



V.l.: Moderator Krischan Förster, Florian Franken und Albrecht Scheubner

# Güterschifffahrt will weiter Kosten sparen

In der Binnenschifffahrt gibt es durchaus Potenzial für Innovationen. Die wirtschaftliche Lage macht Investitionen jedoch weiterhin schwierig, berichteten die Branchenexperten auf dem diesjährigen »Forum Binnenschifffahrt«

Von Thomas Wägener

**D**as Binnenschiff bleibt ein wichtiges Transportmittel, dessen Bedeutung sich aufgrund des prognostizierten Wirtschaftswachstums in Zukunft noch steigern könnte, waren sich die Experten auf dem gemeinsam von den beiden Fachzeitschriften »Binnenschifffahrt« und »Schifffahrt und Technik« (SuT) ausgerichteten »Forum Binnenschifffahrt« in Kalkar einig. Allerdings nehmen auch die Umweltanforderungen an dieses Verkehrsmittel zu. Ein Beispiel dafür sind die deutlich strengeren Emissionsauflagen für Neumotoren, die ab dem 1. Januar 2019 in Kraft treten.

»Wir brauchen die Wasserstraße für den Gütertransport«, betonte Frank Wittig, Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer Niederrhein, Vorstand der Schifffahrtbörse Duisburg-Ruhrort und Geschäftsführer seines eigenen Unternehmens, in seiner Keynote-Speech. Gleichmaßen forderte er die Branche auf, ihr Leistungsvermögen in der Öffentlichkeit, stärker herauszustellen, um eine bessere Lobby zu bekommen.

Bei Investitionen in die Wasserstraßen sei es schon lange keine Frage des Geldes mehr, sondern vielmehr eine Frage des Willens, wurde Wittig in Richtung



Martin Deymann, Reederei Deymann

der politischen Entscheidungsträger deutlich. Um sich für die Zukunft gut aufzustellen, brauche es den gegenseitigen Austausch der Branchenvertreter und daraus resultierende Inspirationen. Daher seien solche Branchentreffs wie das »Forum Binnenschifffahrt«, das in diesem Jahr bereits zum vierten Mal von den beiden führenden deutschen Binnenschifffahrtssachmagazinen organisiert wurde, von großer Bedeutung. »Bei dreimal sprechen wir im Rheinland von Tradition, bei viermal schon von Brauchtum.«

Rund 100 Branchenvertreter waren zu der Veranstaltung nach Kalkar gekommen, um sich über Innovationen und ihre Umsetzung, über neue Trends in der Fahrgastschifffahrt und über Faktoren zur erfolgreichen Führung mittelständischer Schifffahrtsunternehmen zu informieren. Dabei muss es nicht immer der Einbau teurerer Geräte sein, um Kosten zu reduzieren. Einen entscheidenden und vergleichsweise günstigen Ansatz für höhere Effizienz beim Führen eines Binnenschiffs sieht nicht nur Martin Deymann, Gründer und Geschäftsführer der Reederei Deymann, im »Faktor Mensch«.

## Effizientere Fahrweise spart Kosten

Durch eine bessere Ausbildung und durch eine größere Vertrautheit des Schiffsführers mit den vorhandenen Geräten an Bord ließe sich schon einiges bewegen. »Wenn dem Schiffsführer die notwendigen Daten zur Verfügung gestellt werden, kann er seine Fahrweise anpassen und entsprechend die Effizienz erhöhen«, ist Deymann überzeugt. Trainingsfahrten am Simulator könnten dabei helfen, so der Reeder.



V.l.: Dieter Schmitz, Martin Deymann, Joachim Zöllner und Klaus Schlame im Gespräch mit Moderator Hans-Wilhelm Dünner

Fotos: Thomas Wägenner

Zusätzlich kann der Einbau moderner Technologien einen Beitrag zur Kraftstoffersparnis leisten. Auf seinem 135 m langen, 14,20 m breiten und für eine Tragfähigkeit von gut 5.500 t ausgelegten neuen Containerschiff »Monika Deymann« hat



Frank Wittig, Wittig GmbH

der Unternehmer das Messsystem »Prominent« (Promoting Innovation in the inland waterways transport sector) teilweise installiert. Mit diesem Onboard-System, das als Fahrassistent dienen soll, werden mit Hilfe von Sensoren Informationen über Fahrwassertiefen und Propulsionsdaten erhoben und dem Schiffsführer bereitgestellt. Das System soll anhand der gewonnenen Daten über Wassertiefe, Strömung, GPS-Position, Motorlast, Verbrauch und Geschwindigkeit die optimale Fahrstrecke berechnen, damit der Schiffsführer durch eine angepasste Fahrweise den Kraftstoffbedarf und somit die klimaschädlichen Emissionen verringern kann. Über das bisherige Ergebnis ist die Reederei sehr erfreut, denn durch das System habe der Kraftstoffverbrauch der »Monika Deymann« um bis zu 15% reduziert werden können.

Joachim Zöllner, Vorstand DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme in Duisburg, sieht in der

Wahl des richtigen Propellers einen sinnvollen Ansatz zur Kraftstoffersparnis.

