

HHLA ERHÄLT GERMAN BRAND AWARD 2016



Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) erhält für ihren erfolgreichen Markenrelaunch eine der renommiertesten Auszeichnungen für Marken und Markenmacher in Deutschland.

Der Preis wird verliehen für die komplette Überarbeitung der HHLA-Logo-Familie, die den optischen Auftritt der Einzelgesellschaften seit 2014 schrittweise vereinheitlicht und die Markenführung im Konzern vereinfacht.

„Die Marke HHLA ist in ihrer Branche herausragend und stellt einen einzigartigen Beitrag zur deutschen Marken- und Unternehmenslandschaft dar“, begründete die Fachjury die Preisvergabe. „Der Relaunch der Marken-Familie stärkt die Präsenz der Holding, vereinheitlicht den visuellen Auftritt der Einzelgesellschaften und vereinfacht ihre Markenführung.“ Damit werde die Konzernstruktur nach außen besser sichtbar und die Identifikation der Mitarbeiter mit dem Konzern gestärkt. Ein modularer Baukasten mit einem klar definierten Gestaltungsraster bilde die Grundlage für die Standardisierung sämtlicher Logo-Elemente, heißt es weiter. Das German Brand Institute und der Rat für Formgebung, die den Preis vergeben, würdigten die Markenarchitektur, das Corporate Design der HHLA sowie die seit Anfang 2016 eingesetzte neue Bildsprache. Sie transportiert mit hohem Wiedererkennungswert die Dynamik und Modernität des Unternehmens.

Torsten Engelhardt, Leiter der HHLA-Unternehmenskommunikation, freut sich über den Preis: „Die Auszeichnung ist eine fantastische Bestätigung für die Arbeit am Markenrelaunch des Unternehmens. Sie freut mich umso mehr, da wir dabei überwiegend auf eigene Ressourcen zurückgegriffen haben. Eine stringente Markenführung ist gerade für ein Unternehmen wie die HHLA mit einer Vielzahl von Töchtern und Beteiligungen im In- und Ausland unverzichtbar. Wir haben den neuen Markenauftritt im Dialog mit den HHLA-Gesellschaften umgesetzt, denen wir einen modularen Baukasten für die Standardisierung sämtlicher Gestaltungselemente an die Hand gegeben haben. Das stärkt die Akzeptanz unseres Konzepts und führt zu einer tiefen Durchdringung im Unternehmen. Auch das hat die Jury offensichtlich überzeugt. Wir werden diese erfolgreiche Strategie im Zuge der voranschreitenden Digitalisierung unserer Medien fortsetzen.“

Der German Brand Award ist der erste Wettbewerb, der alle Fachdisziplinen der modernen Markenführung abdeckt und damit der Komplexität des Markenmanagements sowie der Bedeutung der Marke für den Unternehmenserfolg Rechnung trägt. Sein Ziel: Wegweisende Marken und Markenmacher zu prämiieren. Das Besondere: Für den German Brand Award können sich Unternehmen nicht bewerben. Am Wettbewerb nehmen ausschließlich Firmen teil, die für die Auszeichnung nominiert wurden. Die Sieger werden von einer Fachjury gekürt.

Der Rat für Formgebung wurde vor mehr als 60 Jahren auf Antrag des Deutschen Bundestages gegründet. Er repräsentiert heute das internationale Design- und Markengeschehen in Deutschland und unterstützt die Wirtschaft in allen Design- und Markenfragen. Der Markenrelaunch der HHLA wurde in der Wettbewerbsklasse „Industry Excellence in Branding“, in der Branchenkatgorie „Infrastructure, Logistics, Utility & IT“, mit der Auszeichnung „Winner“ geehrt. Die feierliche Verleihung des Preises fand im Juni in Berlin statt.

Quelle: HHLA, Foto: HHLA/Thies Rätzke

EMMA IST „FLAGSHIP“ IN DER EU-

OSTSEESTRATEGIE



OLYMPUS DIGITAL CAMERA

Das Binnenschifffahrtsprojekt EMMA, ein länderübergreifendes Projekt auf gemeinsamer Initiative von Hafen Hamburg Marketing und 20 Projektpartnern, leistet einen Beitrag zur Förderung, Weiterentwicklung und Aufwertung der Binnenschifffahrt in der Ostseeregion.

