

Anette Langer zur Seeschifffahrt

28.01.2009

Landtagsrede vom 28.01.2009 zu TOP 43: Nachwuchs in der Seeschifffahrt sicherstellen (Drucksache 16/2238)

Maritime Berufe haben weiterhin Zukunft

In Hamburger Hafen drängeln sich die arbeitslosen Schiffe, schleswig-holsteinische Häfen mussten ihre Umsatz- und Umschlagsprognosen für 2009 korrigieren. Fest gebuchte Aufträge für den Neubau von Schiffen sind von den Reedereien storniert worden. In der Tat, die weltweite Finanzkrise hat auch die Seeschifffahrt erreicht.

Ich danke dem Minister und seinen Mitarbeitern für den vorliegenden Bericht. Allerdings will ich der Vorbemerkung und der Bewertung des Handlungsbedarfes entschieden widersprechen. Keine Frage, die gegenwärtige Krise trifft die Seeschifffahrt und sie trifft sie vermutlich stärker als viele andere Branchen, da die Schifffahrt ja vor allem von globalisierten Handelsströmen profitiert. Dennoch: Ein Schiff ist und bleibt das umweltfreundlichste, sicherste und effektivste Transportmittel überhaupt.

Maritime Jobs – an Land und auf Wasser – sind nach wie vor Berufe mit Zukunft. Und auch wenn wir vielleicht mit einer abnehmenden Nachfrage nach seemännischem Personal zu rechnen haben, ändert das nach meiner Einschätzung nichts an der positiven beruflichen Perspektive in der Seeschifffahrt. Allein wenn wir an der Zielsetzung festhalten, dass Schiffe deutscher Reeder auch unter deutscher Flagge fahren, wird das eine enorme Nachfrage nach gut ausgebildetem Personal zur Folge haben.

Und gerade im Bereich der Ausbildung ist es notwendig, antizyklisch zu steuern. Also im Abschwung für den Aufschwung ausbilden. Also: wir sollten den Fachkräftebedarf in der Schifffahrt weiter ernst nehmen und unsere Anstrengungen weiter darauf richten, in Schleswig-Holstein und in Zusammenarbeit mit den anderen norddeutschen Bundesländern ausreichende Ausbildungskapazitäten zur Verfügung zu stellen.

Ich will auf drei Sachverhalte aus dem vorliegenden Bericht näher eingehen:
1. Ich begrüße ausdrücklich, dass es in Kooperation der norddeutschen Küstenländer gelungen ist, die Ausbildungskapazitäten an den norddeutschen Fachhochschulstandorten zum einen zu erweitern und sie so zu koordinieren, dass jeder, der sich um einen Studienplatz bewirbt, diesen auch bekommt.

Was die Situation im Bereich der seemännischen Berufsschulen angeht, soll im Rahmen der Vorbereitung für die 6. Maritime Konferenz im März in Rostock die Ausbildungskapazitäten und die Möglichkeit für eine Erweiterung ermittelt und koordiniert werden. Gespräche, die wir im letzten Jahr mit der Schule auf dem Priwall geführt haben, machten deutlich, dass die Schule sowohl räumlich als auch personell an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen ist. Ein Abgleich mit der Situation der Schulen in Rostock und Elsfleth macht mit Sicherheit Sinn und die in dem Bericht vorgeschlagenen Maßnahmen für die räumliche Auslastung und die Besetzung von

Stellen müssen jetzt auch konsequent im Sinne der Ausbildungssicherung verfolgt werden.

2. Die Beantwortung unserer Frage nach der Vergütungsstruktur und den Einstellungsvoraussetzungen für nautisches Lehrpersonal macht deutlich, dass attraktive Angebote im Rahmen der bisher geltenden rechtlichen Voraussetzungen fehlen und damit qualifizierte und kompetente Lehrkräfte schwer zu bekommen sind. Nach unseren Informationen betrifft das Problem der Besetzung von Professorenstellen in der Seefahrt nicht nur die Nautik, sondern auch und im besonderen Maße die Schiffsbetriebstechnik. In diesem Bereich sind zur Zeit zwei Ausschreibungen offen, für die kaum qualifizierte Bewerbungen vorliegen. Der Minister hat in seinem Bericht neben den Regelungen im Hochschulgesetz auf das Problem des Vergaberahmens hingewiesen. Für die Fachhochschule Flensburg bedeutet dies zur Zeit konkret, dass keine Mittel mehr für Zulagen zur Verfügung stehen.

Deshalb kann ich den Minister nur auffordern, gemeinsam mit der Fachhochschule nach Lösungen für diese Problematik zu suchen.

Es wäre absurd, wenn die von allen begrüßte Ausweitung der Ausbildungskapazitäten nicht zum Tragen käme, weil wir Professorenstellen nicht besetzen können.

3. Der Minister verweist in dem vorliegenden Bericht zu Recht darauf, dass die Sicherung von qualifiziertem Personal auch entscheidend von den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord abhängt. Die derzeitige Verweildauer an Bord von weniger als fünf Jahren – das liegt noch deutlich unter der Ausbildungszeit zeigt, dass zusätzliche Anstrengungen zu unternehmen sind, um die Attraktivität einer Tätigkeit an Bord zu steigern. Das gilt im Besonderen auch für Frauen, deren Anzahl in der Seeschifffahrt sich in den vergangenen Jahren zwar deutlich erhöht hat, sich aber immer noch auf niedrigem Niveau befindet. Hier sind die Reeder in der Pflicht und begrüße es sehr, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord Gegenstand eines Workshops der 6. Maritimen Konferenz sein werden.

Insgesamt macht der Bericht deutlich, dass es noch einige Problemfelder gibt, um sicherzustellen, dass der vom Verband Deutscher Reeder prognostizierte Bedarf an Fachkräften für die Seeschifffahrt auch in Zukunft zur Verfügung steht.

Gleichzeitig zeigt der Bericht aber Lösungswege und Handlungsoptionen auf, die von allen Beteiligten engagiert genutzt werden sollten.