



Sarah Kuhn

Ein Blick auf die Steuerung im Remote Operations Center in Duisburg.

Binnenschifffahrt Remote

Ende Februar 2024 errichtete der belgische Technologie- und Serviceanbieter für ferngesteuerte und besatzungsreduzierte Binnenschifffahrt Seafar gemeinsam mit den Projektpartnern HGK Shipping und Reederei Deymann das erste Remote Operations Center in Deutschland.

In Anwesenheit von Vertretern aus Politik und Wirtschaft wurde der neue Standort am 28. Februar in Duisburg eröffnet. Die Fernsteuerungszentrale ermöglicht die Navigation von eingesetzten Schiffen auf Binnenwasserstraßen von Land aus. Ausschlaggebende Motivation des Projekts war es, dem Fachkräftemangel in der Schifffahrt langfristig entgegenzuwirken. Derzeit arbeiten die drei Partner daran, mit den bereits erhaltenen Genehmigungen den gestarteten Testbetrieb auf dem Niederrhein voranzubringen. Nach einer zwölfmonatigen Testphase der Besatzung an Bord könne dann die nächste Phase eingeleitet werden, hebt Steffen Bauer, CEO der HGK Shipping, auf der Eröffnungsveranstaltung hervor. Gemeinsam mit den zuständigen Behörden werden zudem weitere Fahrtgebiete ausgewiesen. Auf den definierten Fahrabschnitten möchte man dabei sukzessive die Besatzung an Bord der Schiffe reduzieren. Zum Zeitpunkt der Eröffnung in Duisburg befand sich das Projektteam in der Antragsphase für die Streckenabschnitte im nordwestlichen Kanalgebiet Deutschlands, auf dem Mittellandkanal sowie weiteren Teilabschnitten des Rheins.

Neben dem zuletzt eröffneten Seafar-Standort in Duisburg-Ruhrort sind weitere besatzungsreduzierte Konzepte sowohl in Belgien als auch in den Niederlanden bereits im Einsatz, die sich an unterschiedliche Typen von Binnenschiffen richten. Mittlerweile seien mehr als 30 Schiffe mit der Technologie ausgestattet, so Janis Bargsten, CCO bei Seafar. Am Standort Belgien zähle man bereits mehr als 15.000 operative Stunden. Mittels der State-of-the-Art-IT können die Kapitäne die Binnenschiffe über eine Steuerungstechnik navigieren, die den höchsten Sicherheitsansprüchen nachkommt. Diese wurde der Technik eines Führerhauses nachempfunden und verfügt über ein allumfassendes Kamerasystem. Über Mobilfunk können die erfahrenen Schiffsführer am Verkehr auf den Wasserstraßen teilnehmen. Durch die verbauten Batterien kann der Betrieb auch aufrechterhalten werden, sollte die Verbindung abreißen.

Attraktivere Bedingungen in der Schifffahrt

„Deutschland muss fit für die Zukunft werden, auch in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Digitales und Ver-



kehr“, merkte Bauer auf der Eröffnung an. Von einer Art „unbemannten Schiff“ sei man noch weit entfernt, bekräftigte auch Janis Bargsten. Bis dahin müsse man sich noch mehreren Herausforderungen stellen, die es zu lösen gilt. Schon allein aufgrund von eventuellen Reparaturen, die auf dem Schiff vorgenommen werden müssen, sei die Besatzung immer noch notwendig. Auch Martin Deymann, CEO der Reederei Deymann, sprach in diesem Kontext deutlich von der Reduzierung und nicht von dem Wegfall der Besatzung an Bord. Ziel des Projekts sei es in erster Linie, neue moderne Arbeitsplätze zu schaffen und nicht Arbeitsplätze zu streichen. Die SeafarTechnologie soll durch die Option eines Schichtmodells mehr Flexibilität ermöglichen und dadurch mehr junge Menschen ansprechen. Das System gestalte sich laut Bauer als eine Chance, sich einem größeren Markt zu öffnen und den Beruf des Schiffsführers attraktiver zu gestalten.

Der auf der Veranstaltung anwesende Nils Braunroth, technischer Regierungsdirektor im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, blickte optimistisch auf die Projektentwicklungen. Während sich das Projekt derzeit noch in Phase 2 (Fernsteuerung – Testbetrieb mit vollständiger Besatzung an Bord) befindet, hofft er, dass man im nächsten Jahr bereits in Phase 3 (Fernsteuerung mit reduzierter Besatzung) einsteigen könne. Neben Braunroth zeigte sich auch Sörin Link, Oberbürgermeister der Stadt Duisburg, äußerst erfreut. Auf der Eröffnung betonte er die Notwendigkeit, öfter mal den Blickwinkel zu



Sarah Kuhn

Steffen Bauer (CEO HGK Shipping), Martin Deymann (CEO Reederei Deymann) und Louis-Robert Cool (CEO Seafar).