In vielen Ostseeanrainerstaaten sind die Schienen- und Straßennetze dem steigenden Transportaufkommen nicht mehr gewachsen, während Flüsse, Kanäle und die Ostsee noch große Kapazitätsreserven aufweisen. Die EMMA-Projektpartner setzen sich mit der Frage auseinander, wie der Anteil der Binnenschifffahrt an der Gesamttransportleistung in der Ostseeregion nachhaltig gesteigert werden kann. Dabei liegt der Fokus auf Maßnahmen in Gebieten, wo Binnenschifffahrt in der Transportkette eine realistische Alternative bei moderaten Anpassungen der Infrastruktur darstellt.

Das Akronym EMMA steht für den englischen Titel: „Enhancing freight Mobility and logistics in the Baltic Sea Region by strengthening inland waterway and river sea transport and proMoting new internAtional shipping services“.

Das Projekt adressiert das Unterziel der Strategie der Europäischen Union für den Ostseeraum (European Union Strategy for the Baltic Sea Region, kurz: EUSBSR), „gute Transportbedingungen“ zu fördern. Dadurch, dass der Industrie mit der verbesserten Binnenschifffahrt eine

zusätzliche und günstige Transportoption geboten werden kann, wird die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Region und der dort angesiedelten Unternehmen aufgewertet. Damit geht auch eine Belebung des intraregionalen Handels der Ostseeregion einher. Letzteres Ziel wirkt sich auch positiv auf die generelle Kooperation der sehr unterschiedlichen Staaten entlang der Ostsee aus, wodurch sich EMMA passgenau in die EUSBSR-Ziele einfügt.

EMMA als wichtiger Baustein der EU-Ostseestrategie (EUSBSR)

Die EUSBSR ist die erste makroregionale Strategie in Europa. Sie zielt auf eine verstärkte Kooperation innerhalb der Staaten dieses großen Gebiets, um anstehende Herausforderungen durch Zusammenarbeit meistern zu können. Außerdem soll eine ausbalanciertere Entwicklung der Region gefördert werden. Die Strategie schafft einen ganzheitlichen Rahmen für die Verbesserung des ökologischen Zustands der Ostsee, für den Abbau von Infrastrukturengpässen und den Ausbau der Energienetze. Zudem sollen die Schaffung wettbewerbsfähiger und grenzüberschreitender Märkte und die Vernetzung von Institutionen für Forschung und Innovation erleichtert werden.

Die Strategie fördert dabei sogenannte „Flagships“. Das sind Beispiele zur Zielerreichung der unter den verschiedenen politischen Themengebieten und gemeinsamen Aktivitäten geleisteten Arbeit. Während des letzten Meetings der Nationalen Koordinatoren der EUSBSR wurde das **EMMA-Projekt** zum neuesten „Flagship“ im Bereich Transportpolitik ernannt.

Eine starke Stimme für die Binnenschifffahrt

„Die Wahl von EMMA als Flagship verdeutlicht, welche Relevanz die EU-Kommission der Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt in der Ostseeregion beimisst. Jetzt ist es an der Zeit, erste Ergebnisse zu liefern und an Debatten über zukünftige europäische Transportpolitik mitzuwirken“, sagt Stefan Breitenbach von Hafen Hamburg Marketing (HHM) als Lead Partner des EMMA-Projekts. „Mit EMMA werden wir Pilotversuche entwickeln und eine starke Stimme für die Aufgaben und Bedürfnisse des Sektors Binnenschifffahrt in seiner weiteren Entwicklung sein.“

Weitere Informationen zur EUSBSR, den Flagship-Projekten und EMMA sind unter www.balticsea-region-strategy.eu/action-plan und www.project-emma.eu zu finden.

PREMIERE AUF DER SCHELDE IN FRANKREICH



Zum ersten Mal in der Geschichte der Binnenschifffahrt im Norden Frankreichs hat der von Contargo betriebene Binnenschiff Centurion 84 TEU auf drei Ebenen von Bruay-sur-l'Escaut (Schelde-Valenciennes-Terminal) nach Antwerpen transportiert.

