



Zur NRSW gehören drei Schiffbauhallen und eine Schiebehalle.

NRSW

„Wir geben alles“

Hohe Kosten für Investitionen, Fachkräftemangel, zu wenig Lobbyarbeit – die Herausforderungen für die Neue Ruhrorter Schiffswerft sind groß. Wie das Unternehmen diesen begegnen will, verrät Geschäftsführerin Heike Haferkamp im Gespräch mit der SUT-Redaktion.

Aktuell liegt bei Heike Haferkamp ein 27-seitiger Antrag für eine neue Krananlage auf dem Schreibtisch. Sie soll die alte Anlage aus den 1960ern durch moderne Technik ersetzen, bevor es keine Ersatzteile oder Fachleute für die Wartung und Reparaturen mehr gibt. „Diese ganze bürokratische Arbeit ist unglaublich aufwendig und kostet sehr viel Zeit. Ich muss solche Anträge ja nicht nur lesen, sondern auch ausfüllen, alle geforderten Anlagen raussuchen und entsprechend aufarbeiten“, sagt die Geschäftsführerin der Neuen Ruhrorter Schiffswerft (NRSW). Neben dem sowieso schon stressigen Alltagsgeschäft gehe viel Zeit für die zunehmend wachsende Bürokratie verloren.

Und es ist nicht das einzige Investitionsprojekt, mit dem sich Haferkamp derzeit beschäftigt. Perspektivisch soll eine der beiden Hellinganlagen von 110 auf 135 Meter verlängert werden, damit ausreichend Platz für die modernen, größeren Tankschiffe geschaffen wird. „Aktuell ist das aber noch eine Vision. Der Platz ist prinzipiell da, aber wir müssen natürlich erst einmal die technischen Voraussetzungen schaffen und die finanziellen Mittel bekommen“, erklärt die Unternehmerin. Denn Investitionen in solche Großprojekte liegen meist im Millionenbereich, die kleinere Unternehmen wie die NRSW zunächst aufbringen müssen. Beirren lassen will sich Haferkamp trotzdem nicht: „Wir geben alles, um das in unserem Rahmen Mögliche umzusetzen und damit unsere Position zu stärken. Aber eigentlich ist das für ein kleines Unternehmen wie uns fast nicht zu stemmen.“

Dass es trotzdem erfolgreich weitergeht, liegt laut Haferkamp vor allem an der aufeinander eingespielten Mannschaft aus Konstrukteuren, Fachleuten in allen Gewerken und dem Team in der Administration. Seit eineinhalb Jahren wird die

Werft zudem wieder wie in den 2000er Jahren von einem Geschäftsführer-Duo geleitet. Die gelernte Speditionskauffrau ist bereits seit 20 Jahren im Unternehmen, zunächst als eine von sieben Gesellschaftern und seit 2019 als Geschäftsführerin. Sie ist vor allem für den kaufmännischen Bereich zuständig. Jörg Backhaus hat im März 2023 als zweiter Geschäftsführer bei der NRSW angefangen und dabei schwerpunktmäßig den technischen Part übernommen, sodass sich beide gut ergänzen.

Ausbilden für den eigenen Bedarf

Wie viele andere Unternehmen der Branche kämpft die Werft im Duisburger Hafen mit Fachkräftemangel. Inzwischen hat das Unternehmen aber erfolgreich eine eigene Strategie entwickelt, um das Team nach und nach mit dem eigenen Nachwuchs zu verstärken. Von den 40 Mitarbeitern befinden sich neun in Ausbildung, davon sieben zum Konstruktionsmechaniker, einer zum Kaufmann für Büromanagement und einer zum Fachlageristen. „Wer nach dem erfolgreichen Abschluss bleiben will, hat sehr gute Übernahmechancen“, betont Haferkamp.

Doch wie kommt das Unternehmen an ausreichend junge Nachwuchskräfte, obwohl bei vielen Wettbewerben Ausbildungsstellen unbesetzt bleiben? „Wir haben in unserem Stadtteil eine Gesamtschule mit einem sehr engagierten Kollegium, mit dem wir im engen Austausch stehen“, erklärt sie. Die Lehrer vermitteln regelmäßig Praktika bei der Schiffswerft, woraus bisweilen auch ein Ausbildungsverhältnis entstanden ist. „Die gute Zusammenarbeit mit den Schulen ist ein entscheidender Faktor für uns bei der Suche nach Nachwuchskräften“, ist Haferkamp überzeugt. Daneben hat die NRSW eine Kooperation mit der Duisburger



Werkskiste. Die 1982 gegründete Einrichtung versteht sich als Berufs- und Lebenshilfe und tritt der Jugendarbeitslosigkeit in der Region mit verschiedenen Projekten und durch die Zusammenarbeit mit ansässigen Unternehmen entgegen. Auch hieraus sind schon Praktika entstanden und Ausbildungsplätze besetzt worden.

