

# Die Branche bietet Perspektiven



Zwei Drittel der Auszubildenden sind mit den Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt hoch zufrieden. Für fast die Hälfte ist es der „Traumberuf“

**FACHKRÄFTE** Die Transportwirtschaft sucht händeringend nach Fachkräften. Die Alterspyramide, ein leergefegter Arbeitskräftemarkt und verbreitete Unkenntnis über die vielfältigen Karrierechancen stellt zunehmend auch den Unternehmen in Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr bei der Nachwuchs- und Fachkräfterekrutierung vor Herausforderungen.

Chance oder Kollaps? Mit dem allgegenwärtigen Nachwuchs- und Fachkräftemangel steht insbesondere die operative Logistik vor einer gewaltigen Bewährungsprobe. Der demografische Wandel führt bereits zu Engpässen im Logistiksektor. „Es gibt einfach zu wenig qualifizierte Kräfte“, erklärte bereits der vormalige Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSL) Mathias Krage. „Selbst wenn es dem eigenen Unternehmen gelingt, neue Fahrer anzuwerben, reißt dies im Unternehmen des Wettbewerbers ein Loch. Für die Transportbranche insgesamt ist das ein Nullsummenspiel.“ Was den Straßentransport betrifft, scheiden allein in Deutschland jedes Jahr etwa 67.000 Berufskraftfahrer aus dem Berufsleben aus. Es können jedoch nur knapp 27.000 neue Fahrer hinzugewonnen werden. Damit fehlen jährlich etwa 40.000 Fahrer.

Die Situation verschärft sich nicht nur im europäischen Straßengüterverkehr. Auch verkehrsträgerübergreifende Lieferketten und die internationalen Wertschöpfungsketten von Industrie und Handel seien von diesem Negativtrend betroffen, mahnt der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL). So fehlen im Eisenbahnverkehr gegenwärtig rund 1.000 Lokführer. Auch den Unternehmen in Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr macht die Alterspyramide zunehmend zu schaffen: Jeder dritte Schiffsführer in der Binnenschifffahrt ist älter als 55 Jahre. „Es mangelt im Markt gegenwärtig an Patentträgern und Auszubildenden“, fasst Ralph van Beek,

Personalverantwortlicher Reederei Deymann Management GmbH und Co. KG zusammen.

Basierend auf den jüngsten Erhebungen sind nach Angaben des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) 6.915 Beschäftigte in der Binnenschifffahrt tätig, darunter 5.250 Beschäftigte fahrendes Personal und 1.650 Beschäftigte des Landpersonals. Allein beim Bundesverband der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt (BDS) sind gut 500 Unternehmen im Bereich der Güter- und Tankschifffahrt und rund 325 im Bereich Fahrgastschifffahrt registriert. „Davon bildet aber nur ein Teil aus“, führt BDS-Geschäftsführerin Andrea Beckschäfer an. Das habe viele verschiedene Gründe. Einer davon mag die Eignerstruktur betreffen: Viele Binnenschiffer führen ihr Schiff als Familienbetrieb.

## Zahl der Ausbildungsverträge steigt

Dennoch: Die Zahl der Auszubildenden in der Binnenschifffahrt liegt seit einigen Jahren auf einem konstanten Niveau. Im statistischen Durchschnitt bildet fast jedes zweite Unternehmen der Binnenschifffahrt aus: 2017 bestanden insgesamt 345 Ausbildungsverhältnisse. „Erstmals seit dem Jahr 2010 stieg die Anzahl der bestehenden Ausbildungsverträge damit im Vergleich zum Vorjahr wieder an“ erläutert BDB-Referent Fabian Spieß. 144 Ausbildungsverträge wurden 2017 neu ab-

Foto: SBRK

geschlossen – damit blieb die Zahl der neuen Schiffsjungen, wie die auszubildenden Binnenschiffer offiziell genannt werden, auf gleichem Niveau wie 2016. 96 Auszubildende schlossen 2017 die Prüfung zum Binnenschiffer erfolgreich ab. Gemessen an der Gesamtzahl der Beschäftigten liegt der Anteil der Auszubildenden in der Branche bei 0,5 Prozent.

