



## RUNDER TISCH

### Kommunikation und Sprache in der Binnenschifffahrt

#### Kurzbericht

#### VORWORT

*Dieser Bericht erläutert die Beiträge, Diskussionen und Ergebnisse des Runden Tisches vom 17. Februar 2009, den die Zentralkommission veranstaltet hat, um erste strukturierte Überlegungen zu einem neuen Thema anzustellen, das mit der europäischen Integration der Binnenschifffahrt, der Öffnung der Märkte und dem Arbeitsmarkt in Zusammenhang steht: der sprachlichen Kommunikation in der Binnenschifffahrt. Der Bericht wird den zuständigen Ausschüssen der ZKR, den Teilnehmern des Runden Tisches und den anerkannten Verbänden zur Reflexion und Kommentierung vorgelegt. Er gibt weder die Position der ZKR noch die der Partner wieder.*

#### EINLEITUNG

1. Die Vielzahl an Nationalitäten, die bei den Besatzungsmitgliedern der auf den europäischen Wasserstraßen verkehrenden Binnenschiffe heute anzutreffen sind, war Anlass, darüber nachzudenken, welche Auswirkungen die in der Binnenschifffahrt verwendeten Sprachen auf das soziale Klima an Bord der Schiffe haben können. Während vor zwanzig Jahren nämlich fast alle Binnenschiffe mit Personal besetzt waren, das aus demselben Land stammte wie das jeweilige Schiff, setzen sich die Besatzungen heute aus einer Vielzahl unterschiedlicher europäischer Staatsangehöriger zusammen. In den letzten Jahren hat sich der Horizont mit der Einstellung auch asiatischer, hauptsächlich von den Philippinen stammender Besatzungsmitglieder noch erweitert.
2. Die herkömmliche Besatzung, bestehend aus Mitgliedern, die aus dem Herkunftsland des Schiffes stammen, wurde so durch ein gesamteuropäisches, ja transkontinentales Modell ersetzt. Ähnlich verhält es sich mit den verwendeten Sprachen. Während die Kommunikation früher im Wesentlichen auf einer Sprache eines rheinanlieger Staates basierte und keine besondere Aufmerksamkeit verlangte, erfordert sie heute einen handlungsorientierteren Ansatz, damit die Bedingungen für eine effiziente mündliche Kommunikation gewahrt bleiben.
3. Es stellt sich die Frage, ob diese Kommunikation auch heute noch auf einem Niveau stattfindet, das den für diesen Verkehrsträger angestrebten hohen Grad an Sicherheit gewährleistet.
4. Mehrere Ereignisse der letzten Zeit legen den Schluss nahe, dass das Fehlen angemessener Kommunikationsbedingungen die Ursache für mehr oder minder schwere Unfälle gewesen sein könnte und deren Folgen verschlimmert haben könnte. Zwar wurden die Auswirkungen der mündlichen Kommunikation noch nicht detailliert untersucht, aber die vorliegenden Anzeichen rechtfertigen erste Überlegungen zu den Ursachen und Folgen sowie etwaigen in Frage kommenden Abhilfemaßnahmen.
5. Die mündliche Kommunikation ist ein wichtiges Element der Sicherheitsverfahren, die den Verkehr auf den Wasserstraßen regeln. Betroffen ist die Kommunikation zwischen Schiffen und Landdienststellen sowie zwischen Schiff und Landanlagen. Auch die Kommunikation an Bord der Schiffe hat – direkt oder indirekt – Einfluss auf die Sicherheit.

6. Auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme, die in den Bereichen Beschäftigung, Leitung an Bord, Beobachtung der Schifffahrt und des Verkehrs, Einhaltung der Regelungen, Schnittstelle Landanlage-Schiff und Ausbildung zu beobachten sind, sollen nachfolgend Ansatzpunkte für mögliche Lösungen untersucht werden, um erste Schlussfolgerungen ziehen zu können.

7. Es sei darauf hingewiesen, dass die Festlegung einer internationalen Einheitssprache für die mündliche Kommunikation nur eine von mehreren Lösungen darstellt und die verschiedenen Optionen nicht isoliert bewertet werden dürfen.

## SPRACHE UND BINNENSCHIFFFAHRT

### Arbeitsmarkt

8. Die europäische Integration hat in der Binnenschifffahrt zu einer Öffnung des Verkehrs- und des Arbeitsmarktes geführt, mit der Folge, dass das Binnenschifffahrtsgewerbe heute die Möglichkeit hat, Besatzungsmitglieder aus fast allen Ländern Europas einzustellen. So beschäftigt die rheinische Flotte heutzutage eine Vielzahl rumänischer, polnischer, tschechischer und ungarischer Staatsangehöriger, die über gute Kenntnisse des Schifferberufs verfügen.