Das von Contargo North France seit mehreren Jahren gecharterte Binnenschiff Centurion ist 105 m lang und 9,50 m breit und befördert normalerweise bis zu 72 TEU auf zwei Lagen zwischen den Containerterminals in der Region Valenciennes und den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam.

Die Testreise, die am 11. und 12. Juli 2016 stattfand, wurde durch vorherige Machbarkeitsstudien von Contargo möglich gemacht. Die Anwesenheit von schweren Containern und die Abwesenheit von „High Cube“-Containern ließ die die Beladung auf drei Lagen zu und stellte die Durchfahrt unter Brücken bis zu 6,10 m Höhe sicher.

„Wenn die Beladungs- und Fahrtbedingungen es erlauben, werden wir auch die dritte Lage nutzen, um unsere Transportkapazität zu erhöhen. Grundsätzlich können unsere Binnenschiffe bis zu 117 TEU pro Fahrt befördern, d.h. 50% mehr als auf zwei Lagen. Es fehlt jedoch ein Meter Höhe unter den niedrigsten Schelde-Brücken, damit dieser Test zuverlässig, regelmäßig und für alle Containerarten umgesetzt werden kann“, so Gilbert Bredel, Manager Contargo North France.

Quelle und Foto: Contargo

OLIVER SEIDL WIRD NEUER CFO DER SCHENKER AG



Oliver Seidl wird der neue „Chief Financial Officer“ im Vorstand der Schenker AG in Essen.

Der Aufsichtsrat der Schenker AG hat ihn in seiner heutigen Sitzung zum frühestmöglichen Zeitpunkt in seine neue Funktion bestellt. Der 53-Jährige ist derzeit Geschäftsführer Finanzen (CFO) bei der Media-Saturn-Holding in Ingolstadt.

Seidl bringt langjährige Erfahrung aus verschiedenen Führungspositionen im Finanzbereich sowie als Geschäftsführer und Vorstand unter an-

derem bei börsennotierten internationalen Unternehmen mit. Von 2010 bis 2013 war er Vorstandsvorsitzender der Loewe AG, für die er zuvor mehrere Jahre als Vorstand Finanzen und Dienstleistungen tätig war. In den Vorjahren verantwortete er bei mittelständischen Unternehmen die Bereiche Controlling, Strategie und M&A.

Von 1990 bis 2001 arbeitete Seidl in diversen Funktionen für die Daimler AG in Bremen und Stuttgart, zuletzt als Leiter Konzern-Controlling im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Pkw. Seidl studierte nach seiner Ausbildung zum Kaufmann im Groß- und Außenhandel an den Universitäten Göttingen und Marburg Betriebswirtschaftslehre und schloss als Diplom-Kaufmann ab.

Bei der Schenker AG löst Seidl den langjährigen Finanzvorstand Dr. Lutz Freytag ab, der das Unternehmen zum 30. November 2016 auf eigenen Wunsch verlässt, um sich anderen Aufgaben zu widmen und Freiräume für seine private Lebensgestaltung zu gewinnen. Dr. Freytag und sein Nachfolger werden einen nahtlosen Übergang sicherstellen.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Dr. Richard Lutz, freut sich über die Bestellung von Oliver Seidl: „Wir holen einen ausgewiesenen Experten an Bord, der einschlägige Erfahrungen als CFO international tätiger Unternehmen mitbringt.“ CEO Jochen Thewes sagt: „Mit seinem breiten Wissen und seiner Persönlichkeit wird Seidl das Vorstandsteam weiter verstärken.“

Thewes würdigt ausdrücklich Vorgänger Dr. Lutz Freytag, der die Entwicklung der Schenker AG in den letzten neun Jahren als Finanzvorstand maßgeblich geprägt habe: „Er hat sehr viel für die Schenker AG geleistet. Wir danken Lutz Freytag für seinen immensen persönlichen Einsatz über Jahre und wünschen ihm für seine weitere Zukunft alles Gute.“ Auch der Vorsitzende des Aufsichtsrates dankt Dr. Freytag herzlich für seine Verdienste. Für die Schenker AG.