Angesichts der Gesamtentwicklung übernehmen allerdings immer mehr Reeder und Binnenschiffer Verantwortung für den Nachwuchs – und bilden aus. Die Reederei Deymann etwa hat dafür sogar spezielle Ausbildungsschiffe benannt, auf denen mit den Schiffsjungen mehr Bordpersonal arbeitet, als an Besatzung für den Betrieb benötigt würde. „Für die Ausbildungspraxis“, erläutert van Beek. „Wenn am Markt keine Fachkräfte zu finden sind, dann muss die Branche mehr ausbilden. Der Beruf des Binnenschiffers ist abwechslungsreich, spannend und bietet Arbeitsplatzsicherheit mit langfristigen Perspektiven.“ Bei Deymann bereiten sich insgesamt 14 Azubis auf die

Abschlussprüfung zum Binnenschiffer vor. Jedes Jahr stellt die Reederei fünf Schiffsjungen ein, die nach erfolgreichem Ausbildungsabschluss in der Regel auch übernommen werden.

Gleichwohl wirkt sich die generelle Marktsituation auch in den maritimen Branchen aus. Dem in der deutschen Transportwirtschaft hohen Bedarf an Fachkräften stehe ein tendenziell knapper werdendes Fachkräfteangebot gegenüber, analysiert die BAG-Studie. „Im Jahr 2016/2017 gab es in der Binnenschifffahrt erstmals seit 2010 mehr gemeldete Berufsausbildungsstellen als gemeldete Bewerber“, unterstreicht BDB-Referent Spieß. „Somit lag das Arbeitgeberangebot an Ausbildungsstellen in 2016/2017 über der Nachfrage an Ausbildungsplätzen.“ Ähnlich die Situation bei der Fachkräfterekrutierung der Fährunternehmen. „Grundsätzlich kann man aus Personalsicht sagen, dass diverse Vakanzen aufgrund mangelnder Bewerber ab und zu nicht besetzt werden können“, sagt Anette Ustrup Svendsen, Head of Corporate Communications Scandlines Danmark ApS. >>

## Karrierefeld Binnenschifffahrt

**Zahlreiche Initiativen, Förderprogramme, Qualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen unterstützen die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt – und bieten ein Sprungbrett auf die Führungsebene.**

### Förderprogramm des Bundes

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BAnz AT 19.12.2018 B7) bietet Ausbildungsbetrieben der Binnen- oder Hafenschifffahrt Zuwendungen über die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), Bonn. Gefördert wird je nach Unternehmensgröße mit Zuschüssen von 50 bis 70 Prozent der Aus- oder Weiterbildungs-kosten – maximal 30.000 Euro für die dreijährige Ausbildung. Für 2017 haben die Binnenschifffahrtsunternehmen dieses Förderinstrument 120 beantragt.

### EU-Förderprogramm „NAIADES II“

Sieht im Bereich Ausbildung und Personalentwicklung vor, die Berufsqualifikation europaweit zu modernisieren und zu harmonisieren. Die EU-Richtlinie (EU) 2017/2397 zielt auf einheitliche Qualifikation und Befähigungen in der europäischen Binnenschifffahrt durch einheitlicher Ausbildungswege und Befähigungsstandards und muss bis 17. Januar 2022 umgesetzt werden.

### Schulungen

18 Prozent der Binnenschifffahrtsunternehmen bieten allen Beschäftigten Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen an. Weitere 20 Prozent setzen auf Multiplikator-schulung einzelner Beschäftigter, bei der die geschulten Beschäftigten das erworbene Wissen an andere Mitarbeiter weitergeben.

### Meisterabschluss

Von der IHK anerkannt, verschafft er dem Binnenschiffer neben Kenntnissen in Betriebswirtschaft, Recht und Personalführung eine zusätzliche Absicherung: Entfällt beispielsweise krankheitsbedingt die Befähigung, ein Schiff zu fahren, eröffnet der Meisterbrief den Weg in andere Berufe an Land sowie zu einem Studium.

### Studium

Die Jade Hochschule Elsfleth bietet mit dem dualen Studium „Schiffs- und Hafenbetrieb“ ein neues, berufsbegleitendes Studium mit akademischem Abschluss.

