

Fokussiert und digital

Seit einigen Jahren richtet das Unternehmen August Storm seinen strategischen Fokus verstärkt auf die Binnenschifffahrt. Durch personelle Verstärkungen, eine optimierte Organisation und den Ausbau digitaler Lösungen will der Servicedienstleister das Geschäftsfeld stärken.



Heiner Pranger, Leiter des Service Centers Mobis bei Storm, wünscht sich mehr Aufmerksamkeit für die Binnenschifffahrt.

Ein noch stärkerer Fokus auf die Binnenschifffahrt – so lautet seit 2020 die Divise bei August Storm, einem der größten herstellerunabhängigen Servicedienstleister für Verbrennungsmotoren im Leistungsbereich von 100 bis 7.000 Kilowatt in Europa. Die Entscheidung kam von ganz oben: Gesellschafter Bernard Storm setzte vor fünf Jahren diese strategische Ausrichtung als Zielvorgabe. In der Folge daraus wurde Mitte 2021 der niederländische Mitsubishi-Partner, die Koedood Marine Group, mit etwa 80 Mitarbeitern in die Storm-Gruppe integriert.

Im vergangenen Jahr folgte ein weiterer Schritt, der den Fokus auf die Binnenschifffahrt unterstreicht: Seit März 2024 verstärkt Peter Retzmann als Vertriebsmitarbeiter speziell für den Geschäftsbereich Binnenschifffahrt das Unternehmen. „Aufgrund seiner eigenen Vergangenheit in der Binnenschifffahrt eröffnet uns Peter Retzmann einen neuen Zugang zu Kunden, die wir vorher nicht hatten“, erklärt Heiner Pranger, Leiter des Service Centers Mobis bei Storm, im Gespräch mit der SUT. Damit konnte das Unternehmen auch 2024 wieder die gesteckten Ziele erreichen und durch den neuen „Blick nach rechts und links“ sogar ein Stück weit mehr Geschäft generieren.

Weitere personelle Entscheidungen prägten 2024 den Geschäftsbereich Binnenschifffahrt. Zuvor gab es jeweils eine Einheit in Duisburg und eine im niedersächsischen Spelle, der Einsatz aller Servicetechniker wird nun zentral von Spelle aus organisiert. „Diese Zusammenlegung führt zu einer besseren Vernetzung innerhalb des Unternehmens, was die Abläufe beschleunigt und damit für die Kunden von Vorteil ist“, erklärt

Pranger. Insgesamt kümmern sich 45 Kollegen um die Kunden in der Binnenschifffahrt entlang der Wasserstraßen.

Weiterhin ist geplant, sich in Magdeburg mit Servicetechnikern zu verstärken, um die Wartezeiten für die Kunden, die auf der Elbe unterwegs sind, noch weiter zu verkürzen. Alle wichtigen Bauteile wie Kühlwasserpumpen, Zylinderköpfe und Einspritzdüsen werden zudem in Duisburg gelagert und sind damit stets verfügbar. „So bleiben wir schlagkräftig und können auch kurzfristig reagieren, wenn eine Kundenanfrage kommt, weil beispielsweise etwas ungeplant am Motor kaputtgegangen ist“, betont der Mobis-Leiter.

Zunehmende Vernetzung

Bei Investitionen in neue Motoren beobachtet Pranger nach wie vor eine gewisse Zurückhaltung: „Eine solche Ausgabe ist kostenintensiv und umfangreich. Viele scheuen sich aktuell davor und achten stattdessen sorgfältig darauf, dass die Schiffe betriebsfähig bleiben.“ Einen Beitrag dazu leistet laut Pranger zunehmend die Digitalisierung und damit verbunden die



Peter Retzmann ist seit März 2024 Ansprechpartner im Vertrieb für das Thema Binnenschifffahrt.



Ein Servicetechniker überprüft die Motorparameter am Local Operating Panel (LOP).

Künstliche Intelligenz (KI). Bei Storm läuft das System zur Fernüberwachung unter dem Namen Storm Eye. „Wir bemerken, dass der Zuspruch für diese Lösung deutlich zunimmt. 2024 befanden wir uns hier noch im Projektstadium, in diesem Jahr wollen wir diverse Anlagen bei unseren Kunden operativ in Betrieb nehmen“, kündigt er an. Dabei werden Motordaten digital abgegriffen und an Land beispielsweise an einen Inspektor oder an den technischen Verantwortlichen im Unternehmen übermittelt. Derzeit liegt der Hauptfokus noch auf den Motordaten, aber perspektivisch können so alle Daten, die digital erfassbar sind, in ein System integriert und miteinander verknüpft werden.

