



Was Hänschen nicht lernt ...

... lernt Hans nimmermehr. Nach diesem Ansatz hat die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort die Lehrgangsreihe Quinwalo erschaffen, um Speditions- und Logistikkaufleuten in Ausbildung frühzeitig das Wissen um die Vorteile und Chancen der Binnenschifffahrt mitzugeben.



Frank Wittig, Vorsitzender der Schifferbörse, bei einem Quinwalo-Lehrgang.

Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort

Quinwalo steht für Qualification Inland Waterway Logistics. Es ist eine von der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort organisierte Lehrgangsreihe für Azubis für Spedition und Logistikdienstleistungen. Mit dem Lehrgang verfolgt die Schifferbörse als Interessensvertreter der Binnenschifffahrt und Förderer des Austauschs zwischen Wirtschaft, Politik und Verwaltung nach eigenen Angaben „das Ziel, die Fach- und Führungskräfte von morgen für die Vorteile und Chancen der Binnenschifffahrt frühzeitig zu sensibilisieren“. Doch was genau steckt dahinter?

Darüber hat sich die SUT mit Jonas Fritz unterhalten, dem Referenten für Mobilität und Logistik bei der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer (IHK) in Duisburg, die die Geschäftsführung der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort übernimmt. Sein Themenschwerpunkt ist die Wasserstraße und damit auch die Schifferbörse, für die er gemeinsam mit seiner Kollegin Stefanie Wentzel den Quinwalo-Lehrgang plant.

Entwicklung des Programms

Fritz erzählt: „Der Vorstand der Schifferbörse hat 2015 gemerkt, dass Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistungen während ihrer Ausbildung relativ wenig über den Verkehrsträger Wasserstraße lernen – ein Problem, das es auch heute noch gibt.“ Dies liege an der Ausgestaltung der Lehrpläne, in denen die Straße und ein weiterer Verkehrsträger behandelt werden müssen, aber: „Wenn man nicht gerade an einer großen Wasserstraße sitzt, wird die Binnenschifffahrt in der Regel nicht in die Lehrinhalte übernommen.“ Dies sei aber sogar in direkter Nähe vom Rhein häufig der Fall, bemängelt er. „Hinter Quin-

walo steckt die Idee: Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr. Wenn ich in der Ausbildung bin und noch nie von der Binnenschifffahrt gehört habe, werde ich mich auch später, wenn ich Disponent oder Disponentin oder sogar Geschäftsführer oder Geschäftsführerin bin, nicht für die Wasserstraße als Medium entscheiden“, erklärt Fritz. Hat man jedoch schon davon gehört und kennt Binnenschiffe, sei die Wahrscheinlichkeit höher, dass das dann auch Anwendung findet, so der Gedanke.

Diese Lücke sollte gefüllt werden, indem man den Azubis für Spedition und Logistikdienstleistung einen Zusatzlehrgang anbietet. Mittlerweile besuchen auch Azubis aus anderen Logistikbereichen und aus der Binnenschifffahrt selbst den Lehrgang, berichtet er. Das liege einerseits daran, dass viele der Ausbildungsbetriebe auch Mitglied in der Schifferbörse seien und es ihren Azubis empfehlen, wie er vermutet: „Ich denke, es liegt aber auch daran, dass der Lehrgang Einblicke gibt, die die Berufsschule nicht bietet.“ Das sei dem zugrunde liegenden Konzept der Lehrgangsreihe geschuldet.

Konzept der Lehrgangsreihe

Der Quinwalo-Lehrgang besteht aus zwei Teilen: Zu Beginn halten Referierende Seminare zu verschiedenen Themen rund um die Binnenschifffahrt, während im zweiten Teil des Lehrgangs Unternehmensbesuche gemacht werden. Fritz erläutert: „Der Lehrgang ist so aufgebaut, dass zu Beginn Referentinnen und Referenten aus der Binnenschifffahrts- oder aus der Unternehmenspraxis zu bestimmten Themenbereichen referieren, wie etwa zum Thema Hafenlogistik oder über die Wasserstraßen als Infrastruktur.“ Aktuell komme beispielsweise jemand von Duisport, aus einer Reederei und aus dem Wasserbau, berichtet er: „Das sind Menschen aus der Praxis, die die Themen erläutern und aus erster Hand davon berichten, was in diesem Feld passiert und was inhaltlich relevant ist.“