### „Smart St@rt“

Mit dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Projekt „Smart St@rt“ soll bis August 2020 ein Kurskonzept entwickelt werden, das mit integrierter fachlicher und sprachli-

cher Förderung auf eine Qualifizierung und stabile Arbeitsmarktintegration von Flüchtlingen in Binnenschifffahrt und Logistik ausgerichtet ist.

### Fortbildung „Quinwalo“

Richtet sich an Auszubildende für Speditions- und Logistikdienstleistungen. Ihnen soll über die üblichen Lehrinhalte hinaus in drei Modulen mehr über die Besonderheiten und Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt vermittelt werden, um sie später in ihrer beruflichen Tätigkeit – etwa bei der Planung multimodaler Logistikketten – stärker zu berücksichtigen.

### „Smart Qu@lification“

Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderte und bis Ende 2017 umgesetzte Projekt zielt auf die Entwicklung innovativer E-Learning-Angebote für die Branche, um den bisher dominanten Präsenzunterricht bei Fort- und Weiterbildungsangebot in der Binnenschifffahrt zu ergänzen. Entstanden sind mehrere E-Learning-Module, etwa eine vom DST entwickelte, interaktiv Fahr-simulations-App, die in der Binnenschifffahrt als „Starthilfe“ in das digitale Zeitalter des Lernens gelten.



Per App lernen: Screenshot Radar und Funk

Quelle: DST



Foto: Siemens, Ulrich Wirrwa, Berlin



Immer mehr Hightech auf der Brücke: Die Aufgaben in den Schifffahrtsberufen werden anspruchsvoller

Sehen potenzielle Bewerber ihre Zukunftsperspektiven in der maritimen Wirtschaft vielleicht durch die Entwicklungen im Bereich autonomes Fahren (s. S. 28f.) eingeschränkt? „Ganz sicher nicht“, urteilt Berthold Holtmann, Forschungsordinator im Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST). „Eher umgekehrt wird ein Schuh daraus. Einerseits werden durch diese Entwicklungen Schiffstechnik, -betrieb und Transportketten neu definiert. Andererseits ist die Binnenschifffahrt bereits heute darauf angewiesen, den aktuellen Fachkräftemangel mit Personalrekrutierung in anderen Ländern zu decken. Automatisiertes Fahren wird eine Lücke schließen – aber hier reden wir eher über Jahrzehnte als über Jahre.“ Für autonomes Fahren im Fährbetrieb sieht Scandlines zehn bis 15 Jahre als realistischen Horizont. Für die Nachwuchsgewinnung sei das jedoch kein einschränkender Faktor, so Ustrup Svendsen. „15 Jahre sind als Zielsetzung für automatisiertes Fahren zu verstehen aber nicht als ‚Serienreife‘“, konkretisiert Sabine Jürschik, Referentin für

Verkehr und Logistik der IHK Niederrhein. „Dabei werden zudem neue Berufsbilder entstehen.“

Um Personallücken zu schließen, setzt die deutsche Binnenschifffahrt seit einigen Jahren auch auf die Unterstützung durch ausländisches Personal. Der aktuellen BAG-Untersuchung zufolge betrug der Anteil sozialversicherungspflichtig beschäftigter Ausländer in der Binnenschifffahrt 20,9 Prozent – davon knapp 80 Prozent EU-Bürger überwiegend Osteuropa. „Ausländische Beschäftigte spielen bei den Berufskraftfahrern sowie den Binnenschifffahrern zunehmend eine wichtige Rolle“, so die Autoren der Marktanalyse. Und die Lücken werden größer. Neben dem demografischen Wandel können neue Konzepte etwa der City-Logistik über die ohnehin für die Binnenschifffahrt prognostizierten Aufkommenszuwächse hinaus zusätzliches Aufkommen generieren – und den Bedarf an Personal und Kapazitäten weiter steigern. In Paris etwa sind Projekte zur Belieferung von Baustellen, Supermärkten und der Entsorgung wiederverwendbarer Abfälle in Erprobung.

