



30 Jahre Tankschifffahrt

Die Maintank Schifffahrtsgesellschaft (MTS) feiert Jubiläum und blickt auf dynamische Jahre zurück: Die Flotte wuchs auf 20 Schiffe, heute ist das Unternehmen fast komplett digital aufgestellt. Für die Zukunft wünschen sich die Geschäftsführer Katja und Joachim Heßler Stabilität.



Die Geschwister Joachim und Katja Heßler teilen sich die Geschäftsführung der Maintank Schifffahrtsgesellschaft.

SUT: Die MTS befand sich in den letzten Jahren auf Rekordkurs, der Anfang 2024 stagnierte. Wie ging das letzte Jahr für Sie weiter?

Joachim Heßler: Im Vergleich zu 2022 und 2023 war es ein ruhigeres Jahr mit deutlich geringeren Umsätzen. Wir haben zwar Gewinn geschrieben, aber bei Weitem nicht mehr so außergewöhnlich wie die zwei Jahre zuvor. 2022 und 2023 waren angetrieben vom Ukraine-Krieg und der Energiekrise, mittlerweile haben sich neue Versorgungswege aufgetan, die Situation hat sich stabilisiert. Wir waren zufrieden mit 2024. Das ist der Vorteil eines familiengeführten mittelständischen Betriebs: Wir brauchen nicht ständig Wachstum wie größere Unternehmen. Wir sind zufrieden, wenn wir positive Ergebnisse schreiben, die Mitarbeiter und Partikuliäre zufrieden sind und die Flotte ausgelastet ist.

SUT: Wie haben sich dabei Ihre einzelnen Produktsegmente entwickelt?

Joachim Heßler: Wir teilen unseren Gesamtumsatz in Teilsegmente, den Transport von Diesel, Heizöl, Benzin, Biokraftstoffen, Leichtchemie sowie Kerosin, was uns besonders auszeichnet. Nach der Coronazeit hat die Nachfrage nach Kerosin-Transporten wieder zugenommen, gleichzeitig hat sie in anderen Bereichen etwas nachgelassen. Von daher ist es nicht verkehrt, mit verschiedensten Produktgruppen einen gesunden Mix anzubieten.

SUT: Nun zu einem zentralen Thema für Sie in diesem Jahr: Die MTS wurde im Herbst 1994 gegründet, Geschäftsbeginn war der

1. Januar 1995. Herzlichen Glückwunsch zum 30-jährigen Jubiläum! Feiern Sie den runden Geburtstag?

Katja Heßler: Ja, wir feiern unser Jubiläum Ende September mit aktuellen Geschäftspartnern, aber auch vielen älteren Weggefährten.

SUT: Was waren in den 30 Jahren entscheidende Meilensteine?

Katja Heßler: Wir haben 1995 mit sechs Schiffen in der Flotte begonnen, bis 1998 wurde auf acht Schiffe aufgestockt. 1998 erfolgte übrigens auch die Einführung eines Fax-Geräts an Bord – quasi der erste Schritt in Richtung Digitalisierung! Im Jahr 2000 gab es dann einen großen Schlag für die MTS, da einer der damals größten Kunden insolvent ging. Hiervon konnten wir uns jedoch erholen und den Blick wieder nach vorne richten.

Joachim Heßler: Einer der größten Wendepunkte war, als 2003 das erste Doppelhüllenschiff in der MTS-Flotte in Betrieb ging und wir die Flotte nach und nach von Einhülle auf Doppelhülle umstellten. Zwei unserer Großkunden forderten schon weit vor dem Gesetzgeber den Einsatz von Doppelhüllern beim Transport von flüssigen Gefahrgütern. So folgten in den Jahren 2005, 2008, 2009 und 2011 einige Doppelhüllenneubauten. Zudem verstärkten wir unsere Flotte auch mit Doppelhüllenschiffen von Partikulieren, die gut in unsere MTS-Familie passten und alle auch heute noch mit uns zusammenarbeiten. Für uns war das der größte Kraftakt in den 30 Jahren: der Umbruch, aus den Anfängen den Sprung zu schaffen zu einem Doppelhüll-Unternehmen mit der Anbindung von Partikulieren, um auch weiterhin für große, namhafte Auftraggeber ein sicherer, zuverlässiger und fairer Partner sein zu können.

Katja Heßler: 2013 haben wir unser Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystem grundlegend überarbeitet, um so auch die Anforderungen des TMSA (Tanker Management Self Assessment) zu erfüllen. Wir haben uns intensiv damit beschäftigt, die komplette Struktur und Dokumentation überarbeitet, neue Prozesse an Bord eingeführt und die entsprechende Manpower eingestellt, um TMSA-konform zu werden. 2014 hatten wir unser erstes externes Audit, das war sehr lehrreich und hat uns die Chance aufgezeigt, die MTS weiter zu entwickeln und unseren ohnehin schon guten Standard auf ein höheres Level zu bringen.

SUT: Wie kam das intern an?