Zuvor war Dr. Freytag innerhalb der DB AG von 2004 bis 2008 als Vorstand Finanzen/Controlling für die Railion Deutschland AG in Mainz tätig.

CEO DES HAFENS ANTWERPEN GEADELT



Nach 25 Jahren als CEO der Antwerp Port Authority ist Eddy Bruyninckx in den Adelsstand erhoben worden. Seine Majestät Philippe, König der Belgier, hat dem 65-Jährigen den Titel eines Barons verliehen.

Dieser Titel kann in Belgien an Personen verliehen werden, die sich durch besondere Leistungen verdient gemacht haben. Hafenchef Eddy Bruyninckx wurde für seinen unermüdlichen Einsatz für den Hafen Antwerpen geehrt, der in seiner Amtszeit seine Position unter den 15 größten Häfen der Welt und als starke Nummer zwei in Europa verteidigt und weiter ausgebaut hat. Bruyninckx erhielt nach alter Tradition seinen Titel am belgischen Nationalfeiertag, an dem zugleich sieben andere Belgier mit dieser Würde ausgezeichnet wurden.

Marc Van Peel, Vorsitzender der Antwerp Port Authority, gratulierte Eddy Bruyninckx zu seiner Erhebung in den Adelsstand: „Eddy Bruyninckx hat dem Hafen während seiner 25-jährigen Amtszeit unzählige wertvolle Dienste geleistet. Unter seiner Leitung hat der Hafen eine herausragende Performance entwickelt. Im vergangenen Jahr konnte so ein Rekordumschlagsvolumen von mehr als 208 Millionen Tonnen erzielt werden. Und auch 2016 ist der Hafen auf dem Weg zu einem neuen Umschlagsrekord.“

Die drei Pfeiler, auf denen der Hafen aufbaut – maritimer Umschlag, Lagerlogistik und industrielle Aktivitäten – haben in den vergangenen

25 Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. „Der Hafen Antwerpen hat sich zu einem führenden Logistikhub entwickelt“, erklärt Marc Van Peel. „Auch im industriellen Sektor hat sich die Hafenlandschaft stark verändert – Beispiele sind die zahlreichen Investitionen in dem chemischen und petrochemischen Cluster und das starke Wachstum im Umschlag von Flüssiggütern. Im Container-Bereich hat sich Antwerpen mit einem Volumen von weit über 9 Millionen TEU im vergangenen Jahr als unbestrittene Nummer zwei in Europa etabliert. Anerkennung dafür gebührt aber nach CEO Bruyninckx zuallererst den 150.000 Menschen, die direkt oder indirekt für den Hafen Antwerpen arbeiten.“

Eddy Bruyninckx (65) wird Ende 2016 planmäßig in den Ruhestand gehen. „Als CEO hat er bewiesen, dass er Brücken bauen kann. Insofern ist dieser Adelstitel eine berechtigte Anerkennung seiner Leistungen“, fügte Marc Van Peel hinzu.

Als Nachfolger von Baron Eddy Bruyninckx wird Jacques Vandermeiren zum 1. Januar 2017 CEO der Antwerp Port Authority.

Quelle: Port of Antwerp, Foto: Belga Images.

BDB STIMMT ENTWURF FÜR GESETZ ZU



Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat gegenüber dem Bundesverkehrsministerium seine Zustimmung zu dem Entwurf eines Wasserstraßenausbaugesetzes signalisiert. Anfang August sollen die Ausbaugesetze, die der Umsetzung des neuen Bundesverkehrswegeplans dienen, im Bundeskabinett behandelt werden.