### Bedarf an Kapazitäten und Schiffstypen wächst

Solche Transporte, nicht zuletzt darauf zielt auch das Projekt autonomes Fahren der Ruhrgebiets-IHKen, könnten automatisierte Binnenschiffe übernehmen. Der Bedarf an Kapazitäten und neuen Schiffstypen wird absehbar wachsen. Dabei sei automatisiertes Fahren kein Jobkiller, erklärt Deymann-Personaler

## Einzigartige fachliche Ausrichtung

**BLOCKUNTERRICHT** Mit mehr als 125-jährigen Tradition ist das Schiffer-Berufskolleg Rhein in Duisburg die zentrale Berufsbildungsstätte für den Beruf des Binnenschiffers.

121 Auszubildende zum/zur Binnenschiffer/-in reisten Anfang Januar im Homberger Hafen an. Bis 12. April werden sie in Duisburg ihrer Berufsschulpflicht im Blockunterricht am Schiffer-Berufskolleg Rhein nachkommen – an Bord des Schulschiffs Rhein. Das Schiffer-Berufskolleg Rhein (SBKR) und das in der Trägerschaft des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) stehende Schulschiff Rhein in Duisburg-Homberg sind neben der betrieblichen Ausbildung in den Unternehmen die zentralen Ausbildungsstätten für den Binnenschifferberuf. Außerdem bietet das Schulschiff ein umfassendes Lehrgangsprogramm im Bereich der Weiterbildung und speziell zugeschnittene Seminare für die Branche.

Seit 1892 werden angehende Binnenschifferinnen und Binnenschiffer am SBKR mit einer inzwischen bundesweit einzigartigen Ausrichtung in den Themenbereichen Schiff und Hafen unterrichtet. Während ihrer Berufsschulblöcke am benachbarten Schiffer-Berufskolleg sind jedes Jahr rund 300 Auszubildende, neben den Schiffsjungen, so die offizielle Bezeichnung

der Azubis, auch Auszubildende zum Bootsbauer, auf dem Schiff untergebracht. An Bord werden sie gepflegt, betreut und in praktischen Arbeitsgemeinschaften auf das Leben und den Arbeitsalltag auf einem Binnenschiff vorbereitet. Durchschnittlich 13 Wochen im Jahr sind die Azubis in Duisburg. Den Rest des Jahres setzen sie das Erlernte auf den Schiffen ihrer Reedereien oder Partikulieren um.

Foto: SBKR



Hatte schon Generationen von Binnenschiffern an Bord: das Schulschiff Rhein

### So geht es in die Binnenschifffahrt

Die Ausbildung „Matrose/Matrosin in der Binnenschifffahrt“ ist eine geregelte, von der IHK überwachte und die einzige im dualen System erlernbare Berufsausbildung für das Berufsfeld. Die Auszubildende gehen als Schiffsjungen für eine dreijährige Ausbildung an Bord. Die berufsschulischen Unterweisungen erfolgen im Blockunterricht. Nach Ausbildungsabschluss sind die Schiffsjungen Binnenschiffer. Die klassischen Qualifikationen an Bord, Matrose, Bootsmann, Steuermann, Schiffsführer, sind keine Berufe im Sinne des Berufsbildungsgesetzes, sondern nautische Qualifikationen. Das Patent ist formal gesehen ein Führerschein. Nach zwei Jahren kann man sich bereits den Matrosen eintragen lassen. Mit dem Abschluss Binnenschiffer bekommt man die Qualifikation Bootsmann zugeschrieben.

van Beek. „Vielmehr werden die Aufgaben anspruchsvoller, die Arbeitsplätze intelligenter und die Besatzung wird – von der Überwachung über die Schiffswartung bis zu den Andock-, Be- und Entladeprozessen – auch beim automatisierten Fahren weiterhin die wichtigen Schlüsselpositionen besetzen.“

Überdies laufen zahlreiche Initiativen zur Nachwuchsgewinnung und Steigerung der Attraktivität der Schifffahrtsberufe (s. S. 25). Das reicht von individuellen Unternehmensaktivitäten („Wir haben eine Recruitings-Partnerschaft mit dem

## Karrierperspektiven mit Studium

**STUDIUM** Für die akademische Ausbildung der künftigen maritimen Führungskräfte an Bord und an Land bietet die Jade Hochschule in Elsfleth ein neues, praxisorientiertes Studienangebot.