9. Unter dem Druck des Arbeitskräftemangels auf den westeuropäischen Arbeitsmärkten haben einige Staaten die Einstellung von Besatzungsmitgliedern aus Asien (insbesondere den Philippinen) erlaubt.

10. In der Donauschifffahrt hat sich kein solch tief greifender struktureller Wandel vollzogen, aber auch hier sind die Besatzungen heute internationaler als vor zwanzig Jahren. Deren Mitglieder stammen hauptsächlich aus den Anrainerstaaten der Donau.

11. In Verbindung mit dieser Internationalisierung der Beschäftigung in der Binnenschifffahrt sind Probleme festgestellt worden. Die Einstellung von Drittstaatsangehörigen als Besatzungsmitglieder erfordert eine Überprüfung der für die Beschäftigung vorgeschriebenen Befähigung. In diesem Zusammenhang sind bei der Prüfung der von den Bewerbern vorgelegten amtlichen Dokumente und Nachweise Schwierigkeiten aufgetreten. Bei den Schifferdienstbüchern wurde eine Tendenz zum Betrug festgestellt.

### Reederei und Zusammensetzung der Besatzungen

12. Die große Vielfalt an Nationalitäten auf dem Arbeitsmarkt stellt die Binnenschifffahrtsbetreiber vor die Frage, wie sie ihre Besatzungen für einen ordnungsgemäßen Schiffsbetrieb zusammenstellen sollen.

13. In erster Linie geht es um die operative Kommunikation, die beim Führen und Manövrieren des Schiffes stattfindet. Das Verstehen zentraler Ausdrücke und gebräuchlicher Anweisungen ist für eine korrekte Ausführung der auszuführenden Aufgaben Voraussetzung.

14. Daneben ist die sprachliche Kommunikation zur Integration der Besatzungsmitglieder und zur Verhinderung von sozialer und kultureller Isolierung wichtig.

15. Diese Erwägung sollte von den verantwortlichen Betreibern bei der Zusammenstellung von Besatzungen künftig als zusätzliches Kriterium berücksichtigt werden, damit neben der erforderlichen fachlichen Qualifikation auch die erforderliche Einheitlichkeit der Kommunikation und der verwendeten Sprache gewährleistet ist.

16. Das bei dem Runden Tisch vertretene Gewerbe hat diese Zielsetzung, die zur Festlegung einer guten Praxis für Binnenschifffahrtsunternehmen führen könnte, uneingeschränkt befürwortet.

### Schifffahrt und Verkehr

17. Die Kommunikation in Schifffahrt und Verkehr beruht auf einer langen Tradition, die sich tendenziell eher langsam weiterentwickelt. So kann nach wie vor festgestellt werden, dass das

Deutsche für fast den gesamten Rhein sowie auch für die Oberdonau (bis Mohács) Bezugssprache ist. Auf der Niederdonau ist Russisch die vorherrschende Sprache.

18. Bei beiden Flüssen ist festzustellen, dass auf Höhe der Mündungen wegen des Zusammentreffens der Seeschifffahrt mit der Binnenschifffahrt mehrere Sprachen verwendet werden. Insoweit die meisten Schiffe in den Mündungen mit Unterstützung eines (lokalen) Lotsen geführt werden, fungiert die Sprache des Anrainerstaates – in diesem Fall das Rumänische bzw. Niederländische – als erste Bezugssprache, wobei bei Kommunikationsschwierigkeiten Englisch als Ausweichsprache zur Verfügung steht.

19. Diese Situation entspricht der im Rahmen von RAINWATT für die Kommunikation über Sprechfunk vorgesehenen und angewandten Hauptregel, die die Verwendung der Sprache des Anrainerstaates oder einer Alternativsprache vorsieht.

20. Es sind einige Besonderheiten zu verzeichnen.

- Im Hinterland sind die Sprachkenntnisse der regionalen und lokalen Schiffer in der Regel auf die Sprache des Anrainerstaates beschränkt. Hier erscheint nur ein Gebrauch der lokalen Sprache möglich.
- In den Übergangszonen Binnenschifffahrt-Seeschifffahrt sind die Verkehrsposten mit Schiffen konfrontiert, auf denen verschiedene Sprachen benutzt werden. Angesichts der Komplexität des Verkehrs in diesen Zonen und der Bedeutung einer erfolgreichen Kommunikation könnten diese Posten bei der Standardisierung der Ausdrücke in geeigneten Sprachen eine federführende Rolle übernehmen.

