



Die Rhenus Gruppe hat zwei Kanalschubboote der Deutschen Binnenreederei (DBR) aus polnischer Produktion auf Stage-V-Motoren umgerüstet.

Rhenus Gruppe

Flottenmodernisierung

Die Rhenus Gruppe hat zwei Kanalschubboote der Deutschen Binnenreederei (DBR) aufwendig auf Stage-V-Motoren umgerüstet. Die Modernisierung erfolgt im Rahmen der selbst auferlegten Weiterentwicklung der Rhenus Flotte in Richtung Klimaschutz.

Die Rhenus Gruppe plant ihre gesamte Binnenschiff flotte umfassend auf die neueste Motorengeneration umzurüsten. Während der Neubau vollkommen nachhaltiger Wasserstoffschiffe ein langfristiges Projekt ist, möchte man kurzfristig immer mehr ältere Schiffe auf modernere und damit umweltfreundlichere Technik umbauen.

Die beiden Kanalschubboote RSPSB146 und RSPSB153 aus polnischer Produktion sind schon seit den 70er-Jahren im Einsatz und machen nun den Anfang. „Es gab es zwei Gründe, die Modernisierung der DBR-Flotte mit diesen beiden Schubbooten zu beginnen“, berichtet David Schütz, Projektleiter der DBR. „Zum einen war der Sanierungsdruck hier recht hoch und zum anderen waren die baulichen Voraussetzungen ideal“, so David Schütz weiter. „Wir haben uns die Frage gestellt, wie wir mit unserer Flotte umgehen, deren Schiffe zwischen 30 und 50 Jahren alt sind. Wir haben uns für eine Kombination aus Modernisierungen und Neubauten entschieden.“

Den Anfang machten nun die zwei Kanalschubboote, deren Kaskos so gut waren, dass wir sie im Sinne einer nachhaltigen Modernisierung der Flotte entkernt und wieder aufgebaut haben. Alte Pumpen, Elektronik und Aggregate wichen neuester Elektronik und einem modernen Schaltschrank.“ Der Umbau der beiden Schiffe etwa zehn Monate. Nun verfügen sie motorseitig über die modernste Technik, die derzeit auf dem Markt erhältlich ist.

Man entschied sich für marinisierte Dieselmotoren von Scania und Caterpillar. Die deutlich größeren Motoren haben eine Leistung von 740 KW, was eine Verdreifachung gegenüber der Originalmotorisierung bedeutet. Sie arbeiten mit Abgas-

nachbehandlung der Stufe 5 und sorgen dafür, dass keine umweltschädlichen Partikel mehr in die Luft gelangen. „Damit erreichen wir eine Reduzierung der Feinstaubbelastung um bis zu 40 Prozent“, freut sich David Schütz. Die neuen gekapselten Aggregate sind überdies so leise, dass die Besatzung problemlos schlafen kann.

Mit der neuen Motorisierung kam auch ein neuer Antriebs-

Technische Daten

Neue Motoren

- » Scania und Caterpillar
- » 736 KW – 740 KW (CAT) Leistung
- » Ad-Blue-Tank und Partikelfilter (Stage V)

Kanalschubboote

RSPSB146:

- » Baujahr 1978
- » Ausgelegt für 1,20 m Tiefgang
- » 21,25 m lang, 8,25m breit

RSPSB153:

- » Baujahr 1979
- » Ausgelegt für 1,25 m Tiefgang
- » 21,11 m lang, 8,24 m breit



Rhenus Gruppe



Um Platz für die deutlich größeren Motoren zu schaffen, wurde der Maschinenraum komplett entkernt und saniert.

strang mit Drucklagern und Wellenabdichtungen hinzu und auch die Ruderhydraulik wurde auf den neusten Stand gebracht.

Küstenschifffahrt möglich?

„Wir bedienen alle Einsatzgebiete vom Rhein über das Kanalgebiet, über die Elbe bis an die Oder. Die beiden sanierten Schubboote haben dazu noch eine Genehmigung für polnische Zone 1. Somit könnten wir nach deutschem Recht mit den beiden Booten bis Stralsund und im polnischen Gebiet bis nach Danzig an deren Ostseeküste fahren. Aktuell arbeiten wir an einer weiteren Genehmigung, um bis nach Rostock fahren zu können. Dort haben wir ein enormes Potenzial für Projektlogistik. Das gilt für Transporte aus Rostock in das Wasserstraßennetz und umgekehrt. Die Verlagerungseffekte für den GST-Transport wären schon deutlich“, beschreibt David Schütz.

Das Haupt-Einsatzgebiet der beiden Schiffe werde weiterhin das ostdeutsche Wasserstraßengebiet sein. Die Modernisierung der Flotte betrifft auch die etwa 300 Leichter der DBR: „Hier gilt es, ein gesundes Verhältnis zwischen Schubbooten und Leichtern herzustellen. Und auch hier ist zu entscheiden: Wo lohnt sich der Stahlbau noch und wo ist ein Neubau sinnvoller“, führt David Schütz weiter aus. Das Schubbootssystem soll beibehalten werden: „Für unsere Transporte macht das System mit Bugsieren vor Ort und Fernbooten für die Strecke am meisten Sinn, dadurch sind wir flexibel und können die Ladungsmengen kombinieren und bündeln, nur so rechnet sich dieses System“, erklärt David Schütz.

Heiko Tominski steuert von Hamburg aus die Containerverkehre der DBR. Er setzt beim Containertransport zunehmend auf das System Koppelverbände: „Mit den Koppelverbänden sind wir schneller und flexibler und der Stückpreis, also die

Kosten per TEU oder Stellplatz im Schiff, sind niedriger als beim Schubverband“, beleuchtet Heiko Tominski das Konzept und verweist auch auf die enge Zusammenarbeit mit der Norddeutschen Wasserweg Logistik GmbH (NWL), die ebenfalls ein System mit Koppelverbänden betreibt.

Martin Heying

Anzeige

Werft Malz GmbH



Die Adresse am Oder-Havel-Kanal für:

Schiffbau: Instandsetzung und Reparatur
Lieferung von Ersatzteilen für GÖTHA ZG 52 Getriebe
Schweißzulassung: GL / DIN 1090
3lagige Slipanlage bis 67 m
eigene Tischlerei
mechanische Fertigung von Maschinenbauteilen
Stahl- und Aluminiumkonstruktionen

An der Schleuse 7 | 16515 Oranienburg | www.werft-malz.de