„Wir begrüßen es außerordentlich, dass die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 nun auch ein Ausbaugesetz für die Bundeswasserstraßen schaffen wird. Die Regierung greift damit eine über viele Jahre wiederholt gegenüber Politik und Verwaltung vorgetragene Kernforderung des BDB auf, die eine größere Gleichbehandlung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße bei Infrastrukturvorhaben zum Gegenstand hat“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen (Foto). Bei den Bundeswasserstraßen wurde in der Vergangenheit – anders als bei Straße und Schiene – auf ein entsprechendes Ausbaugesetz, das den verkehrlichen Bedarf im Planfeststellungsverfahren festschreibt, aus politischen Erwägungen verzichtet. Entsprechende Unsicherheiten bezüglich der Realisierung bestimmter Maßnahmen waren die Folge. Die Aussagen aus der Gesetzesbegründung bringen die Handlungsnotwendigkeit auf den Punkt:

„Zur Gleichstellung der Bundeswasserstraßen mit anderen Verkehrsträgern wird für den weiteren Ausbau des Bundeswasserstraßennetzes eine verlässliche und verbindliche gesetzliche Grundlage benötigt, die dem bereits geltenden gesetzlichen Verfahren beim Bau

und Ausbau von Bundesfernstraßen bzw. dem geltenden gesetzlichen Verfahren für den Schienenwegeausbau entspricht. (...) Der Ausbaubedarf des Bundeswasserstraßennetzes wird künftig, wie es beim Ausbaubedarf des Netzes der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege der Fall ist, durch Gesetz beschlossen. Durch diese Bestätigung vom Parlament wird den Wasserstraßenplanungen im Rahmen einer integrierten Bundesverkehrswegeplanung ein größeres Gewicht beigemessen und das weitere Verfahren erleichtert.“

Lobend hervorzuheben ist, dass der Gesetzgeber in seiner Gesetzesbegründung nicht allein auf die Gleichbehandlung der Verkehrsträger abstellt, sondern zugleich die besondere Förderung des Transports auf den Bundeswasserstraßen als umweltfreundlicher Verkehrsträger betont. Hierfür wird nicht nur auf die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung Bezug genommen, sondern zugleich die Handlungsnotwendigkeit aufgrund der prognostizierten Mengenzuwächse im Güterverkehr abgehoben. Zutreffend wird weiter ausgeführt, dass es zur Erreichung der gesetzten Ziele erforderlich ist, die Wasserstraße als wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Verkehrsträger insgesamt qualitativ leistungsfähiger zu machen, die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken und das Wasserstraßennetz rechtzeitig aufgrund vorausschauender Planung auszubauen.

Quelle und Foto: BDB

HAMBURGE BLEIBT AUCH FÜR REEDEREI CHIPOLBROK WICHTIGER UMSCHLAGPLATZ



Die auf konventionelles Stück- und Schwergut spezialisierte Linienreederei Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company (Chipolbrok) wird ab 1. September 2016 von ihrem bisherigen Hamburger Kai- und Stauereibetrieb Buss Hansa Terminal zu C. Steinweg (Süd-West-Terminal) wechseln.

Somit werden zukünftig die Multi-Purpose-Schiffe von Chipolbrok, die im Linienverkehr zwischen Europa und Asien verkehren, am C. Steinweg (Süd-West-Terminal) abgefertigt. Der Hintergrund für diesen Terminalwechsel innerhalb Hamburgs ist die zum Jahresende erfolgende Einstellung des Umschlagbetriebs am Buss Hansa Terminal.

Der Hafen Hamburg zählt zu den flexibelsten und leistungsfähigsten Universalhäfen in Europa. Jahrelange Erfahrung und modernstes Equipment zeichnen die insgesamt sieben Hamburger Multi-Purpose-Terminals mit ihren 24 Liegeplätzen aus. Rund 1,7 Millionen Tonnen konventionelle Ladung wurden im Jahr 2015 im Hamburger Hafen umgeschlagen, darunter übergroße und besonders schwere Maschinen- und Anlagenteile, Metalle sowie industrielle Bauteile.

Chipolbrok feiert in diesem Jahr sein 65-jähriges Bestehen und bindet seit Jahrzehnten den Universalhafen Hamburg in seine Fahrpläne ein. Das Unternehmen hat sich über die vergangenen Jahrzehnte zu einem führenden globalen Carrier mit derzeit 20 Vielzweckfrachtern mit eigenen Ladekränen an Bord entwickelt.