»In fast jedem Hinterschiff steckt noch Potenzial.« Beim Propeller bleibe der Durchmesser die wichtigste Größe, um dessen Wirkungsgrad zu verbessern.

Durch den Einbau eines Flex tunnels wie auf der neuen »Rhenus Duisburg« erfolgt, habe das Schiff innerhalb eines halben Jahres 30% weniger Energie verbraucht als das Vergleichsschiff »Rhenus Lünen«, das auf derselben Strecke ohne einen Flex tunnel verkehrt, gibt Zöllner ein Beispiel. Auf ein Jahr hochgerechnet, könnten mit diesen hydraulisch ausklappbaren Schürzen am Rumpf rund 320.000 l Kraftstoff eingespart werden.

### Wenig Bereitschaft zu Investitionen

Martin Deymann, der in der Vergangenheit mit wechselndem Erfolg bereits verschiedene innovative Produkte getestet hat, sagt, dass es derzeit für die meisten Berufsschiffer nur wenige Anreize gibt, in neue Technologien zu investieren. »Oft ist nur wichtig, man erfüllt die rechtlichen Vorgaben.« Bei älteren Schiffen sei ohnehin nur wenig Platz und Bedarf für Innovationen, »oder wollen wir noch in 50 Jahre alte

Schiffe investieren?«, fragt er. Für die Branchenvertreter ist aber klar, dass bezüglich der Verbesserung der Umweltfreundlichkeit hauptsächlich Geld in die Technik der Bestandsflotte gesteckt werden muss.

Die entstehenden Anschaffungs- und Wartungskosten seien für die Binnenschiffer derzeit das größte Hemmnis, in neu entwickelte Technologien zu investieren. Trotz Förderprogrammen müssten Schifffahrtsunternehmen einen hohen Eigenanteil tragen und zudem der Förderstelle sehr detailliert über die eingebauten Produkte berichten. Da darüber hinaus naturgemäß mit innovativen Technologien nur wenige Erfahrungswerte vorlägen, gebe es zudem eine relativ hohe Störungsanfälligkeit, beschreibt Deymann.

Mit all diesen Problemen sah sich der Reeder aus Haren erstmals selbst im Jahr



Foto: Hermann Garrelmann

Stefan Franke, Allianz Esa EuroShip



Günter Emmer interessierte sich besonders für GTL



Im Gespräch, v.l.: Bernd Schmidt, Michael Feßler und Stefan Franke



Auch Dieter Schmitz (li.) und Herbert Berger tauschten sich aus

Fotos: Thomas Wäger

2007 konfrontiert, als er auf seinem Tanker »Till Deymann« Abgasreinigungsanlagen, bestehend aus Rußfilter und SCR-Katalysator, einbaute. Rückwirkend betrachtet, sei der Einbau dieser Technik zu früh gewesen, sagt Deymann, denn es traten diverse Probleme auf. Die Abgasreinigungsanlagen hätten einen zu großen Raum beansprucht und einen zu hohen Abgasgedruck verursacht. Zudem hätten sie einen hohen Wartungsaufwand benötigt und die Luftblasenschmieranlage habe eine mangelnde Effizienz gehabt. »Der Mehraufwand für die Anlage war gleich dem Einspareffekt durch den Luftschleier«, so der als innovationsfreundlich geltende Reeder. Überdies habe es (damals) Probleme mit der Lieferung des schwefelarmen Kraftstoffs gegeben, der heute als Standard gelte.

Deymann ließ sich von dem Misserfolg nicht entmutigen. Drei Jahre später baute er auf der »Tanja Deymann« Abgasreinigungsanlagen mit Rußfilter und SCR-Katalysator ein. Doch noch immer überzeugte den Reeder das Ergebnis nicht. Deshalb entschied er sich wiederum drei Jahre später, auf der »Rudolf Deymann« eine Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlage (KWE) von Exomission zu installieren. Hiermit hatte er das Ziel, die Abgase nicht nachzubehandeln, sondern schädliche Emissionen schon vor deren Entstehung im Motor durch optimierte Verbrennung zu verhindern. Einen großen Vorteil sieht Deymann darin, das System per Knopfdruck abschalten zu können. Auch sei diese Lösung Platz sparender im Vergleich zu Abgasnachbehandlungsanlagen. Vergleichende Messungen an Bord unter realistischen Bedingungen, so Christoph Garrelmann, Technischer Inspektor der Reederei Deymann, hätten gezeigt, dass Verbrauchseinsparungen in Höhe von bis zu 5% realistisch seien. Die Erwartungen an die Emissionsreduzierung hätten sich erfüllt.

### Motorenhersteller in der Pflicht

Tehag-Geschäftsführer Florian Franken geht davon aus, dass es Zukunft mehrere technische Lösungen geben wird, um die strengeren Umweltauflagen einzuhalten. Bezüglich der neuen EU-Regelungen für nicht Straßengebundene mobile Motoren, die für Neumotoren über 300 kW zum 1. Januar 2019 in Kraft treten, sehen er und auch Martin Deymann die Motorenhersteller in der Pflicht, Geräte anzubieten, die den Anforderungen gerecht werden. Derzeit erfülle kein in der Binnenschifffahrt verwendeter Motor die Grenzwerte, ohne eine Abgasnachbehandlung zu installieren, verdeutlicht Deymann.