Der zweite Teil ist der Praxisteil also die Unternehmensbesuche, sagt Fritz weiter: „Wir gehen vor allem hier im Duisburger Raum auf Unternehmen zu, die den Azubis einen Blick hinter die Kulissen geben und zeigen, was bei verschiedenen Betrieben in der Binnenschifffahrtspraxis passiert.“ Diese wechseln stets, man versuche aber beispielsweise immer in ein Stahlwerk in Duisburg zu gehen, da die Stahlindustrie ein großer Abnehmer von Binnenschifffahrtsgütern sei, erzählt er. Weitere Betriebe seien etwa ein Container-Terminal, meistens Haeger & Schmidt, das Schulschiff Rhein oder das Schiffer-Berufskolleg Rhein, sowie das DST-Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsystem in Duisburg.

Das Ganze ist von einem Auftakttreffen und einem Abschlusstreffen gerahmt: „Den didaktischen Einstieg macht Björn Bosch vom Walter-Eucken-Berufskolleg Düsseldorf. Da



geht es um das persönliche Kennenlernen und darum, das Eis zu brechen, aber auch um das Vorwissen über die Binnenschifffahrt und mögliche Vorurteile.“ Beim Abschlussteil findet dann die Übergabe der Zertifikate statt, erzählt Fritz: „Wir stellen als Schifferbörse eine Urkunde aus, wenn man den Lehrgang erfolgreich abschließt. Beim Abschlusstreffen kommen die Teilnehmenden mit dem Vorstand der Schifferbörse, also mit den Unternehmerinnen und Unternehmern, in Austausch: Sie können über ihre Optionen sprechen; darüber, wie unterschiedliche Lebenswege und Karrierewege eigentlich aussehen könnten, wenn man jetzt in der Logistik unterwegs ist.“ Die jungen Menschen können hier in einem lockeren Austausch offen Fragen stellen, erklärt er: Die Idee sei, ihnen die Erfahrungen der Geschäftsführerin und Geschäftsführer mitzugeben.

Ablauf des Programms

Die Lehrgänge finden jedes Jahr im Frühjahr statt, 2026 war der Auftakt am 21. April und der Abschluss ist am 23. Juni. In der Regel findet jeden Dienstagnachmittag von 16 bis 18 Uhr ein Kurs statt. Fritz verdeutlicht: „Das Ganze findet in der Regel am Nachmittag statt, weil es als eine zusätzliche Leistung gedacht ist, die die jungen Menschen freiwillig in Anspruch nehmen. Sie investieren ihre Freizeit in ihre berufliche Weiterbildung.“

Es sind um die 20 Azubis in jedem Jahrgang, berichtet er: „Das ist eine gute Gruppengröße für die Seminare und die Unternehmensbesuche.“ Für die Azubis der Mitgliedsunternehmen der Schifffahrtsbörse ist die Lehrgangsreihe kostenlos, da die Teilnahmegebühr Teil des Mitgliedsbeitrags ist, sagt Fritz. Mitglied in dem Verein sind aktuell rund 100 Unternehmen aus der Binnenschifffahrt, Reedereien und Partikuliere, aber auch Industrieunternehmen, die sich für das System Wasserstraße einsetzen oder am System Wasserstraße beteiligt sind. Seit verganginem Jahr wurde Quinwalo geöffnet, sodass auch Externe für einen Unkostenbeitrag von 150 Euro teilnehmen könnten. Jedoch spreche die Lehrgangsreihe seit inzwischen elf Jahren aufgrund ihrer Lokalität primär Azubis aus der Duisburger Umgebung an. So kam die Idee einer digitalen und damit weiter zugänglicheren Plattform auf.

Multimediale Lernplattform

Aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages wurde im Februar 2025 die Plattform Binnenwasserstraßenwissen, kurz Biwas, ins Leben gerufen, gefördert durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und in Zusammenarbeit der FH Oberösterreich und der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort erstellt.

„Biwas.de ist eine Webseite, eine Lehr- und Lernplattform zum Thema Binnenschifffahrt, auf der auch die Inhalte aus dem Quinwalo-Paket in Videos, Lernspielen und Lerneinheiten digital abrufbar sind. Es ist ein eigenes Projekt, das aus dem Quinwalo-Lehrgang entsprungen ist“, erklärt Fritz. Es sei verfügbar zum Selbstlernen, aber vor allem auch für Lehrkräfte in Berufsschulen und allgemeinbildenden Schulen, damit sie selbst Unterrichtseinheiten zu den Themen halten können.