Kurzprofil C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG:

- 1858 gegründetes Universalterminal auf dem Kamerunkai
- Schwerpunkt: Umschlags-, Stauerei- und Lagereigeschäft für konventionelles Stück- und Schwergut
- zusätzliche Dienstleistungen „rund um den Container“
- Trimodale Anbindungen – Wasser, Schiene, Straße
- 1.350 m Kaimauer mit 5 Liegeplätzen
- Krankapazitäten bis zirka 280.000 kg Stückgewicht
- Gesamtfläche inkl. „Off-Dock-Lagerhäusern“: 210.000 qm, davon 65.000 qm überdacht
- Maximaltiefgang: 11,50 m
- Zur Zeit 120 eigene Mitarbeiter
- Erweiterung der Terminalfläche um 40.000 m² in 2018 (Projekt „Steinwender-Hafen“ / HPA)

Quelle: HHM Foto: C. Steinweg (Süd-West-Terminal)

NEUE VERBINDUNG DER MAERSK LINE NACH ROTTERDAM



Die Maersk Line hat Rotterdam zum Fahrplan des L16 – St. Petersburg Service hinzugefügt.

Am 19. Juli hat das Schiff Bomar Vanquish zum ersten Mal Rotterdam angelaufen. Diese neue Rotterdamer Verbindung nach Russland fährt in St. Petersburg sowohl den Petrosport als auch das First Container Termi-

nal (FCT) an.

Die Containerreederei-Allianz 2M von Maersk Line und MSC hat im Mai ihren neuen Fahrplan auf der Route Europa-Asien bekannt gegeben. Die Position von Rotterdam hat sich dort mit jeweils einer zusätzlichen „First port of call“- sowie einer „Last port of call“-Position auf den Routen der größten Schiffe deutlich verbessert. Der Hafenbetrieb Rotterdam sieht großes Wachstum des Containervolumens von 2M voraus.

Quelle und Foto: Hafenbetrieb Rotterdam

LEISTUNGSSTARK UND UMWELTFREUNDLICH



Die Bahntochter Metrans der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) reagiert auf das wachsende Rangieraufkommen in Europas größtem Eisenbahnhafen und erhöht die Zahl ihrer eigenen Rangierlokomotiven um zwei auf fünf.

Sie setzt dabei auf die moderne Hybrid-Technologie der Prima H3 Lokomotiven von Alstom. Damit wird weltweit erstmals eine Hybrid-Lokomotive dauerhaft im schweren Rangierbetrieb eingesetzt.

Roger Mahler, Geschäftsführer der Metrans Rail (Deutschland) GmbH: „Die beiden Prima H3 Rangierlokomotiven werden uns helfen, das wachsende Rangieraufkommen im Hamburger Hafen zu bewältigen. Wir freuen uns auf die ebenso leistungsfähigen wie umweltfreundlichen Lokomotiven, die wir auch im Rahmen unserer Rangierkooperation mit anderen im Hafen tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen einsetzen werden. Das stärkt die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens, des größten Eisenbahnhafens in Europa, ein weiteres Mal.“

Metrans übernahm heute die erste von zwei Hybrid-Rangierlokomotiven von Alstom. Die zweite wird im Laufe des zweiten Halbjahrs 2016 ausgeliefert. Im Vergleich zu herkömmlichen Rangierlokomotiven produziert die Prima H3 mit ihrem Hybridantrieb bis zu 50 Prozent weniger CO₂, andere Schadstoffemissionen (zum Beispiel Stickstoffdioxid) werden sogar um bis zu 70 Prozent verringert. Je nach Einsatz fährt die Rangierlokomotive zwischen 50 und 70 Prozent ihrer Betriebsdauer im Batteriebetrieb. Dadurch reduziert sich der Kraftstoffverbrauch um bis zu 50 Prozent. Die Lokomotive erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Jan Hendrik Pietsch, Nachhaltigkeitsbeauftragter der Hamburger Hafen und Logistik AG: „Die Hamburger Hafen und Logistik AG legt größten Wert auf nachhaltiges Unternehmertum. Die beiden neuen Hybrid-Rangierlokomotiven fügen sich hervorragend in das Maßnahmenpaket ein, mit dem wir den daraus entstehenden Verpflichtungen gerecht werden. Wir haben uns 2008 das ehrgeizige Ziel gesetzt, bis 2020 die CO₂-Emissionen je umgeschlagenem Container um 30 Prozent zu reduzieren. Dieses Ziel haben wir bereits im vergangenen Jahr mit einer Einsparung von 29,5 Prozent fast vollständig erreicht.“

Quelle und Foto: HHLA

**EXZELLENTEN AUSSICHTEN FÜR
AUSZUBILDENDE**



Nach rund drei Monaten an Bord endete für 102 Auszubildende in der Binnenschifffahrt heute der 256. Berufsschulkurs auf dem Schulschiff „Rhein“ in Duisburg-Homberg.

