



SUT traf Philip Tomaskowicz (l.), Geschäftsführer bei Rhenus Partnership, und Marcel Meyer, Leitung der Rhenus Port Transport innerhalb der Division Port Logistics, auf der Transport Logistic zum Interview.

Annika Beyer

Neue Köpfe, klare Ziele

Fachkräftemangel, ferngesteuertes Fahren, Nachhaltigkeit – SUT sprach auf der diesjährigen Messe Transport Logistic in München mit Philip Tomaskowicz und Marcel Meyer über die zentralen Themen der neuen Spitze von Rhenus Partnership.

SUT: Herr Tomaskowicz, Sie sind seit Anfang des Jahres Geschäftsführer bei Rhenus Partnership. Worauflegen Sie einen besonderen Fokus?

Philip Tomaskowicz: Ein zentrales Thema ist für mich der Fachkräftemangel. Derzeit bilden wir bis zu 20 Binnenschiffahrtskapitäne aus. Das soll es uns ermöglichen, aus eigener Kraft dem Fach-



kräftemangel entgegenzuwirken. Erfreulicherweise wird die Ausbildung sehr gut angenommen. Wir haben viele wirklich kompetente Bewerber, die bei uns in die Ausbildung gehen und sie auch beenden. Das ist heutzutage leider nicht bei allen Verkehrsträgern selbstverständlich. Das bedeutet: Die jungen Menschen, die sich bei uns bewerben, haben auch wirklich Bock



Contargo

Das erste Rhenus-Schiff der neuen Typenklasse, die Rhenus Mannheim I + II, besitzt ein neues Antriebskonzept, das aus einer Brennstoffzelle auf Wasserstoffbasis, einer skalierbaren und langlebigen Lithium-Ionen-Batterie und modernsten Generatoren besteht.

auf den Job – nicht zuletzt, weil wir eine gute Perspektive bieten können.

SUT: Was macht eine Ausbildung bei Rhenus Partnership besonders?

Philip Tomaskowicz: Beispielsweise fahren wir von Rotterdam bis Basel. Das bedeutet für die Auszubildenden, dass sie neben den „normalen“ Fahrstunden Erfahrungen auf den Risikostrecken auf dem Rhein sammeln und damit die entsprechenden Patente erwerben können. Dazu kommt die Möglichkeit, während der Ausbildung auf Spezialschiffen wie unseren Bilgenentölnern oder Tankschiffen zu arbeiten. Diese Möglichkeiten erhöhen sicherlich die Attraktivität der Ausbildung bei uns.

SUT: Rhenus ist auch im Bereich ferngesteuertes Fahren sehr aktiv. Warum?

Philip Tomaskowicz: Die Vision, dass wir irgendwann einmal völlig unbemannte Schiffe haben, sehe ich zwar nicht in naher Zukunft, aber man kann natürlich dem Thema Fachkräftemangel mit ferngesteuerter Schifffahrt begegnen. Wir sind beispielsweise mit anderen Partnern am Forschungsprojekt „FernBin“ beteiligt. Als Testobjekt der Projektgruppe haben wir uns bewusst für das Binnenschiff Ernst Kramer entschieden, das mit einem Alter von 50 Jahren dem technischen Durchschnitt der Binnenschiffe entspricht. Ein Großteil der europäischen Binnenschiffe ist wie eben dieses noch nicht digitalisiert, und die Erfahrungen der Umrüstung auf digitale und Fernsteuersysteme war für uns hier ein besonders wichtiger Aspekt. Über neu eingebaute hochmoderne Komponenten ist ein Zugriff per Mobilfunk auf die Hauptmaschine, die Ruder, Bugstrahler sowie auf das Funk- und Radargerät aus der Ferne möglich. Das haben wir jetzt erfolgreich im Kanal erprobt.

SUT: Und wie geht es weiter?

