

Maritimer Standort Deutschland

Maritime Ausbildung an deutschen Hochschulen

Entwicklung der maritimen Hochschulausbildung in Deutschland

a) Patentstruktur bis 1971: A1-A6 / C1-C6

b) Streikforderungen 1968 : Anhebung der
höchsten Schiffsführungsbefugnisse auf
Akademieebene

→ Änderung der Patentstruktur 1971 in
der BRD

- Fachschulausbildung AKÜ, AK, AM

- Fachhochschulausbildung AG

c) 1998: Änderung der Patentstruktur und des Ausbildungssystems (Umsetzung des STCW-Abkommens von 1995)

- Wegfall des „Mittelpatentes“ AM
- Aufteilung in eine Schiffsführungsbefugnis für Schiffsgroßen
 - unter 500 BRZ: Fachschule
 - über 500 BRZ: Fachschule oder Fachhochschule

4 Semester

6 Semester

Diplom / Bachelor

2. Ausbildungswege im maritimen Hochschulstudium

- a) Schiffsmechaniker, FH-Reife, 6 Theorie-Semester (6 Jahre)

- b) NOA 12 Monate Fahrzeit, 6 Theorie Semester (4 Jahre)

- c) Praktikanten-Studium:
Erstes Praxissemester, 4 Theoriesemester,
Zweites Praxissemester, 2 Theoriesemester (4 Jahre)

→ Bachelor und Wachoffiziersbefähigung (Patent)

Weiterer Weg zum Kapitänspatent

- 1 Jahr Fahrzeit als Wachoffizier
→ Befähigungszeugnis zum 1. Offizier
 - 1 Jahr Fahrzeit als 1. Offizier
oder 2 Jahre Fahrzeit als Wachoffizier
→ Befähigungszeugnis zum Kapitän
- Mindestzeit zum Kapitänspatent:
6 Jahre +Urlaub (Praktikum / NOA)
8 Jahre +Urlaub (Schiffsmechaniker)

3. Nautische Hochschulen in Deutschland

- Hochschule Emden / Leer in Leer
- Jadehochschule in Elsfleth
- Hochschule Bremen
- Fachhochschule Flensburg
- Hochschule Wismar in Warnemünde

4. Welche Ausbildungswege werden gewählt?

- a) Praktikumsstudium:
Nautiker ca. $\frac{2}{3}$ der Studierenden
Techniker: vereinzelt Studierende
- b) Schiffsmechaniker:
Nautiker: weniger als $\frac{1}{3}$ der Studierenden
Techniker: ca. $\frac{2}{3}$ der Studierenden
- c) NOA / TOA:
nur vereinzelt Studierende
Techniker: weniger als $\frac{1}{3}$ der Studierenden

5. Wie haben sich die Ausbildungswege bewährt?

a) Schifffahrtsmechaniker:

- Umfassendste Ausbildung (Gesellenbrief)
- Basis für eine gute praxisbezogene nautisch und technische Ausbildung

b) Praktikanten:

- Erwerb der praktischen Kenntnisse anhängig von der Einsatzart und der Betreuung
- Nachweis der Ausbildungsinhalte durch das Training Record Book, Kontrolle durch den Praktikumsbeauftragten der Hochschule
- Erforderliche Seefahrtszeit von 1 Jahr vor Patenterwerb nach STCW

Einführung des Praktikumsstudium 1999 als Reaktion auf:

1. Nichtanrechnung der Fahrzeit unter ausländischer Flagge
2. Fehlende Attraktivität der Zugangsvoraussetzungen zum nautischen Studium
3. Erwarteter hoher Bedarf an Schiffsoffizieren
Vorgängermodell OB/OA 1971
6 Monate Offiziersbewerber (OB)
12 Monate Offiziersassistent (OA)

Vorteile

- Teilung der Praxiszeit
→ praxisnahes Studium
- Zweites Praxissemester:
Steuermann ohne Patent
- Hohe Attraktivität durch
frühe Wahlmöglichkeit des
zukünftigen Arbeitsbereichs
(Deck/ Maschine) und
verkürzte Ausbildungszeit

Probleme

- Notwendige Tätigkeiten, die
nicht der Ausbildung dienen
- Unfähige oder unmotivierte
Ausbilder
- Ausbildungserfolg sehr
abhängig von der
Motivation des Praktikanten

Fazit: Das Praktikantenmodell hat sich bewährt.

c) NOA:

- Hohe Attraktivität
(Entlohnung, verschiedene Einsatzmöglichkeiten, Einsatz als Besatzungsmitglied, gute Betreuung)

Problem: wenige Angebote

6. Gegenwärtige Situation der maritimen Hochschulausbildung

- 2006-2008: Hoher Bedarf an nautischen und technischen Schiffsoffizieren
- Heute: Absolventen finden keine oder nur mit äußersten Schwierigkeiten Stellen als nautische und technische Wachoffiziere, teils Wechsel in unterqualifizierte Landstellungen

Früher: „Jobgarantie“ – Heute: Arbeitslosigkeit

→ Es kann keine Fahrzeit für die Befähigung zum
1. Offizier erworben werden

Gründe:

- 6. Jahr Schifffahrtskrise: Äußerste finanzielle Anspannung der Reeder
- Deutsche Offiziere im Vergleich mit außereuropäischen kostenintensiver und bei Bedarf schwieriger zu kündigen

Problemlösungen

- Übernahme der Mehrkosten eines europäischen Wachoffiziers durch die Stiftung „Schifffahrtsstandort Deutschland“
Aber: Trotz Abrufung aller Mittel der Stiftung weiterhin Arbeitslosigkeit der Wachoffiziere
- Befristete Öffnungsklauseln in den Tarifverträgen:
Viele Absolventen sind bereit „unter Tarif“ zum Erwerb von Ausfahrzeit anzufangen

II. Praktikanten

Problem:

- Interessenten finden keinen Praktikumsplatz
Bsp: Fb Elsfleth WS 13/14:
55 Bewerber → 8 Studienanfänger

Gründe:

- Keine Haushaltsmittel für Ausbildung bei vielen Reedern, „Praktikanten kosten nichts“?
- Keine Fördermöglichkeiten der Praktikantenausbildung durch die Stiftung SD, da Praktikanten keine Besatzungsmitglieder

Lösungsvorschlag

- Einstufung des Praktikanten als Besatzungsmitglied durch Änderung § 3 Seearbeitsgesetz
→ Möglichkeit des Ausgleichs der effektiven Kosten eines Reeders für den Einsatz eines Praktikanten
- Änderung der Stiftungssatzung

Fazit:

- Drastischer Rückgang der Studierendenzahlen
- Alternativstudiengänge (SHW, ITM)

Folgen:

- Mangel an qualifizierten Personal in der Fahrt (Primärbereich)
- ausschließliche Besetzung der Schiffsführungsposition mit nicht-europäischen Personal
- Gravierender Fachkräftemangel im Sekundärbereich (Lotsen, Landbetrieb Reedereien, Verwaltung)

→ Verlust des maritimen Know-How's in Deutschland, nach Aussage von Entscheidungsträgern der maritimen Wirtschaft nicht gewollt

7. Umfassende Forschungsaktivitäten der maritimen Hochschulen, Verlust durch mögliche Einschränkung der Ausbildungskapazitäten

- Einschränkung der Hochschullehre durch administrative Regelungen wie STCW und Bologna-Abkommen
- Hochschullehre muss STCW-Anforderungen überschreiten

→ Zur Abwehr des Verlustes von maritimer Kompetenz muss zeitnah gehandelt werden !!!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Prof. Dr. Werner von Unruh
Jade Hochschule Elsfleth