ändern, um neue Meilensteine zu erzielen. Dies sei den drei Projektpartnern gelungen. Den aktuellen Moment beschreibt er als eine Zeit der Veränderung, die auch einen langfristig positiven Einfluss auf die Work-Life-Balance einzelner Arbeitnehmer haben kann. Deymann verwies dabei auf die Tatsache, dass die Branche derzeit vor enormen Herausforderungen stehe,

Anzeige

Der weltweit größte Binnenhafen

duisport

duisport.de



Sarah Kuhn

CCO (Seafar) Janis Bargsten gibt auf der Eröffnung in Duisburg einen Einblick in die Systemtechnik.

neue Schiffsführer zu gewinnen. Gleichzeitig müssen Transporte signifikanter Gütermengen weiterhin sichergestellt werden. „Die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie durch Beschäftigung näher am Wohnort gibt wertvolle Anreize, in der Binnenschifffahrt zu bleiben oder dort anzufangen.“ In diesem Zusammenhang sei es laut Deymann wichtig zu betonen, dass ein mehrjähriger Lernprozess an Bord des Schiffs stattfinde, bevor man in der Steuerzentrale arbeiten dürfe. Die Ausbildung der Schiffsführer weiterhin mit einem hohen Praxisbezug stattfinden zu lassen sei laut ihm wichtig, um ein Gefühl für das Schiff zu entwickeln.

Langfristig denken

Dass die neue Technologie auch einen Einfluss auf die europäischen Klimaziele ausüben soll, unterstrich Bauer deutlich. „Wenn ehrgeizige Klimaschutzziele in den kommenden Jahren erreicht werden sollen, kann dies nur mit der Binnenschifffahrt gelingen“, so der CEO der HGK Shipping. „Unter dem Leitsatz ‚Mehr Klimaschutz trotz Fachkräftemangel‘ soll dieser techno-



Sarah Kuhn

In einer Panelrunde diskutierten die Projektpartner zusammen mit Vertretern aus der Politik maritime Themen.

logische Ansatz mit der Option, ein Schiff partiell aus einem landseitigen Operations Center zu steuern, die Transportmöglichkeiten auf diesem wichtigen Verkehrsträger auch langfristig sichern.“ Vor diesem Hintergrund verdeutlichte Bargsten von Seafar: „Unser Schritt auf die Binnenwasserstraßen der größten Volkswirtschaft Europas stellt auch für unser Unternehmen einen Meilenstein dar.“ Mit den beiden Partnern HGK Shipping und Reederei Deymann, die zusammen bisher fünf Schiffe für das Vorhaben ausrüsteten, möchte das belgische Tech-Unternehmen einen wertvollen Beitrag zur Modernisierung des Verkehrsträgers Binnenschiff und des Berufsbildes beitragen.

Derzeit bietet das Remote Operations Center in Duisburg drei Arbeitsplätze für fernsteuernde Schiffsführer und einen Platz für die Position des Traffic Controllers an. Letzterer ist für die Mitüberwachung der Schiffsbewegungen im Hintergrund verantwortlich und steht als übergeordneter Ansprechpartner zur Verfügung.

Bereits ausgerüstete Schiffe bei HGK Shipping

- » Chemie-Tankmotorschiff Walcheren, gebaut im Jahr 1954 mit den Maßen 53,59 x 6,55 Meter. Das Schiff ist seit Anfang 2023 im Testbetrieb und transportiert Schwefelsäure (unterliegt ADN). Trajektorie: Antwerpen (BE) – Balen (BE) – Büdel (NL).
- » Chemie-Tankmotorschiff Synthese 21, gebaut im Jahr 1971 mit den Maßen 103,46 x 9,00 Meter. Die Sondergenehmigung wurde bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) beantragt. Die Synthese 21 transportiert flüssige Lauge (unterliegt ADN) mit der Trajektorie Lülsdorf – Ibbenbüren.
- » Niedersachsen 2 und Hannover 2, Koppelpverband (Trockengüterschiff und Leichter). Baujahr 1972, Baujahr des Leichters 1989. Hauptsächlich für den Transport von Steinkohle und Petrolkoks. Die Sondergenehmigung wurde bei der GDWS beantragt. Trajektorie: Hamburg – Salzgitter.

Aktuell plant die HGK Shipping für das Jahr 2024 die Ausrüstung von einem Trockengüterschiff und zwei Gastankschiffen.

Sarah Kuhn



SEAFAR

V.l.: Martin Deymann (Reederei Deymann), Janis Bargsten (Seafar) und Steffen Bauer (HGK Shipping).