Während die Unterstufen- und Mittelstufenschüler ihre Prüfungen schon einige Tage zuvor abgelegt und vielfach schon die Heimreise angetreten haben, konnten die Oberstufenschüler heute im Rahmen der sog. „Lossprechung“ an Deck des Schulschiffs ihren erfolgreichen Ausbildungsabschluss feiern und ihr Schulzeugnis sowie die Urkunde der IHK entgegen nehmen. Das Ergebnis war dabei äußerst positiv: 54 der 57 zur Prüfung angetretenen Azubis der Oberstufe konnten ihren Start ins Berufsleben feiern. Jeder der frisch gebackenen Binnenschiffer wurde einzeln aufgerufen, und von seinen Kollegen, denen allesamt die Freude und Erleichterung deutlich anzumerken waren, laut beglückwünscht.

Die erfolgreichen Absolventen sehen nun einer vielversprechenden beruflichen Zukunft entgegen. Denn in kaum einer anderen Branche können die Auszubildenden nach ihrer erfolgreich abgelegten Prüfung so sicher sein, direkt einen Arbeitsvertrag „in der Tasche“ zu haben. Der Bedarf an Nachwuchspersonal in der Binnenschifffahrt ist groß, so dass die Übernahmegarantie bei annähernd 100 % liegt. Neben diesem Faktor und der attraktiven Ausbildungsvergütung, die zu den höchsten deutschlandweit gehört, winken Binnenschiffern im Anschluss abwechslungsreiche Tätigkeiten im System Wasserstraße. Diese Rahmenbedingungen sind einzigartig, so dass die Ausbildung zum Binnenschiffer bzw. zur Binnenschifferin für junge Menschen, aber auch für Quereinsteiger, stets eine Überlegung wert sein sollte.

Nachdem in den vergangenen Jahren die Zahl der Schiffsjungen und Schiffsmädchen in der Ausbildung kontinuierlich angestiegen ist, erlebt die Branche zurzeit einen kleinen Einbruch. „Wir hoffen, dass die rückläufigen Ausbildungszahlen keinen längerfristigen Trend darstellen. Die Binnenschifffahrt ist auf junges und gut qualifiziertes Personal angewiesen, damit der Gütertransport über das Wasser auch künftig zuverlässig und sicher abgewickelt werden kann“, sagt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. Der BDB trägt mit dem Betrieb seines Schulschiffs, einer europaweit einzigartigen Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung in der Binnenschifffahrt, zur Sicherung der hohen Qualifikationsstandards maßgeblich bei und lädt junge Menschen dazu ein, sich über das Berufsbild Binnenschiffer mit seinen Vorzügen und Perspektiven zu informieren. Das Internetangebot www.schulschiff-rhein.de gibt dabei einen guten ersten Überblick, vermittelt einen Eindruck vom Leben an Bord und benennt Ausbildungsbetriebe und Ansprechpartner.

Sorgen bereiten der Branche derzeit Bestrebungen in Brüssel, die Qualifikationen und Befähigungen in der Binnenschifffahrt europaweit zu vereinheitlichen. „Eine Harmonisierung und Vereinfachung ist grundsätzlich begrüßenswert. Entscheidend ist aber, dass dabei mit Augenmaß vorgegangen wird. Die qualitativ hochwertige, bewährte und praxisnahe Ausbildung nach deutschem Vorbild sollte unbedingt erhalten bleiben, damit auch künftig der Ruf der Binnenschifffahrt als besonders sicherer Verkehrsträger gewahrt bleibt“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Quelle und Foto: BDB