



Fachgespräch zum Thema Wasserstoffantrieb in der Binnenschifffahrt: (v. l.) Krischan Förster (Die Binnenschifffahrt), Kees de Vries (NPRC), Harm Lenten (GMS „Antonie“), Marnix de Vries (Nobian), Roland Hamata (Allianz Esa), Martin Heying (Schifffahrt und Technik).

Auszeichnung & Fachgespräche

Während der Fachmesse für die Binnenschifffahrt Shipping-Technics-Logistics in Kalkar fand traditionell die Übergabe des Innovationspreises Binnenschifffahrt der Allianz Esa statt. Der diesjährige Preisträger ist der Partikulier Harm Lenten mit seinem wasserstoffbetriebenen Neubauschiff „Antonie“.

Die Laudatio zu der Preisübergabe hielt Stefan Franke, Prokurist Gewerbliche Schifffahrt von der Allianz Esa Euro-Ship. Der Schiffsversicherer verbindet bereits seit elf Jahren seinen Namen mit diesem prestigeträchtigen Innovationspreis. Stefan Franke wurde unterstützt vom Chefredakteur Krischan Förster (Binnenschifffahrt) und dem leitenden Redakteur Martin Heying (Schifffahrt und Technik/SUT), deren Redaktionen die Fachjury bildeten. In seiner Laudatio betonte Stefan Franke, dass die Binnenschifffahrt das umweltfreundlichste Transportmittel sei. Wenn aber die Binnenschifffahrt diesen Status erhalten wolle, müsse sie ihre Innovationen weiter ausbauen. Die „Antonie“ sei dabei ein gutes Beispiel.

Martin Heying fügte hinzu, dass es viele umweltfreundliche Möglichkeiten gebe und auch Wasserstoff biete Möglichkeiten. Es seien aber auch Hindernisse zu überwinden. So müsse der

Wasserstoff transportiert werden. „Es gibt noch sehr viel Pionierarbeit zu tun“, sagte der leitende Redakteur. Er und sein Kollege Krischan Förster wiesen auf eine Anzahl jüngster Pilotprojekte und Neuentwicklungen hin, wie die neuen Koppelverbände der Rhenus Shipping, die 2024 in Fahrt gehen sollen, die neuen HADAG-Fähren im Hamburger Hafen, das Elektro-Schubschiff „Elektra“, die Schiffe „FPS Maas“ und „FPS Waal“ der Reederei Future Proof Shipping und das für 2028 geplante Hydrogenious-LOHC-Projekt von HGK Shipping.

„Es gehört viel Mut dazu“, stellte Stefan Franke fest und meinte, dass hier mit der wasserstoffbetriebenen „Antonie“ von Harm Lenten mit hoher unternehmerischer Risikobereitschaft Neuland begangen werde. Es sei mutig, auf diese neue Technologie zu setzen. Harm Lenten ist Partikulier in der vierten Generation und fährt unter der Flagge der niederländischen Transport-



genossenschaft NPRC. Sein neues 135-Meter-Schiff sollte zur Preisübergabe schon in Fahrt sein, aber die komplexe Technik an Bord forderte ihren Tribut in Form weiterer Wochen auf der Schiffswerft Concordia Damen im Hafen von Werkendam. Wegen der neuen Antriebstechnologie unterstützt der niederländische Staat die Entwicklung mit einer Subvention von vier Millionen Euro. Die „Antonie“ wird ab diesem Herbst für den Chemiekonzern Nobian Salz befördern auf der ständigen Route zwischen Delfzijl und Rotterdam-Botlek. Daher hob Lenten in seiner Danksagung besonders die zehnjährige Transportgarantie von Verloader Nobian hervor.

Wasserstoffbetriebene Binnenschiffe

An dem anschließenden Expertengespräch zum Thema „wasserstoffbetriebene Binnenschiffe“ nahmen neben Harm Lenten, Krischan Förster und Martin Heying auch Roland Hamata (Prokurist und Leiter Gewerbliche Schifffahrt Allianz Esa EuroShip), Kees de Vries (Raad van Commissarissen NPRC) und Marnix de Vries (Energy Contract Manager Nobian) teil. Letztgenannter teilte mit, dass Nobian bemüht sei, die für das Unternehmen tätigen Flotten immer nachhaltiger zu machen, nach dem Motto „grow greener together“. Kees de Vries nannte das Projekt „ein großes Abenteuer“, man habe sich ausgiebig mit dem Thema beschäftigt und sorgfältig auf die Realisierung eines mit Wasserstoff betriebenen Schiffs vorbereitet. Nobian habe bereits über Wasserstoff verfügt, der aber weitgehend ungenutzt blieb, sagte der NPRC-Berater. Man habe nun eine Verabredung mit den deutschen Behörden getroffen, dass noch vor 2026/2027 auch ein deutsches wasserstoffbetriebenes NPRC-Schiff in Dienst gestellt wird.