Wer ohne technische Nachrüstungen auskommen möchte, findet in dem neuen, von Shell entwickelten Kraftstoff Gas-to-liquids (GTL), eine umweltfreundliche Alternative. Shell GTL Fuel wird aus Erdgas gewonnen und kann dazu beitragen, lokale Emissionen wie Partikel und Stickoxide (NO<sub>x</sub>) zu reduzieren. Nach Auskunft von Klaus Schlame, bei Shell in der Sparte Commercial Business tätig, kann der bei Raumtemperatur flüssige Kraftstoff ohne eine Umrüstung der Maschine getankt werden. Er könne einfach zum Kraftstoff hinzu gegeben werden, mit dem das Schiff betrieben werde. Der Tank müsse also nicht extra geleert werden, entsprechend sei jedes Mischverhältnis denkbar. Als weitere Vorteile sieht Marcel van den Berg, ebenfalls bei Shell in der Sparte Commercial Business tätig, die biologische Abbaubarkeit, die lange Lagerfähigkeit sowie die Geräuschreduzierung bei einer Vielzahl der Motoren.

Das erste deutsche Schiff, das mit GTL fährt, ist die »Jenny«, besser bekannt als »MS Wissenschaft«. Schiffsführer Albrecht Scheubner hat durchweg positive Erfahrungen mit dem neuen Kraftstoff gemacht. Neben weniger Feinstaub und NO<sub>x</sub> gebe es bezüglich des Verbrauchs keine signifikanten Unterschiede zum normalen Dieselmotorkraftstoff. Die Rauchentwicklung habe sich deutlich verringert und es sei kein Russpartikelfilter nötig.

### GTL als Alternative?

Neben dem Preis – GTL ist laut Scheubner zwischen vier bis acht Cent pro Liter teurer als der normale Dieselmotorkraftstoff – sei die Beschaffung des Produkts jedoch derzeit noch ein Problem, denn es müsse per LKW aus den Niederlanden importiert werden. Für Dieter Schmitz, Reinplus-Vanwoerden Bunker, ist GTL kein Thema, »solange die logistische Beschaffung nicht geklärt ist«. Deymann sieht den höheren Preis des Kraftstoffs kritisch: »Warum sollen wir freiwillig mehr Geld bezahlen, solange die bestehende Technik die Umweltauflagen erfüllt?« Zudem äußerte er sein Unverständnis, dass Shell 30 Tanker mit LNG als Energieträger in Fahrt bringen will. Schließlich bestünden in der Tankschifffahrt erhebliche Überkapazitäten. Deshalb findet es der Harener Reeder »nicht sehr verantwortungsvoll, noch mehr Schiffe in den Markt zu bringen.« Schlame will dadurch auch ein Signal an die Branche senden. »Wir wollen zeigen, dass LNG in der Binnenschifffahrt eine Zukunft hat.« ■



Foto: Thomas Wägener

Marcel van den Berg

Alle 12 Tage begeistert  
sich ein Verleger für das

**TRANSPORTWERK**

Magdeburger  Hafen GmbH



Wir transportwerken  
mit Tiefgang



[www.magdeburg-hafen-gvz.eu](http://www.magdeburg-hafen-gvz.eu)



Rund 100 Teilnehmer kamen nach Kalkar

Fotos: Thomas Wäger

## Investitionen in Schiffe und Liegeplätze

Während die im Frachtgeschäft tätigen Binnenschiffer weiter unter den schwierigen Marktbedingungen leiden, sieht die Lage in der Personen- und Flusskreuzschifffahrt deutlich besser aus. Hier werden neue Konzepte erarbeitet und Märkte erschlossen

Von Hermann Garrelmann

**I**nnovationen seien oft »schleichende Prozesse«, stellte Elmar Miebach-Oedekoven, Chef der Lux-Werft und Anbieter von Fahrgastschiffahrten auf Seen im Sauerland und Bayern fest. Er konnte das anhand des eigenen Betriebes dokumentieren. Grundsätzlich brauche es eine Offenheit im Denken und die Fähigkeit, verschiedene Kompetenzen neu zusammenzuführen. An Beispielen wie dem Rhein-Katamaran »Filia Rheni« oder dem Kopflander-Katamaran am Möhnesee, der über ein andockbares Shuttleboot verfügt, zeigte Miebach-Oedekoven auf, wie sich Trends wie eine höhere Barrierefreiheit und verringerte Folgekosten auswirken könnten.