In einer weiteren Ausbaustufe sollen die Daten genutzt werden, um Wartungs- oder Reparaturarbeiten frühzeitig vorherzusagen zu können. So könnte beispielsweise eine kontinuierliche Ölanalyse Indizien liefern, wann der nächste Wartungsschritt ansteht. „Dann bin ich nicht weit weg von der zustandsabhängigen Wartung, die ich im Vorfeld vorhersagen kann. Das ist dann ein wirklicher Mehrwert für den Kunden, weil das Risiko sinkt, dass Schiffe ungeplant ausfallen“, erklärt Pranger und ergänzt: „Wichtig ist aber, dass nicht jeder Hersteller auf sein eigenes System besteht, das andere ausschließt. Eine solche Lösung muss offen für alle bleiben, sodass wir möglichst viele verschiedene Daten unterschiedlicher Hersteller zusammenbringen können und der Kunde nicht das Gefühl hat, sich auf ein System festlegen zu müssen.“

Alternativen müssen sich rechnen

Neben der Digitalisierung bestimmt das Thema Nachhaltigkeit zunehmend die Branche. Derzeit entwickelt Koedood gemeinsam mit Mitsubishi einen Methanol-Motor und einen Wasserstoffmotor, die in den kommenden Jahren auf den Markt kommen sollen. Nach wie vor ist aber der Dieselmotor für die meisten Reedereien aufgrund seiner Effizienz und der hohen Verfügbarkeit des Kraftstoffs die bevorzugte Lösung. „Am Ende entscheiden aus meiner Sicht zwei Faktoren darüber, wie sich die alternativen Antriebe entwickeln. Entweder schreibt der Gesetzgeber strikt vor, welche Motoren eingesetzt werden sollen und fördert diese vielleicht sogar, oder es muss sich für die Unternehmen wirtschaftlich rechnen. Das ist aktuell einfach

noch nicht der Fall“, erklärt Pranger. Die Versorgung etwa mit Methanol oder Wasserstoff ist nicht überall entlang der Wasserstraßen gegeben, zudem müssen die Unternehmen Personal einstellen oder ausbilden, die sich mit der neuen Technik auskennen. „In dem Moment, in dem sich ein alternativer Antrieb langfristig für ein Unternehmen rechnet, wird sich jeder damit auseinandersetzen – auch wenn die Anschaffung zunächst vielleicht ein hoher Einmalinvest bedeutet“, ist der Mobis-Leiter überzeugt. Als Übergangslösung wäre aus seiner Sicht der Einsatz von HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, hydriertes Pflanzenöl) denkbar. Die nicht fossile Dieselalternative kann ohne Anpassung getankt werden und reduziert die CO₂-Neuemissionen deutlich. Allerdings ist der Kraftstoff aus Rest- und Abfallstoffen derzeit noch teurer als fossiler Diesel.

Perspektivisch geht Pranger davon aus, „dass wir die Dieselmotoren noch viele Jahre haben werden, solange der Bestandsschutz gilt und die Betreiber ihre Maschinen pflegen“. Allerdings sei das Binnenschiff nach wie vor als Verkehrsträger unterschätzt. Unfälle wie Ende 2024 an der Schleuse Münden seien da „Wasser in den Mühlen der Lkw- und Bahnbetreiber“. „Wenn die Politik von Infrastruktur spricht, ist immer nur von der Straße, der Schiene und der Digitalisierung die Rede. Ich würde mir wünschen, dass die Binnenschifffahrt mehr Beachtung findet und das auch in Investitionen in die Wasserstraße mündet“, sagt Pranger.

Annika Beyer

Anzeige

#NACHHALTIGKEIT

#EMISSIONSMINDERUNG

#RESSOURCENSCHONUNG

- **Service für Motoren und Getriebe**
- **Monitoring Services: STORM•EYE®**
- **Lieferung von Stufe 5-Motoren**
- **Ersatzteilservice**

August Storm GmbH & Co. KG
www.a-storm.com