#### **Durchsetzung der Regelungen**

21. Mehrere Teilnehmer haben auf die geltenden Regelungen bezüglich der Kommunikation hingewiesen. In der Vergangenheit wurde diesen Regeln keine große Beachtung geschenkt, und zwar aus dem einfachen Grund, dass die Praxis dies nicht erforderte. Zum einen geht es um die Kommunikation an Bord der Schiffe deren Besatzungen in der Lage sein müssen, die Anweisungen zu verstehen. Dieser Aspekt betrifft die Besatzung als Ganzes. Andererseits geht es um den Sprechfunk. Die geltende Regel schreibt vor, dass die Sprache des Landes verwendet wird, in dem die Kommunikation stattfindet. Wenn dies den Beteiligten Probleme bereitet, kann eine alternative Sprache gewählt werden. In der Praxis stellt Deutsch auf dem Rhein die Bezugssprache dar. In erster Linie sind es die Schiffskapitäne, welche die für die Kommunikation zwischen dem Schiff und seiner Umwelt erforderliche Sprache beherrschen sollten.

22. Diese Regeln entsprechen Leitlinien, die weder eine detaillierte Reglementierung noch eine besondere Überwachung voraussetzen. Schließlich gibt es keinen bekannten Fall, in dem die Nichteinhaltung dieser Anforderungen ein Eingreifen der Polizei erfordert hätte.

23. Allerdings lassen die Erfahrungen der Behörden, die mit der Einhaltung der Regelungen und der Unfallanalyse befasst sind, den Schluss zu, dass die Qualität der mündlichen Kommunikation in bestimmten Situationen sehr zu wünschen übrig lässt und sogar zu gefährlichen Situationen führen könnte. Aus diesem Grund wird befürwortet, sich anstelle der Einführung neuer Vorschriften zunächst auf eine bessere Anwendung der bestehenden Regeln zu konzentrieren.

#### **Landanlage-Schiff**

24. Im Rahmen des Projekts ISGINTT wurde der Kommunikation beim Laden und Löschen, speziell in der Tankschifffahrt, besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Es wurde keine besondere Empfehlung hinsichtlich des Sprachgebrauchs in dieser Situation ausgesprochen, da bei den betreffenden Vorgängen die in der Binnenschifffahrt gebräuchlichen Sprachen verwendet werden können.

25. Für die Chemiebranche hat der Verband der Europäischen chemischen Industrie (CEFIC) eine „Toolbox“ entwickelt, die unter der Bezeichnung „Transparento“ bekannt ist. Diese „Toolbox“ wird Unternehmen zur Verfügung gestellt, um die Kommunikation des im Logistikbereich tätigen Personals über elementare Aspekte insbesondere beim Laden und Löschen auf beiden Seiten zu erleichtern.

## Ausbildung

26. Der Sprachunterricht nimmt in der Ausbildung für die Binnenschifffahrt einen wichtigen Platz ein. Es wird zwischen der Erstausbildung für die Funktion des Matrosen oder höhere Ebenen und Fachkursen für Quereinsteiger mit Erfahrung in anderen Berufen zu unterscheiden sein.

27. Die heutigen Ausbildungsgänge sind nicht mehr darauf ausgerichtet, Kenntnisse der verschiedenen Bereiche des Binnenschifffahrtsberufes, sondern genau festgelegte Kompetenzen zu vermitteln. Solche Kompetenzen wurden auch für die Sprachausbildung festgelegt, so dass in der Regel das verlangte Niveau die Ebene der betroffenen Funktion an Bord des Schiffes berücksichtigt.

28. Die Ausbildung für den Quereinstieg in den Beruf sieht in der Regel keinen entsprechenden Sprachunterricht vor. Dieser Kurs ist auf die Vermittlung spezieller Kompetenzen für eine Tätigkeit in der Binnenschifffahrt ausgerichtet; das Programm beinhaltet keine ausreichenden Sprachkurse. Die Schüler stammen aus unterschiedlichen Ländern und Kulturen und es gibt kein geeignetes Instrument zur Prüfung der sprachlichen Fähigkeiten der betreffenden Personen.

29. Den Informationen von EDINNA zufolge sehen alle in diesem Netzwerk vertretenen Institutionen in der Grundausbildung Englisch als erste Fremdsprache vor. Ferner stellen die Teilnehmer fest, dass heutzutage fast alle Schüler als erste Fremdsprache Englisch wählen.

30. EDINNA hat sich bereit erklärt, für den Binnenschifffahrtssektor ein sprachliches Instrument zu entwickeln, das mit dem in der Seeschifffahrt verwendeten „Sea Speak“ vergleichbar ist.