Als neue Antriebskonzepte sieht er diesel-elektrische Lösungen, auch werde an Brennstoffzellentechnik gearbeitet. Elektrische Antriebe könnten in bestimmten Bereichen eine gute Lösung sein. Auf dem Königssee würden 21 Schiffe als Elektroboote betrieben, auf dem Weißensee in Kärnten belege ein Schiffsbetreiber, dass er mit regenerativ erzeugter Energie, mit der er die 3,5-to-Bleibatterien an Bord lade, ausreichend Rücksicht auf den Na-

turschutz nehmen könne. Thomas Bogler, Mitglied des Verwaltungsrates von Viking River Cruises und Präsident der IG River Cruises, bestätigte den Schwung, den die Flusskreuzfahrt seit einigen Jahren hat. Das Passagieraufkommen im deutschsprachigen Raum sei im vergangenen Jahr um 1,9% auf mehr als 423.500 Reisende gestiegen. Der Ticketerlös habe sich gar um 9,9% auf mehr als 435 Mio. € erhöht. »Unsere Gäste, kommen zu 85% aus den USA und Kanada, sind durchschnittlich sieben Tage an Bord und zahlen pro Kopf und Tag im Mittel 143 €. Allein auf der »Rennstrecke zwischen Amsterdam und Budapest« seien 335 Flusskreuzfahrtschiffe unterwegs, die über mehr als 48.000 Betten verfügen.

### Hoher Energiebedarf für Komfort

Zu Viking River Cruises gehören über 53 Flusskreuzfahrtschiffe der sogenannten Viking-Longship-Serie. Alle werden diesel-elektrisch angetrieben. Nach Aussage von Bogler ist ein LNG-Antrieb aufgrund der Gesetzgebung derzeit nicht möglich.

Bei allen Anstrengungen, die Antriebskonzepte weiter zu optimieren, sei aber nicht erreicht worden, dass der Dieselverbrauch sich reduziert habe. Das, so

Bogler, begründe sich in den höheren Anforderungen der Gäste an Komfort, Entertainment und Versorgung. Fußbodenheizung sei heute ebenso Standard wie eine 24 Stunden aktive Küche. Außengastronomie mit Grills würden zum Energieverbrauch ebenso beitragen wie Kühlzellen und Wellness-Angebote. Der Tagesbedarf eines Flusskreuzers entspreche dem Jahresbedarf eines Einfamilienhaushaltes. »Wenn wir in Passau oder Basel ankoppeln, gehen dort schon mal die Lichter aus«, weiß der Viking-Manager. In Zukunft brauche es noch weitere Anstrengungen für mehr Umweltbewusstsein. Dazu, so Bogler, gehörten auch neue Abfallkonzepte, wenn möglich auf der gesamten EU-Ebene.

Auf zukünftige Entwicklungen bei Viking angesprochen, hielt sich Bogler bedeckt. Derzeit liege der Fokus auf vier Seekreuzfahrt-Schiffen, von denen zwei kurzfristig zu erwarten seien. Zu noch mehr Flusskreuzern: »Man soll nie Nie sagen«, schloss er einen weiteren Flottenzuwachs nicht aus. Nach einer kurzen Pause werde die Reederei vermutlich wieder neue Schiffe in Auftrag geben. Derzeit würde man sich bei Viking von älteren Einheiten trennen.

Im Bereich der Flusskreuzfahrt arbeitet Viking auf eigene Rechnung sowie mit Städten und Gemeinden an neuen Liegeplätzen. Zusätzlich zu den durch die Übernahme von KD vorhandenen Liegeplätzen entwickle Viking derzeit an 25 Stellen entsprechende Konzepte an Rhein, Main, Donau und Elbe. »Das bringt uns Markt-sicherheit«, begründet Bogler diese Aktivitäten, die sich auch auf kleinere Städte bezögen. Je nach Region dauere eine Genehmigung für einen neuen Liegeplatz zwischen zwei und 24 Monaten.

### Dual-Max für See und Flüsse

Zudem gebe es Überlegungen seitens der Reederei für ein gänzlich neues Schiffskonzept namens »Viking Dual-Max. Die Fahrzeuge dieser Klasse sollen sich bezüglich ihrer Größe zwischen den Flusskreuzern und den seegängigen Kreuzfahrtschiffen einordnen. Sie sollen sowohl seegängig als auch in der Lage sein, bis zu 100 km auf Flüssen ins Hinterland zu fahren.

Als Problem sehen sowohl Bogler als auch Anton Nauheimer von der Primus-Line in Frankfurt, die mangelnde Erkenntnis, dass die Personenschifffahrt ein Wirtschaftsfaktor sei. »Wir sind zum Teil selbst verantwortlich dafür und müssen uns da selbst an die Nase fassen. Wir reden einfach zu wenig über das, was wir tun«, ließ Bogler Selbstkritik erkennen. Zusätzlich zur häufig erhobenen Bettensteuer, die zwischen Amsterdam und Budapest zwischen 1 € und 7 € schwanke, würden Tagesausflügler zwischen 32 € (Statistik in Koblenz) und 43 € (Statistik in Frankfurt) in den Zielorten ausgeben. Unterstützung aus der Politik in Berlin hinsichtlich besserer Wasserstraßen oder passender Schleusenöffnungszeiten sieht Bogler indes nicht. »Solange das Verkehrsministerium in bayerischer Hand ist, wird sich da nichts verändern«, mutmaßt Bogler.