Philip Tomaskowicz: Nun sind wir dabei, entsprechende Zertifizierungen für den Rhein zu erhalten, der mit sich begegnenden Verkehren und anderen Strömungsverhältnissen noch mal herausfordernder ist als die Fahrten im Kanal. Ich bin guter Dinge, dass es noch in diesem Jahr mit der Freigabe klappt. Damit können wir auch den Beruf des Binnenschiffahrtskapitäns attraktiver machen, da wir den Job zum Teil in Präsenz im Büro anbieten können. Wir planen, den Fernfahrstand in diesem Jahr bei uns im Hauptsitz zu installieren und in Betrieb zu nehmen. Dann steht und fällt alles mit den Ämtern, insbesondere mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) sowie den entsprechenden Zulassungen. Ziel ist es im ersten Schritt, dass wir die Crew an Bord reduzieren können und Kollegen auf dem Fernfahrerstuhl beispielsweise an Randzeiten unterstützen.

SUT: Stichwort Nachhaltigkeit – was gibt es hier zu berichten?

Marcel Meyer: Die Neubauten in unserer Flotte sind ein wichtiger Teil der Transformation in Bezug auf Nachhaltigkeit bei Rhenus. Beim Koppelverband Mannheim I + II haben wir uns dazu entschlossen, in Vorkasse zu gehen und auch ohne Fördermittel zu investieren. Die neue Typenklasse verfügt über ein vollkommen neues trimodales Antriebskonzept, das aus einer modular austauschbaren Brennstoffzelle auf Wasser-

Anzeige

VOS Kaiser GmbH & BING Kaiser

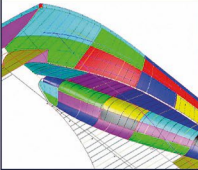
east - west connections

+49 (0) 170 35 73 922

info@bingvoskaiser.de

www.bingvoskaiser.de

Schiffsdesign
Zeichnungen für Binnenschiffe
Bauüberwachung



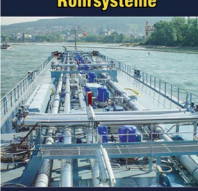
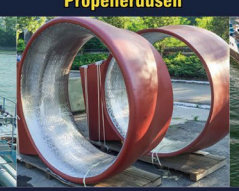
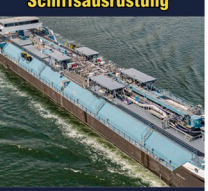


Neubau Kaskos für Binnenschiffe





Rohrsysteme
Propellerdüsen
Schiffsausrüstung



Zuwasserlassung eines der Leichter innerhalb des Koppelverbands Mannheim in der Werft in Rotterdam.

stoffbasis, einer skalierbaren und langlebigen Lithium-Ionen-Batterie mit 840 kW und modernsten Stage-Six-Motoren besteht.

Philip Tomaskowicz: Die Mannheim ist bereits in Betrieb gegangen. Voraussichtlich im September wird mit der Wörth I + II der nächste Neubau folgen. Die Ludwigshafen rundet dann voraussichtlich Ende dieses Jahres die Investition in nachhaltige Schiffe ab. Unser Ziel ist es, Erfahrungen mit der trimodalen Antriebstechnologie zu sammeln und zu schauen, welche Umrüstungen in älteren Schiffen sinnvoll sind. Dabei werden die jeweiligen Gegebenheiten in Bezug auf Laderaum und natürlich die Verfügbarkeit und die Preisgestaltung von Wasserstoff eine Rolle spielen.

SUT: Wie schätzen Sie denn aktuell die Perspektiven für den Einsatz von Wasserstoff in der Binnenschifffahrt ein – sowohl technisch als auch wirtschaftlich?

Marcel Meyer: In Bezug auf die Verfügbarkeit sind wir mit verschiedenen Wasserstoffproduzenten im Gespräch. Dabei stellen sich uns natürlich einige Fragen: Wie hoch sind die Investments in Summe? Wie hoch sind die zur Verfügung stehenden Fördermittel und über welche Preise für den Wasserstoff sprechen wir eigentlich? Ist Wasserstoff wirklich wettbewerbsfähig, wenn das Betriebsmittel an sich gar nicht mitgefördert wird? Da sind wir wie gesagt auf allen Ebenen in Gesprächen und versuchen, Antworten auf diese Fragen zu finden.