Fehlende Lobby

Dass die Nachwuchskräfte in einer Branche starten, die es nicht immer ganz so einfach hat, ist Haferkamp bewusst. „Die Schifffahrt hat keine Lobby und viel zu wenig Unterstützung von Seiten der Politik“, kritisiert sie. Gerade die Binnenschifffahrt finde maximal in der Fachpresse statt und sei für den „Otto Normalverbraucher“ oft nur schwer greifbar. Auch das sei ein Punkt, warum sich die Branche so schwertue, Nachwuchs zu finden. „Dabei existieren die Wasserstraßen inklusive einem gut ausgebauten Kanalsystem und ermöglichen so einen nachhaltigen Transport im Vergleich zur Straße. Aus meiner Sicht ist die Branche deshalb ein interessanter und zukunftsweisender Arbeitgeber“, betont Haferkamp.

Daneben sind die wirtschaftlichen Bedingungen für viele Schiffsführer zunehmend herausfordernd geworden. „Vor 30 Jahren gab es auf der einen Seite die Reedereien, die die Schiffe betrieben haben, und auf der anderen Seite die Partikulierer, die ein bis vielleicht drei Schiffe selbst gefahren sind und wo die ganze Familie mitgeholfen hat“, erinnert sich Haferkamp. Dann kam der Umbruch: Viele Reedereien haben ihre Schiffe an die Schiffsführer übertragen, inklusive der Verantwortung für Wartung und Reparaturen. Hinzu kam, dass die Schiffsführer nicht mehr angestellt waren, sondern die Schiffe in Eigenregie als selbstständige Unternehmer betrieben haben. Damit mussten sie auch zusätzliche Kosten, etwa für die Krankenkasse, Altersvorsorge und Berufsgenossenschaft, selbst aufbringen – für viele eine finanzielle Herausforderung.

Über die Neue Ruhrorter Schiffswerft GmbH (NRSW)

- » Längshelling für Schiffe bis zu einer Länge von 110 Metern, einer Breite von 11,5 Metern und einem Eigengewicht von bis zu 1.200 Tonnen (wasserstandsabhängig)
- » Querhelling für Schiffe bis zu einer Länge von 90 Metern, einer Breite von 15 Metern und einem Eigengewicht von bis 1.500 Tonnen
- » Ausrüstungskai mit einem 10-Tonnen-Portalkran
- » drei Schiffbauhallen mit einer Grundfläche von insgesamt 3.750 Quadratmetern
- » Schiebehalle mit 575 Quadratmeter Fläche
- » Halle für Werkstatt, Lager und Büro mit 400 Quadratmetern
- » Leistungen: Neubau von Binnenschiffen und Wasserfahrzeugen aller Art, Reparaturen und Wartung von und an Binnenschiffen, Küstenmotorschiffen und schwimmenden Geräten, Umbauarbeiten unter anderem von Einhüllenschiffen zur Doppelhülle, Verlängerungen und Ummotorisierungen, Abbau von Schiffskaskos, Klassearbeiten und Klasseerneuerungen sowie Serviceleistungen im Schifffahrtsbereich



Die NRSW ist die einzige Werft am deutschen Rhein, wo Küstenmotorschiffe bis zu einer Länge von 90 Metern und 1.500 Tonnen Leergewicht an Land genommen werden können.

Trotz der nicht idealen Bedingungen blickt Haferkamp positiv auf die Zukunft der Branche: „Ich bin der Überzeugung, dass wir prinzipiell gute Rahmenbedingungen haben. Wir müssen nur die Bedeutung der Binnenschifffahrt mehr ins Bewusstsein der Öffentlichkeit rücken“, sagt die Unternehmerin und ergänzt: „Eine Werft am Standort Duisburg mit der zentralen Lage am Rhein hat definitiv eine aussichtsreiche Zukunft, denn die Schifffahrt wird es immer geben.“

Annika Beyer

Anzeige

>> HOMA FEKA unit TP 28

Schmutzwasserpumpensysteme
Für das Pumpen von Toiletten, Küchen- und
Badewasser aus dem Schiff.



Mit neuen Hcon Pumpensteuerung:

- ♦ Niveauerfassung durch internen Druckwandler
- ♦ Ab 500 Liter Inhalt Niveauerfassung durch externe 4-20 mA Sonde
- ♦ Grafisches Display für Betriebs- und Störmeldungen und füllstand.

>> Auch lieferbar für personenschifffahrt mit TP50/ MX

HOMA
POMPEntechnik

Technikweg 16, 4207 HD Gorinchem
Tel. +31(0)183-622212
info@homapompen.nl, www.homapompen.nl