Die Jade Hochschule ist die größte der sechs maritimen Hochschuleinrichtungen in Deutschland. 7.600 Studierende, davon 700 am Fachbereich Seefahrt und Logistik, belegen dort gegenwärtig die 37 Bachelor- und 15 Master-Studiengänge. „Für angehende Binnenschiffer bieten wir in Kooperation mit Ausbildungsbetrieb und Berufsschule das duale Studium ‚Schiffs- und Hafenbetrieb‘ an“, erklärt Prof. Dr. Christoph Wand, Studiendekan des Fachbereichs. „Für bereits ausgebildete Binnenschiffer besteht die Möglichkeit, den Studiengang in einer berufsbegleitenden Variante zu studieren.“ Vom Wintersemester 2019 an stehen in Elsfleth für den dualen, ausbildungsbegleitenden Bachelor-Studiengang zehn Studienplätze zur Verfügung. „Beide Studienangebote sind vollkommen neu und müssen in der Binnenschifffahrt und in deren Umfeld erst bekannt werden“, so Wand. „Bei Mehrbedarf kann das Angebot an Plätzen und E-Learning-Module angepasst beziehungsweise ausgebaut werden.“

Der zeitliche Ablauf beider Varianten ist speziell auf die Bedürfnisse von Binnenschifferinnen und Binnenschiffern abgestimmt und beinhaltet über die Be-



Prof. Dr. Christoph Wand, Studiendekan des Fachbereichs Seefahrt und Logistik

www.shortseashipping.de

Alles im Informationsfluss

Unternehmen Randstad“, so Ustrup Svendsen. „Aber auch mit dieser ist es gerade in Ostholstein aufgrund der anhaltenden Vollbeschäftigung herausfordernd.“) und mehr Ausbildungsplätzen über Verbandsinitiativen sowie karrierefördernde Qualifizierungs- und Fortbildungsmöglichkeiten wie den seit 2017 angebotenen Meister-Grad bis hin zur akademischen Ausbildung an der Jade Hochschule. „Über die Möglichkeit der beruflichen und akademischen Ausbildung kann ein größerer Interessentenkreis für eine Ausbildung und Tätigkeit in der Binnenschifffahrt erreicht werden“, fasst der Elsflether Studiendekan Prof. Dr. Christoph Wand zusammen. Diese Auffassung teilt unter anderem auch BDS-Geschäftsführerin Andrea Beckschäfer. Der BDS, der an der Fortbildungsmöglichkeit zum Meister intensiv mitgewirkt hat, strebt an, einen Ausbildungsberuf in dreieinhalb Jahren bis zur sogenannten Führungsebene, also dem Schiffsführer, zu bekommen. Zudem ist eine zweijährige Ausbildung auf der Betriebsebene zum Matrosen in der Diskussion. „Da auch die Binnenschifffahrt um Nachwuchs kämpfen muss“, resümiert Beckschäfer, „werden eine attraktive Ausbildung und Möglichkeiten zur Weiterqualifizierung in Zukunft immer wichtiger.“



Auf dem Campus der Jade Hochschule Elsfleth sind künftig auch Binnenschiffer als Studenten anzutreffen

rufsausbildung als Binnenschiffer hinaus wissenschaftliche Grundlagenfächer vertiefende Lehrveranstaltungen. Das Themenspektrum reicht von Gefahrgutladung, Schiffs- und Ladungstechnik über Schifffahrtsrecht, Hafenmanagement und Ökonomie bis hin zu Personalführung, Berufspädagogik (Ausbildereignung) und Qualitätssicherung. Mit den vermittelten Fach- und Schlüsselkompetenzen führen die Absolventen den akademischen Abschluss Bachelor of Science (B.Sc.) und das Befähigungszeugnis als Wachoffizier. Das Befähigungszeugnis zum Kapitän wird später auf Basis der Berufserfahrung ohne weitere Prüfung erworben. Zudem bietet vor allem der Masterstudiengang International Maritime Management M.Sc. (Distance Education) die Möglichkeit für einen Master-Abschluss parallel zur beruflichen Arbeit. Damit bietet das neue Studienangebot interessante Karriereperspektiven für Führungspositionen in der See- und Binnenschifffahrt, bei der Reederei- und Hafenwirtschaft sowie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.