff „Rhein“ innerhalb der Aktivitäten des AdB?

Das Schulschiff RHEIN ist die wichtigste Aus- und Fortbildungseinrichtung der deutschen Binnenschiffahrt. Zunächst bestimmt die Betreuung der nächsten Generation von Binnenschiffern den Rhythmus an Bord. In den drei Unterrichtsblöcken haben wir zur Zeit regelmäßig jeweils um 120 Schiffsjungen und Schiffsmädchen an Bord. 2010 wird der Schulungsbetrieb am 4. Januar beginnen und am 17. Dezember enden. Dies strukturiert die Arbeit an Bord und bietet den angehenden Binnenschiffern in Duisburg die Chance, während ihrer Berufsschulpflicht eine gemeinsame Betreuung zu erhalten. Wir wollen, dass die jungen Leute gern zum Schiff zurückkehren, wenn sie später eine Fortbildung zum Schiffsführer an Bord absolvieren. Das Miteinander an Bord der Schulschiffe von Erstausbildung einerseits und Patentlehrgang, Existenzgründerseminar oder Fortbildung im ADN- oder Schwergutbereich andererseits zeigt den jungen Binnenschiffern

übrigens auf, dass die Fortbildung ihnen heute Aufstiegschancen in kaum jemals vorher gekannter Form eröffnet.

Was bietet das Schulschiff Schiffsjungen und Fortbildungswilligen an? Welche beruflichen Abschlüsse können erreicht werden?

Das Lehrgangsprogramm 2010 ist erstmals in gebundener Form gedruckt und ist online auf unserer website www.schulschiff-rhein.de abrufbar. Es legt neben den Klassikern der Fortbildung im Bereich Rhein-, Elbe-, Donau- und Radarpatent erneut einen Schwerpunkt auf die - gern auch auf firmenspezifische Bedürfnisse zugeschnittene am Flachwasserfahrersimulator SANDRA und auf die Vermittlung von ADN(R)-Qualifikationen. Aber auch der Umgang mit Projektladung oder die Schulung nach der Verordnung über das Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt und die Vorbereitung auf die IHK-Prüfung zum Unternehmer in der Güterschiffahrt stehen auf der Agenda.

Die Seminarräume an Bord werden außerdem zum Beispiel für Nachhilfeunterricht durch besonders engagierte Berufsschullehrer oder für die freiwillige Erlangung von Wissen zur Fachhochschulreife parallel zur Ausbildung genutzt. Dass wir dieses Angebot des Schiffer-Berufskollegs RHEIN seit dem Sommer 2009 unterstützen können, freut uns. Denn wir brauchen im besten Wortsinn auch schiffiges Personal, das sich für kaufmännische, logistische, technische oder personalplanende Karrieren interessiert und mehr Durchlässigkeit zwischen der Karriere an Bord und an Land wünscht.

Werden die Angebote des Schulschiffs angenommen? Wie ist der Auslastungsgrad?

Wir sind sehr zufrieden mit der Auslastung. Seit einiger Zeit wird die Erstausbildung so gut angenommen, dass wir trotz Umbaumaßnahmen an Bord einige erwachsene Auszubildenden mit Unterstützung der evangelischen Schiffergemeinde im benachbarten Haus der Schiffergemeinde unterbringen.

Zu den Aufgaben des AdB gehören auch

Verhandlungen mit den Gewerkschaften. Welche sind das überwiegend und wie ist das Verhältnis zu ihnen?

Verdi ist unser Tarifpartner für das fahrende Personal und ebenfalls der Tarifpartner der von unserer Geschäftsstelle betreuten "Vereinigung von Umschlagsfirmen und Schiffsfahrtsunternehmen für die Regelung von Angestelltentariffen". Wir haben ein professionelles, von Vertrauen und gegenseitigem Respekt geprägtes Verhältnis zu unserem Sozialpartner.

Wie ist der aktuelle Stand in Sachen Arbeitszeit und Besatzungsvorschriften an Bord der Fracht- und Tankschiffe und der Fahrgastschiffahrt?

Zur Regelung der Arbeitszeit in der Binnenschiffahrt haben wir über die Ebene der europäischen Sozialpartner eine Verständigung erreicht, die zur Zeit noch mit den nationalen Verbänden der Binnenschiffahrt im Detail abgestimmt und als Gesamtpaket schließlich der Europäischen Kommission zugeleitet wird. Derzeit geht man u.a. für die Berechnung der jährlichen Höchstarbeitszeit von einem Bezugszeitraum von 12 Monaten aus, in denen etwa 2304 Stunden gearbeitet werden dürfen. Im Durchschnitt sollen pro Woche nicht mehr als 48 Stunden gearbeitet werden. Die tägliche Höchstarbeitszeit beträgt 14 Stunden während in 7 Tagen nicht mehr als 84 Stunden an maximal 31 zusammenhängenden Tagen gearbeitet werden darf. Die Dokumentation der täglichen Arbeits- und Ruhezeiten durch den Schiffsführer ist vorgesehen. Über mögliche Sonderregeln für die Fahrgastschiffahrt wird noch beraten.

Bei den Besatzungsfragen muss der Stand der Technik, der zunehmende Einsatz von nautischen Hilfsmitteln an Bord, die nötigen Anreizsysteme für das Personal und nicht zuletzt natürlich Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebs regelmäßig dahingehend überprüft werden, ob sie noch zeitgemäß sind. Bitte haben Sie Verständnis, dass wir über jeden Änderungsvorschlag zunächst mit unseren Sozialpartnern sprechen, bevor wir an die Öffentlichkeit gehen. Das gehört zum oben geschilderten professionellen und respektvollen Umgang miteinander.

Welche Verhandlungen und Abschlüsse stehen aktuell an und welche Erwartungen hat der AdB dabei?

Für das fahrende Personal haben wir am 3. Dezember 2008 mit einem Lohnvertrag vereinbart, der bis Ende März 2011 gilt. Die Angestelltentarife laufen bis mindestens August 2010. Wir sind sicher, dass wir in Zeiten der Krise zu einer beschäftigungssichernden fairen Einigung mit der Gewerkschaft kommen. ■