Philip Tomaskowicz: Ich war selbst vor Kurzem im Austausch mit den schweizerischen Binnenhäfen, die bei dem Thema gemeinsam mit Linde sehr aktiv sind. Im Moment müssen wir der Tatsache entgegenschauen, dass vornehmlich grauer Wasserstoff verfügbar ist. Ich bin mir aber sicher, dass Anlagen für die Produktion von grünem Wasserstoff zeitnah entstehen werden und dass wir mittelfristig Preise sehen, die dann tatsächlich dem Gasöl entsprechend Konkurrenz machen. Solange das noch nicht der Fall ist, kann HVO100 eine Übergangstechnologie sein. Unsere Motoren innerhalb der Rhenus-Flotte sind zu über

90 Prozent HVO-ready. Am Ende ist es aber eine wirtschaftliche Rechnung: Wenn die Kosten für das Betriebsmittel deutlich steigen, muss man auch erst die Kunden finden, die bereit sind, das zu bezahlen.

SUT: Mit Ihnen beiden hat die Rhenus einen Generationenwechsel an der Spitze eingeleitet. Bedeutet das auch einen Kurswechsel bei der Strategie?

Philip Tomaskowicz: Wir werden nicht grundsätzlich etwas an der strategischen Ausrichtung ändern, aber vielleicht an manchen Stellen andere Schwerpunkte als unsere Vorgänger setzen. Wir haben bereits das Thema Rekrutierung und Fachkräftemangel angesprochen. Dieses Thema gehen wir ein Stück weiter, weil wir in der Binnenschifffahrt beziehungsweise in der Logistik in Summe vor der Herausforderung stehen, in einem ohnehin schon kompetitiven Arbeitsmarkt für junge Leute attraktiv zu sein. Wir glauben, dass wir das Thema sehr authentisch nach vorne tragen können. Wir wollen für Bewerber, aber auch für unsere Mitarbeitenden ein familiäres Umfeld schaffen, in dem sie Dinge mitgestalten und sich weiterentwickeln können. Als internationaler Player haben wir beispielsweise die Möglichkeit, Kolleginnen und Kollegen eine Zeit lang ins Ausland zu schicken, wo sie wertvolle Erfahrungen sammeln können.

Marcel Meyer: Gleichzeitig bekommen wir für Neubauten und Forschungsprojekte von unseren Gesellschaftern große Investitionsmittel zur Verfügung gestellt, um das Geschäft weiterzuentwickeln und Nachhaltigkeit zu fördern. So können wir nicht nur weiter sicherstellen, dass wir wachsen, sondern unseren Kolleginnen und Kollegen ein spannendes und modernes Arbeitsumfeld bieten, in dem sie sich fachlich weiterentwickeln oder den Karriereweg einschlagen können.

Das Gespräch führte Annika Beyer.

Generationswechsel bei Rhenus Transport

Philip Tomaskowicz ist seit Januar 2023 Geschäftsführer bei Rhenus Partnership und verantwortet seit Juli 2025 das operative Geschäft des Binnenschifffahrtslogistikers als COO der Inlandnavigation. Nachdem der 40-Jährige im Dezember 2017 zunächst als Leiter der Binnenschifffahrt bei der Rhenus-Gruppe angefangen hatte, erhielt er im Juni 2020 die Gesamtprokura bei Rhenus Partnership. Seitdem wirkt der gelernte Schifffahrtskaufmann und Bachelor of Arts in Business Administration am Ausbau des Geschäftsbereichs mit. Tomaskowicz folgt auf den bisherigen Geschäftsführer Dirk Gemmer, der Ende 2025 in den Ruhestand geht.

Marcel Meyer hat zum 1. Mai 2025 von Thomas Maaßen die Leitung der Rhenus Port Transport innerhalb der Division Port Logistics übernommen. In seiner aktuellen Rolle als CFO Port Logistics gestaltete er den Wachstumskurs sowie die Internationalisierung der Division bereits aktiv mit. Der Generationswechsel im Port-Transport-Management stellt die Weichen für weiteres Wachstum und die Internationalisierung der Rhenus Port Logistics. Zuvor verantwortete Meyer den Finanzbereich der Division Port Logistics und trägt die Co-Verantwortung für die 2023 akquirierte LBH-Gruppe. **ab**