### Neue Quellmärkte in China

Nauheimer machte sich zusätzlich Gedanken über die Schlagkraft der Branche. »Wenn wir uns weiter so zersplittern, wird sich nichts ändern, wenn wir uns zusammenfinden, kann es was werden«, so der Frankfurter Unternehmer, der, abgesehen von der Konkurrenz um Liegeplätze, keine Divergenzen zwischen der Flusskreuzschifffahrt und der Tagesschifffahrt sah.

Wirtschaftlich interessant ist die Personenschifffahrt auch für die Finanzierer. Andreas Schick von der Unicredit-Lea-

sing bestätigte, dass seit etwa fünf Jahren auch hier investiert werde. »Wir führen das aber unter der Sparte Tourismus«, so der Finanzexperte, und schauen dabei genau auf die Kapazitäten. Wenn aber neue Quellmärkte erschlossen und Fragen der Infrastruktur gelöst würden, könne der Markt weiter interessant wachsen. An neuen Quellmärkten arbeitet indes Viking. »Wir sind an der Einführung bestimmter Angebote für China, die auf dem Rhein umgesetzt werden«, verriet Bogler.

Der Personenschifffahrt erwächst außerdem eine neue Konkurrenz, fürchtete Anton Nauheimer. Mit derzeitigem Schwerpunkt in Berlin und Brandenburg entstehe durch die sogenannte »bunte Flotte« ein ungleicher Wettbewerb. Das, was auch »verdeckte Fahrgastschifffahrt« genannt werde, nutze ungleiche Voraussetzungen hinsichtlich der technischen Ausstattung und der erforderlichen Patente. Derzeit seien etwa 120 derartige Schiffe unterwegs. »Da wird mit zwei Maßstäben gemessen, die machen uns gewerblichen Anbietern keinen Spaß«, so Nauheimer, der den Forumsteilnehmern die Spezifikationen der Fahrgastschifffahrt erläuterte.

Sorgen bereiten den Personenschifffern wie auch den in der »schwarzen Schifffahrt« tätigen Akteuren außerdem die neuen Umweltgesetzgebungen, allerdings mit unterschiedlicher Sichtweise. Miebach-Oedekoven geht davon aus, dass das, was im Lkw funktioniert, auch an Bord eines Schiffes gehen wird. »Wir haben mit DPF gute Erfahrungen gemacht«, so der Werftchef und Reeder. Allerdings wies er darauf hin, dass mit ständig neuen Gesetzgebungen Kapital vernichtet werde. »Dadurch wird bei unseren Kunden das Kapital entwertet. Gebrauchte Schiffe sind immer schwieriger zu verkaufen«, klagte er.

### Klare Ansage

Andreas Bogler sah, wie schon in zuvor geführter Diskussion, die Motorenhersteller in der Pflicht. »Mir tun nur unsere Schiffsführer leid, die müssen sich mit kiloweise Vorschriften auseinandersetzen. Und wenn sie mal fliegen müssen, zahlen sie allein dafür schon Gepäckzuschlag.«

Auf die Frage der Moderatoren Krichan Förster und Hans-Wilhelm Dünner, wie denn die Politik der Personenschifffahrt am besten helfen könnte, brachte es Anton Nauheimer auf den Punkt: »Da ein Ende der Vorschriften nicht abzusehen ist, wünsche ich mir: Lasst uns einfach mal in Ruhe!« Der Beifall war einhellig. ■



*»Es wird mit zweierlei Maß gemessen«*

Anton Nauheimer, Primus-Line



*»Gebrauchte Schiffe sind schwieriger zu verkaufen«*

Elmar Miebach-Oedekoven, Lux Werft



*»Eigene Liegestellen bringen Marktsicherheit«*

Thomas Bogler, Viking River Cruises



*»Die Personenschifffahrt ist ein interessanter Markt«*

Andreas Schick, UniCredit-Leasing



V. l.: Krischan Förster, Klaus Dirksen, Herbert Berger, Rolf Bach, Patrick Gottschall, Kerstin Wendt, Stefan Franke und Hans-Wilhelm Dünner

# Kostenreduzierung durch clevere Planung

Dass präventive Reparatursteuerung ein Management-Tool in der Schifffahrt sein kann, wurde auf dem »Forum Binnenschifffahrt« in Kalkar deutlich. Durch eine bessere Auswahl der Besatzung und eine stärkere Identifikation mit den ihnen anvertrauten Schiffen lässt sich zudem die Anzahl der Schäden verringern

Von Hermann Garrelmann

Vorbeugen ist besser als reparieren – könnte man in Abwandlung eines geflügelten Wortes aus dem Gesundheitsbereich sagen. Wer unerwarteten Ereignissen wie einem Ruderausfall, einem Motorenversagen oder dem Ausfall der Bordelektrik begegnen will, braucht nicht nur die Erkenntnis, dass das machbar ist, er braucht auch die Systeme dafür. Dass derartige Systeme keine Zauberei sind, stellte Herbert Berger in seinem Beitrag: ‚Erfolgreiche Unternehmensführung durch präventive Reparatursteuerung‘ auf dem Forum in Kalkar unter Beweis. Berger, Geschäftsführer von Rhenus Schiffsmanagement und verantwortlich für 350 schwimmende Einheiten, darunter 84 eigene Fahrzeuge, kennt die Branche von der Pike auf. Als gelernter Steuermann mit Patent, später als Schiffsführer, wurde er 2013 Leiter der technischen Abteilung bei Rhenus, seit kurzem ist er Geschäftsführer von Rhenus Schiffsmanagement.