Harm Lenten wünschte allererst dem Projekt Hals- und Beinbruch und dankte den Beteiligten für die gute Zusammenarbeit. Er betonte, dass bei dem Neubau die Zertifizierung die größte Herausforderung gewesen sei, z. B. die CESNI-Zulassung.

Versicherer Roland Hamata meinte, Harm Lenten verdiene Respekt für den Mut, dieses Risiko anzugehen. Kees de Vries



Allianz Esa

Die Allianz Esa vergab den Innovationspreis Binnenschifffahrt: (v. l.) Roland Hamata, Harm Lenten, Stefan Franke.

nannte es die ersten Schritte zu „Zero Emission in der Binnenschifffahrt“. Die Frage von Krischan Förster, wie die Stimmung unter den NPRC-Mitgliedern sei und welche Strategie bis 2040 gelte, beantwortete Kees de Vries so: „Wir haben selbstverständlich interne Ziele, worunter auch das Ziel ist, die etwa 150 Schiffe bei der NPRC zu „Zero Emission“-Schiffen umzubauen. Roland Hamata wies darauf hin, dass dies alles auch neue Entwicklungen in den Schiffsversicherungen mit sich bringt. Die Allianz Esa sei bereits sehr damit beschäftigt. Harm Lenten fügte hinzu, dass auch die Schiffsbesatzungen in Zukunft spezielle Ausbildungen benötigen. Die Besatzung der „Antonie“ hat bereits eine Ausbildung bei der Maritieme Academie Harlingen absolviert.

Nachwuchs und Ausbildung

Im Rahmen des Vortragsprogramms der Fachmesse Shipping-Technics-Logistics (STL) organisierte SUT auch eine Podiumsdiskussion zu dem Thema „Nachwuchsakquise und Ausbildung in der Binnenschifffahrt“. An dieser Podiumsdiskussion, wiederum moderiert vom leitenden Redakteur der SUT, Martin Heying,

Anzeige



EU STUFE V IWW
UND MARINISIERTE
NRE-MOTOREN

motoren@scandiesel.de



ScanDiesel

Ihr Partner für Motoren und Komponenten

Wir bedanken uns herzlich bei allen Besuchern der STL Kalkar 2023!

Bleiben Sie mit uns in Kontakt, um gemeinsam innovative Lösungen für eine nachhaltige Zukunft zu entwickeln.












Anja Rohen und David-Christopher Sosna von Abfall-in-Form.

Wilfried Veldhuijzen

nahmen Jens Ribberink (Reederei Deymann), Andreas Davids (HGK Shipping), Lothar Barth (Akademie Barth) und Mark Gilles (Gilles Personenschiffahrt) teil. Andreas Davids hob hervor, dass HGK Shipping, die führende Binnenschiffahrtsreederei in Europa, jedes Jahr zehn Ausbildungsplätze anbietet. Der beste Weg zu einer Karriere in der Reederei sei in der eigenen Ausbildung gelegen. Die Reederei habe auch eine einladende Freizeitregelung (14/14), die auch für Auszubildende gelte. Ribberink bemerkte zum Thema Nachwuchsakquise: „Die jungen Leute müssen erst wissen, dass es uns gibt.“ Er meinte damit, dass die Binnenschiffahrt positiv auf ihre Branche aufmerksam machen müsse. Mark Gilles fügte hinzu, dass seine Firma zwar ein mittelständisches Unternehmen sei, dass aber auch in seinem Betrieb Freizeitasperte für Auszubildende eine wichtige Rolle spielten. Lothar Barth erklärte, dass mit der neuen Binnenschiffahrts-Personalverordnung nun die Übel beseitigt seien, die eine Flexibilität vor allem für Quereinsteiger verhindert hätten, das müsse man jetzt nutzen. Jens Ribberink, Personalmanager einer Flotte von rund 50 Binnenschiffen, konstatierte: „Vor allem Binnenschiffskapitäne fehlen uns. Da müssen wir anwerben und ausbilden.“ Er und sein Kollege Andreas Davids waren sich darin einig, dass die Ansprache an die jüngere Generation entsprechende mediale Wege braucht: „Suchanzeigen in Zeitungen, Magazinen und auch online sind nicht mehr zielführend“, so die beiden Personalisten. Man müsse die Zielgruppen sehr genau bestimmen und mit den entsprechenden Kommunikationsmitteln reagieren. Social-Media-Plattformen käme dabei eine Schlüsselrolle zu. Die Inhalte müssten entsprechend dem Perzeptionsverhalten der Zielgruppen produziert werden. „Die beste Werbung für das Unternehmen machen die eigenen Mitarbeiter“ – auch darin waren sich die beiden einig. Mark Gilles wies darauf hin, dass in der Personenschiffahrt bei der Ausbildung eine Sprachbarriere herrsche. Das Ausfüllen der Prüfungsformulare sei auf Englisch nicht möglich, obwohl viele Kandidaten und Kandidatinnen die deutsche Sprache nicht ausreichend beherrschen. Die Diskussionsteilnehmer waren sich einig, dass da die Patentprüfungsaufgaben geändert werden müssen.