Man habe sich bei der Erstellung bewusst gegen ein E-Learning mit Zertifikat entschieden, weil man sich dafür anmelden müsste, legt er dar: „Das sind alles Hürden und wir wollten, dass es so einfach und so zugänglich wie möglich ist, damit Lehrkräfte die Plattform auch wirklich nutzen können.“

Der Ursprung des Problems

Das eigentliche Problem liege aber in den Ausbildungsplänen für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistungen, findet Fritz: „Auf jeden Fall müsste sich an den Ausbildungslehrplänen für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistungen aus unserer Perspektive was ändern“, betont er.

Auch Ingrid Rossmeier, stellvertretende Vorsitzende Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau (DWSV) und Partner beim iSCM-Institute, kritisiert, dass viele Logistikfachleute zu wenig über die Wasserstraße lernen: „In der klassischen Ausbildung zum Kaufmann beziehungsweise zur Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung werden Straße, Schiene, Luft- und Seefracht behandelt. Die Binnenschifffahrt kommt zwar vor, spielt aber in der Praxis vieler Berufsschulen und Ausbildungsbetriebe oft nur eine Nebenrolle.“ Ob und wie intensiv sie behandelt werde, hänge stark vom Standort, den Lehrkräften und dem Ausbildungsbetrieb ab, erklärt sie: „Binnenschifffahrt und Wasserstraße sind in vielen Regionen nur ein Randelement, wenn sie überhaupt vorkommen. Und solange dieses Thema nicht prüfungsrelevant ist, lernt es keiner.“ Deshalb fordert Rossmeier: „Die Wasserstraße sollte auf jeden Fall Bestandteil der Lehrpläne sein. Denn viele Auszubildende schließen ihre Ausbildung ab, ohne jemals einen Hafen, ein Terminal oder ein Binnenschiff von innen gesehen zu haben. Dadurch fehlt später in Verladern-, Industrie- und Logistikunternehmen häufig das Wissen über die tatsächlichen Möglichkeiten der Wasserstraße.“

Zusätzliche Inhalte seien natürlich schwierig im Ausbildungsplan unterzubringen, da die Lehrkräfte sehr wenig Zeit und die Azubis ohnehin einen hohen Zeit- und Lerndruck haben, lenkt Fritz ein: „Gleichwohl ist es natürlich fatal, wenn die Binnenschifffahrt nicht in den Lehrplänen explizit benannt ist, denn dann findet sie auch in der Ausbildung der Lehrkräfte nicht explizit Raum und geht dadurch ein bisschen unter.“ Daher die Idee, Lehrmittel anzubieten, die einfach zugänglich und so gut sind, dass Lehrkräfte Lust haben, sie zu nutzen, ohne dass sie viel Zeit dafür in Anspruch nehmen müssen, erklärt er weiter. Rossmeier bestärkt, dass Projekte wie Quinwalo und Biwas eine Wissenslücke schließen, die das reguläre Ausbildungssystem bisher nur mangelhaft abdeckt: „Verlagerung beginnt im Kopf. Unternehmen können nur Transporte auf Wasserstraßen verlagern, wenn ihre Logistikverantwortlichen die Möglichkeiten kennen. Wer nie gelernt hat, Wasserstraße und intermodale Konzepte mitzudenken, plant automatisch Straße.“

Fritz schließt mit einem Appell an die Politik: „Langfristig wäre aber unser Wunsch, dass sich da auch auf politischer Ebene etwas tut. Denn wenn die Politik über Verlagerung auf die Wasserstraße spricht, dann braucht es dafür auch Maßnahmen in den Bildungsbereichen, um dem Verkehrsträger dort ausreichend Raum einzuräumen.“ Auch Rossmeier betont: „Ausbildung ist Klimapolitik. Jeder zukünftige Disponent, Verkehrsplaner oder Logistikleiter sollte die Wasserstraße als gleichwertige Option kennen.“ Verkehrsverlagerung beginne nicht am Hafen oder an der Schleuse, sondern am Schreibtisch des Disponenten, macht sie deutlich: „Das Thema hat gerade vor dem Hintergrund von Klimaschutz, Fachkräftemangel und überlasteten Straßen durchaus strategische Bedeutung.“

Deborah Baran