Er ließ einen Blick ins Nähkästchen zu und stellte die bei Rhenus eingesetzten Methoden dar, die zu einem möglichst störungsfreien und in das Management eingebundenen Schiffsbetrieb führen. »Ausfälle an Maschinen und von Menschen sind immer mit zusätzlichen und ungeplanten Kosten verbunden«, schickte Berger seiner Erläuterung voraus. Um der-

artige Szenarien zu vermeiden, setze Rhenus vielfältige Instrumente ein. Vom mindestens jährlichen Besuch an Bord eines jeden Schiffes über monatliche Rapports seitens der Schiffsführer bis hin zur Budgetplanung, von immer aktuellen Informationen über Motorenlaufzeiten bis hin zu periodisch fälligen Wartungen, Revisionen und regelmäßig zu erneuernden Schiffspapieren ergebe sich für jedes Schiff eine Fülle von Daten, die an zentraler Stelle zusammen laufen müssten.

## Planen und flexibel bleiben

Vorausschauende Eingriffe würden zu einer Verringerung von Ausfällen führen, so Berger. »Wir wechseln alle zwei Jahre die Ruderrelais. Das sind minimale Kosten mit großem Erfolg, denn wir haben so gut wie keine Ruderausfälle«, stellte der Praktiker ein klassisches Beispiel vor. Im Motorenbereich würde eine immer aktuelle Betriebsstundenübersicht die Notwendigkeiten für Revisionen frühzeitig aufzeigen. »Wenn ein 16-Zylinder Cummins eine Kopfrevision benötigt, sind rund 90.000 € fällig. Das ist eine erhebliche Summe«, zeigte Berger auch die Notwendigkeit einer Budgetplanung auf. Um aufkommende Schwierigkeiten zu vermeiden, würden auch Ölanalysen gemacht und ausgewertet. Damit sei man über den technischen Zustand eines Motors besser informiert.

Von großer Bedeutung sei eine passende Terminplanung, bei der auch Unwägbarkeiten einzuplanen seien. Nachdem die ZSUK nicht mehr ins Ausland ginge, müsse man sich mit länderspezifischen Gegebenheiten arrangieren. »Häufig wird Dienst nach Vorschrift gemacht«, berichtete Berger und schilderte beispielhaft, dass in vielen Ländern kein vorläufiges Gemeinschaftszeugnis ausgestellt werde: »Da liegt ein Schiff dann schon mal zwei Monate still, bis das Dokument oben auf dem Stapel liegt.« Auch für Termine mit den Klassifikationsgesellschaften seine ausreichend Vorlaufzeiten einzuplanen. »Wir planen Werttermine und stimmen diese auf andere Ereignisse wie Kraftwerksrevisionen oder Schiffssperrungen ab.« Dieser externen Planung folge die interne Abstimmung mit der Disposition und der Personalabteilung.

Berger ließ wissen, dass alle gesammelten Informationen in die Budgetplanung einfließen, die unterjährig erneut kontrolliert würde. »Eine gewisse Flexibilität brauchen Sie immer«, gab Berger eine Erkenntnis weiter. Rolf Bach, Partikulier und Eigner des Koppverbandes »La Nina/El Nino« stimmt seine Revisionszeiten mit geplanten Sperrungen auf dem Main ab.

Das innerbetriebliche Datenmanagement wird dabei in selbst entwickelten Excel-Tabellen verwaltet. Eine spezielle Software wird, so Berger, nicht angewandt.



Foto: Hermann Garrelmann

Ebenso wichtig wie die Pflege dieser Datenbasis sei der Kontakt zur Besatzung. »Die können häufig in den Motor hören«, so Berbers Erkenntnis aus der eigenen Praxis.

Kerstin Wendt, Geschäftsführerin der HEINRICH HARBISCH Schiffswerft in Duisburg, bestätigte den Nutzen von guter Terminplanung, kennt aber auch deren Grenzen. »Oft wird zwar geplant, aber dann grätscht das Leben dazwischen«, so ihre Erkenntnis. Die meisten Schiffe kämen aber spontan, entweder mit einem Schaden oder wegen günstiger Terminlage: »Zum Glück haben wir eine flexible Mannschaft, so dass wir meistens kurzfristig helfen können«, so ihre Erfahrung.

### Auf Veränderungen reagieren

Berger riet zudem, Veränderungen in der Rechtslandschaft frühzeitig zu beachten. Die zu erwartenden Änderungen zu Schiffsmotoren würde bei Rhenus Schiffsmanagement dazu führen, bestimmte Motoren vorzeitig zu wechseln. »Wir bauen dabei Stufe-II-Motoren ein, schauen aber auch nach Lösungen für Abgasnachbehandlungsanlagen, die den Vorschriften gerecht werden«, so Berger. Derzeit aber erkenne man noch keine wirklich tragenden Lösungsansätze. Auch auf die verschärften Lärmwerte, die ab 2020 gelten würden, richte man sich schon jetzt ein.