## VORLÄUFIGE BILANZ

31. Die Diskussionen während des Runden Tisches haben folgende Erkenntnisse erbracht:

- a) Die mündliche Kommunikation ist ein wichtiges Element der Sicherheitsverfahren in der Binnenschifffahrt. Die Verfügbarkeit moderner Kommunikationsmittel hat an diesem Umstand erheblichen Anteil. Die Effizienz der Kommunikation hängt eng mit dem Verstehen der verwendeten Sprache zusammen.
- b) Bei der Umsetzung der Regelungen und der Prüfung speziell der Schifffahrtskenntnisse („Streckenkenntnisse“) könnte durch Berücksichtigung der Sprache, die für die mündliche Kommunikation auf internationaler Ebene verwendet wird, ein zielgerichteter Ansatz verfolgt werden. In Anbetracht der großen Bedeutung, die der Kommunikation zukommt, könnte die Durchsetzung der bestehenden Regeln verbessert werden.
- c) Obwohl die Tendenz zum zunehmenden Gebrauch des Englischen insbesondere bei den jungen Generationen nicht zu übersehen ist und diese Sprache auf längere Sicht die wichtigste Fremdsprache in der Binnenschifffahrt werden könnte, gibt es zurzeit nicht genügend Unterstützung für eine ausdrückliche Entscheidung für diese Sprache.
  - I. Auf dem Großteil des Rheins und der Donau ist Deutsch (neben Russisch, was die östliche Donau betrifft) die von dem Gewerbe üblicherweise verwendete Sprache. Diese Situation hat zu keinen nennenswerten Schwierigkeiten geführt.
  - II. Viele der derzeit als Besatzungsmitglieder in der Binnenschifffahrt Beschäftigten verfügen über keine besonderen Englischkenntnisse und bekämen Schwierigkeiten, wenn in dieser Sprache solche Kenntnisse verlangt würden.
  - III. Die Regelungen liegen nur in den Sprachen der Anrainerstaaten vor. Ebenso greifen die mit der Durchsetzung dieser Regelungen betrauten Behörden nur auf diese Sprachen zurück. Das Gleiche gilt für die Prüfungen, die im Bereich der Binnenschifffahrt durchgeführt werden.  
Eine Anpassung der derzeitigen Regelung kann nur erfolgen, wenn bei den Betroffenen ausreichende Englischkenntnisse vorhanden sind.
- d) Angesichts der wachsenden Bedeutung des Englischen und des Umstands, dass die jungen Generationen diese Sprache bevorzugt als erste Fremdsprache zu wählen scheinen, sollte die Entwicklung in diesem Bereich vor dem Hintergrund einer Situation, in der über einen längeren Zeitraum hinweg mehrere Sprachen parallel

verwendet werden, sorgfältig beobachtet werden. Es wäre wünschenswert, dass bezüglich des Gebrauchs der verschiedenen Sprachen in regelmäßigen Zeitabständen eine Bestandsaufnahme vorgenommen wird.

- e) Geeignete Instrumente wie „River Speak“ könnten die Ausbildung erleichtern; das Gewerbe könnte bei der Ausweitung der englischen Sprachkenntnisse im eigenen Umfeld unterstützt werden.

#### EMPFEHLUNG

32. Den verschiedenen Parteien könnte folgende Empfehlung vorgeschlagen werden:

- a) Die zuständigen Gremien der ZKR (Ausschüsse RP und STF) könnten damit beauftragt werden,
  - i) die Möglichkeiten zu einer besseren Durchsetzung der bestehenden Vorschriften im Bereich der mündlichen Kommunikation zu prüfen;
  - ii) darüber nachzudenken, ob es zweckmäßig wäre, die sprachlichen Kompetenzen konsequenter in den Kanon der für die verschiedenen Funktionen an Bord vorgeschriebenen Kompetenzen unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Arbeitsmarktes im Bereich der Binnenschifffahrt und der Kapazitäten der Lehranstalten aufzunehmen.
  - iii) in regelmäßigen Zeitabständen eine Bewertung des Sprachgebrauchs im Rahmen der Kommunikationsverfahren vorzunehmen und den zuständigen Instanzen darüber Bericht zu erstatten.
- b) EDINNA könnte dazu aufgefordert werden, einen Vorschlag zur Entwicklung eines Instruments „River Speak“ in Zusammenarbeit mit dem Gewerbe zu erarbeiten.
- c) Die Organisationen des Binnenschifffahrtsgewerbes könnten gebeten werden, Leitlinien für eine gute Praxis bei der Zusammenstellung von Besatzungen an Bord von Binnenschiffen unter Berücksichtigung der Kommunikation und der verwendeten Sprachen zu entwickeln.