Lothar Barth hob die Vorteile einer Anwendung von Simulatoren hervor: „Die richtige Mischung von realer Schifffahrt und

Simulatoren sorgt für ein außerordentlich umfangreiches Fahrtraining“, sagte der erfahrene Binnenschiffer-Ausbilder. Zum Thema Nachwuchsakquise meint er: „Das Schiff bringt’s. Mengenmäßig und klimatechnisch. Wir müssen uns also fragen: Warum kennt man die Binnenschiffahrt nicht? Es ist dringend eine Imagekampagne nötig. Wir haben dazu schon Gespräche mit dem Bundesverkehrs-Ministerium geführt“, so Lothar Barth abschließend.

Abfalltransporte in der Binnenschiffahrt

Am zweiten Tag der STL fand im Rahmenprogramm der SUT-Vortrag von der Unternehmensberatung „Abfall-in-Form“ in Xanten zum Thema „Abfalltransporte in der Binnenschiffahrt“ statt. Abfall-in-Form wurde 1997 von Anja Rohen gegründet und in den vergangenen 26 Jahren von ihr geleitet. Die promovierte Chemikerin gilt als eine ausgezeichnete Expertin im Bereich der Abfalltransporte, besonders in der Binnenschiffahrt. Sie stellte ihre Unternehmensberatung noch einmal vor und umriss das Leistungsspektrum, für das es in der Branche einen hohen Bedarf gebe, so Anja Rohen. Abfall-in-Form arbeitet mit einer Anzahl von Sachverständigen zusammen, sodass die Unternehmensberatung Beförderer bei Abfalltransporten erfolgreich unterstützen kann. Neben individueller Beratung ist Abfall-in-Form auch spezialisiert auf Fachkundeseminare für die Beförderungserlaubnis und Entsorgungsfachbetriebe. Dies betrifft sowohl Fachkunde als auch Fortbildungsseminare nach § 54 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG). Darüber hinaus bietet das Team praktische Unterstützung bei Anträgen auf die Beförderungs- oder Maklererlaubnis, bei der Anzeige nach § 53 KrWG oder bei der Registrierung auf der VIHB-Liste bei der niederländischen NIWO. Sie füllen die Formulare aus, halten den Kontakt zur Behörde und tun, was sonst nötig ist. Abfall-in-Form hat zudem einen Leitfaden zusammengestellt. „Für den Transport von Abfällen gelten ganz bestimmte Regeln. Sie sind kompliziert und umfangreich. Auch für den Transporteur ist es wichtig, diese Regeln zu kennen, denn während des Transports ist er verantwortlich für den Abfall“, sagte Anja Rohen dazu. Papiere, die in Ordnung sind, böten eine gewisse Sicherheit, dass der Abfall am Ende entladen wird. Verstöße gegen diese Vorschriften könnten dagegen mit Geldbußen bis zu 100.000 Euro geahndet werden. Im Leitfaden sei genau das aus dem Abfallrecht erklärt, was für die tägliche Praxis in der Schifffahrt relevant sei – ein Nachschlagewerk für den täglichen Gebrauch.

Am Rande des Vortrags erklärte Anja Rohen der SUT, dass es nach mehr als einem Vierteljahrhundert Geschäftsführung so weit sei, die Leitung von Abfall-in-Form einem anderen zu übertragen. Neuer Inhaber von Abfall-in-Form ist der Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht David-Christopher Sosna von der Anwaltskanzlei Esser Rechtsanwälte in Essen. Sosna ist schon seit Jahren Mitglied des Expertenteams von Abfall-in-Form und beschäftigt sich hauptsächlich mit Rechtsfragen zum Thema Abfalltransporte. Der neue Inhaber brachte die Anwesenden auf den neuesten Stand bei den Entwicklungen in der Abfall- und Haftungsgesetzgebung. Er erläuterte diese Neuigkeiten sowohl im internationalen Zusammenhang mit der Europäischen Union als auch auf nationaler Ebene in Deutschland und den Niederlanden, wie zum Beispiel das seit dem 1. Januar 2023 in Kraft getretene Lieferketten-Sorgfaltspflichten-Gesetz (LkSG). Anja Rohen bleibt als Mitglied des Expertenteams Abfall-in-Form verbunden.

Wilfried Veldhuijzen



**Committed to the increased safety,
efficiency and environmental friendliness
of inland navigation.**

Implementing the Fairway Rehabilitation
and Maintenance Master Plan for the
Danube and its navigable tributaries.



Co-funded by
the European Union



 Federal Ministry
Republic of Austria
Climate Action, Environment,
Energy, Mobility,
Innovation and Technology

coordinated by

viadonau