Den Bogen zwischen vorausschauender Planung und der Schadensprävention spannte Stefan Franke, Mitglied der Geschäftsleitung der Allianz Esa EuroShip. Zur Prävention gehörten aber auch Schulung und Ausbildung der Schiffsmannschaften. »Rund 70 % aller Schäden haben eine menschliche Ursache«, nannte Franke eine Erkenntnis aus seinem Hause. Insofern müsse man mehr in die Kenntnisse der an Bord tätigen Menschen investieren,

damit die Vertrautheit mit dem Schiff größer werde. Diese Auffassung teilte Rechtsanwalt Klaus Dirksen, der einige prägnante Fälle schilderte, wo scheinbar zu wenig auf die Qualifikationen der Mitarbeiter geachtet worden war. Das gelte beispielsweise auch für die Auswahl von Lotsen, die häufig nicht den Anforderungen entsprechen würden.

Für Rolf Bach war die teils mangelnde Qualifikation von Schiffspersonal keine Überraschung. »Die Intensität, in der Schiffe auf den Markt kommen, muss personell unterbaut werden«, lenkte er den Blick insbesondere auf die Flusskreuzfahrt. »So viele qualifizierte Mitarbeiter gibt es nicht«, so seine Erkenntnis. Patrick Gottschall von der Petermann GmbH, sieht dieses Defizit prinzipiell auch. »Personal kann und muss man schulen«, warf er ein und kritisierte, dass sich manchmal Schifffahrtstreibende mangels Geld und mangels Zeit zu wenig um die Aus- und Fortbildung ihrer Mitarbeiter kümmern würden.

### Alle müssen für Wenige zahlen

Stefan Franke appellierte an den Gemeinschaftssinn der Binnenschiffer. »Am Ende des Tages müssen alle Versicherten für die Nachlässigkeiten und Fehler von wenigen bezahlen«. Auch wenn mannigfaltige Technik an Bord vorhanden sei, bleibe die letztliche Verantwortung immer beim Schiffsführer. Die seien sich aber oft nicht bewusst, welche Verantwortung für Menschen und Kapital ihnen anvertraut sei. »Da ist kein Spielraum für Fahrlässigkeiten oder zum Ausprobieren«, forderte er mehr Bewusstsein ein.

Von der zuständigen Berufsgenossenschaft möchte Rolf Bach mehr Unterstützung haben. Seit dem Zusammenschluss der BSBG mit der BG Verkehr habe die Binnenschifffahrt eine geringere Bedeutung. »Da ist alles sehr auf den Lkw abgestimmt«, erläutert der Partikulier.

Herbert Berger, der sich in der Berufsgenossenschaft für den Sektor Binnenschifffahrt engagiert, mochte das so nicht stehen lassen. Derzeit werde an einem Handbuch für die Binnenschifffahrt gearbeitet, in dem praktische Tipps für die Unfallverhütung erarbeitet würden. Auch das sei als Prävention anzusehen. Im Übrigen setze Rhenus auf hausinterne Schulungen der Besatzung. Trotz allem gelte, dass Sicherheitsaspekte von der Schiffsführung an die Mannschaft zu vermitteln seien. Um stärker zur Identifikation zwischen Schiff und Besatzung beizutragen, würden die Besatzungen bei Baumaßnahmen einbezogen. »Die kennen dann ihr Schiff in- und auswendig«, so Berger.

Die Frage, ob und in welchem Umfang Qualitätsmanagementsysteme, wie sie in der Tankschifffahrt üblich sind, zu erhöhter Sicherheit an Bord beitragen würden, wurde kontrovers diskutiert. Oft werde dann »nur noch in Checklistenmentalität gearbeitet«, so die Branchenvertreter. Berger: »Eine Überforderung der Besatzung mit Formalitäten, die mit dem eigentlichen Schiffsbetrieb nichts zu tun haben, ist dabei vorprogrammiert.«

Ob sich denn mit einem Qualitätsmanagementsystem das Abfahren eines Steuerhauses vermeiden ließe, lautete eine weitere Frage. »Nein, dazu muss ich nur einen Knopf drücken.« ■



Foto: Thomas Wäger

V.l.: Patrick Gottschall, Kerstin Wendt und Stefan Franke



# Scyllas Mut zu GTL wird belohnt

Der Flusskreuzfahrtspezialist hat den vierten von der Allianz Esa EuroShip gestifteten »Innovationspreis Binnenschifffahrt« erhalten. Die Schweizer Reederei wurde für ihren Mut zum neuen, umweltfreundlichen Kraftstoff GTL (Gas-to-liquids) ausgezeichnet

Als ein Spezialversicherer für das Binnenschifffahrtsgewerbe habe man ein großes Interesse am technischen Fortschritt der Binnenschifffahrt, denn dieser sichere die Zukunftsfähigkeit der Branche, sagte Klaus Krahnke, Leiter des Marktmanagements bei der Allianz Esa EuroShip, über die Beweggründe, einen Innovationspreis zu verleihen. »Ohne stetige innovative Prozesse hätte das Verkehrssystem Binnenschifffahrt und Häfen längst seine Wettbewerbsfähigkeit verloren«, so Krahnke in seiner Laudatio zum Abschluss des zweitägigen »Forums Binnenschifffahrt« in Kalkar und zur Eröffnung der sich anschließenden Fachmesse »Shipping-Technics-Logistics« (STL).

Als Beispiel nannte der Marktmanagementleiter den Container, der sich auch in der Binnenschifffahrt zu einem wichtigen Wachstumsmotor entwickelt habe. Moderne Containerschiffe und Koppelverbände mit Kapazitäten für bis zu 500 Standardboxen seien mit über Satellitenkommunikation gesteuerten und eng getakteten Linienverkehren die wirtschaftlichste Verbindung zwischen See- und Binnenterminals. In den Terminals selbst würden die Abläufe mehr und mehr automatisiert und eine Terminal und Verkehrsträger übergreifende Software steuere die Abläufe mit stetig wachsender Effizienz. An vielen Stellen dieses logistischen Gesamtkonzepts gebe es daher Ansätze für einen »Innovationspreis Binnenschifffahrt«.

Entsprechend sei es für die Jury, bestehend aus den Redaktionsteams der Fachzeitschriften »Binnenschifffahrt« und »Schifffahrt und Technik« (SuT), keine leichte Aufgabe gewesen, aus einer Vielzahl innovativer Konzepte und technologischer Entwicklungen einen geeigneten Preisträger auszuwählen.

»Träger des diesjährigen »Innovationspreises Binnenschifffahrt« ist die schweizerische Reederei Scylla, die im September 2015 den Mut hatte, ihre vier auf der Rhone und Seine eingesetzten Flusskreuzfahrtschiffe vollständig auf den neuen Kraftstoff GTL umzustellen«, sagte Krahnke bei der Preisübergabe an Scylla-CTO Robert Reitsma. »Der Mut, den sie mit dieser unternehmerischen Entscheidung bewie-



Robert Reitsma (2. v. re.) erhielt den »Innovationspreis Binnenschifffahrt« aus den Händen von Klaus Krahnke (2. v. li.). Krischan Förster (li.) und Hans-Wilhelm Dünner (re.) gehörten zur Jury

Foto: Thomas Wäger

sen haben, ist allein schon den Preis wert [...]. Sie sind Vorbild für andere mittelständische Unternehmen in der Binnenschifffahrt und für die gesamte Branche«, lobte Krahnke.

Das Binnenschifffahrtsgewerbe brauche moderne und umweltfreundliche Kraftstoffe, um seinem Anspruch, der umweltfreundlichste Verkehrsträger zu sein, auch künftig gerecht werden zu können. Mit der Entscheidung für den innovativen Kraftstoff trage Scylla maßgeblich zur Zukunftsfähigkeit des europäischen Binnenschifffahrtsgewerbes bei, ergänzte Krahnke.

»Ich hatte von dem Kraftstoff und dessen Vorzügen gehört und wollte ihn einmal ausprobieren«, erinnert sich Reitsma. Die ersten Erfahrungen seien sehr positiv und es gebe in der Tat weniger Emissionen. Deshalb überlegt die Reederei, ihre gesamte Flotte von mehr als 25 Schiffen mit Shell GTL Fuel Marine zu betreiben, wie der Kraftstoff mit vollständigem Namen heißt.

Bereits zum vierten Mal hat die Allianz Esa EuroShip den »Innovationspreis Binnenschifffahrt« verliehen, der einen Teil des Rheins und die Anordnung der Duis-

burger Hafenbecken symbolisiert. Im vergangenen Jahr bekam die Reederei Danser den Preis für ein innovatives Nachrüstkonzept für einen im Containerverkehr eingesetzten Koppelverband mit Dual-Fuel-Antrieb. Mittlerweile wurde das Konzept auf dem Containerverband »Eiger/Nordwand« verwirklicht. Der Schiffsverband sei heute im Shuttleverkehr zwischen den Rheinmündungshäfen und Basel im Einsatz und werde zu über 90% mit verflüssigtem Erdgas (LNG) betrieben. Die gemessenen Abgaswerte hätten die Erwartungen deutlich übertroffen, so Krahnke. Ein Jahr zuvor wurde das Unternehmen Exomission für seine Kraftstoff-Wasser-Emulsion (KWE)-Technik mit dem »Innovationspreis Binnenschifffahrt« prämiert. Diese Technik befinde sich mittlerweile auf mehreren Schiffen im Einsatz, so Krahnke. Erster Preisträger war im Jahr 2013 Peters Shipyards aus den Niederlanden. Das Schiffbauunternehmen erhielt die Auszeichnung für sein innovatives Schiffskonzept der Doppelhüllen-Tankschiffe »Greenrhine« und »Greenstream«, den ersten mit LNG angetriebenen Binnenschiffen. RD