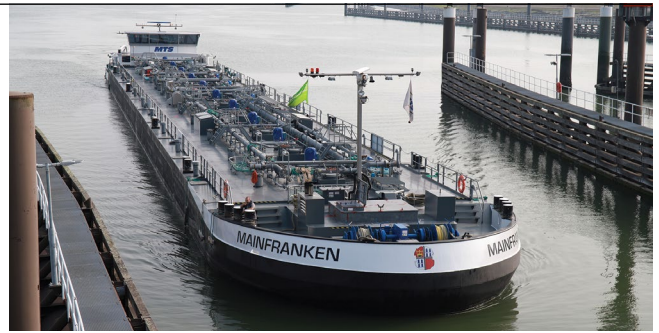
Joachim Heßler: Wir haben vermehrt interne Audits und Inspektionen an Bord eingeführt. Dadurch hat sich die interne Sicherheitsstatistik verbessert, es war also ein messbarer Erfolg. Die anfänglichen Reibungspunkte mit den Kollegen an Bord sind längst Vergangenheit. Es herrscht mittlerweile eine gute





MTS

Taunus II (Baujahr 1987, Umbau zum Doppelhüller 2014) ist das aktuell älteste noch aktive Schiff in der MTS-Flotte.



MTS

Das Doppelhüllenschiff **Mainfranken** wurde im Jahr 2017 gebaut.

Akzeptanz und wir laden bei neuen Prozessen ein zur Mitarbeit. Es ist etwas Praxisnahes entstanden: Es sind nicht nur „die aus dem Büro“, die sagen, was zu tun ist, sondern die Kollegen arbeiten selbst an Neuerungen und Optimierungen mit.

SUT: Wie ging es weiter in der Firmenhistorie?

Katja Heßler: Nachdem wir die Akzeptanz an Bord gewonnen hatten, haben wir parallel neue Büroräume errichtet. Bis dato haben wir nämlich in der „Harry-Potter-Adresse“ Ludwigstraße 20 ½ eher beengt gearbeitet. Durch die Umstrukturierungen sowie Personal- und Flottenzuwachs brauchten wir mehr Platz und so sind wir 2016 in unsere neuen Büroräume mit Blick aufs Wasser gezogen, jetzt sitzen wir direkt am Main. 2016 haben wir zudem angefangen, die Digitalisierung voranzutreiben. Das ist uns gut gelungen: Wir sind heute zu 93, vielleicht sogar schon zu 95 Prozent digital aufgestellt. Viele Prozesse konnten automatisiert und miteinander verknüpft werden.

SUT: 2018 kam dann das extreme Niedrigwasser als Herausforderung ...

Joachim Heßler: Stimmt. Viele Schiffe konnten nur noch sehr eingeschränkt und in manchen Fahrtgebieten für einen gewissen Zeitraum gar nicht mehr fahren. Auch in der Vergangenheit

wie in 2003 gab es bereits extreme Niedrigwasserereignisse, jedoch waren in 2018 bereits viele Einhüllen-Schiffe vom Markt verschwunden. Die Doppelhüllen-Schiffe brauchen einen größeren Wasserstand, um überhaupt leer fahren zu können. Dadurch war das Niedrigwasser für die Gesamtbranche deutlich einschneidender als je zuvor. Es war für die langfristige Zusammenarbeit mit der Kundschaft ungesund. Für uns wie auch die ganze Branche war es ein Gamechanger zu schauen: Wie kann man Doppelhüllen-Schiffe so konstruieren, dass sie länger im Niedrigwasser fahren können? Nachfragen aus der Kundschaft waren für uns damals ein Ansporn, in den bis dato letzten Neubau in unserer Flotte zu investieren: Die „Generation“ wurde 2019 in Auftrag gegeben und 2020 mitten in der Coronapandemie gebaut.

SUT: Das 20. Schiff im Jahr 2020?

Katja Heßler: Genau. Dann kam Corona: Die Auftragslage war schlecht und plötzlich durfte keiner mehr ins Büro, jeder arbeitete von zu Hause aus. Da konnten, mussten wir aber auch das erste Mal die Digitalisierung, die wir die Jahre vorher so intensiv vorangetrieben haben, testen – und wir sind stolz, dass wir so automatisiert und digital aufgestellt waren, dass das gut funktioniert hat. Das Geschäftsjahr 2020 war noch okay, 2021

Anzeige



MAINTANK

Schiffahrtsgesellschaft mbH, Wörth am Main

Sicher. Zuverlässig. Fair



Das Schiff Rheintal vor Wörth; im Hintergrund das MTS-Bürogebäude, das 2016 errichtet wurde.



Die Generation ist das jüngste Familienmitglied – das Schiff wurde während der Coronapandemie gebaut.

war eine Katastrophe. Dementsprechend kamen dann 2022 und 2023 genau richtig zum Ausgleich.

SUT: Sie engagieren sich stark für die Ausbildung. Inwieweit beschäftigt Sie das Thema Personal aktuell?

Joachim Heßler: In den vergangenen Jahren waren wir aufgrund vieler Neubauten, die auf den Markt gekommen sind, und dem ohnehin schon existierenden Fachkräftemangel immer wieder konfrontiert mit Abwerbungen und hohen Vermittlungsgebühren für neues Personal. Da dieser Preiskampf nicht ewig weitergetrieben werden kann und das Problem auch nicht löst, haben wir beschlossen, stattdessen unser Ausbildungsprogramm zu intensivieren. Wir haben schon immer auf den Schiffen ausgebildet, wollten aber noch mehr Gas geben, um uns selbst zu helfen: Konkret haben wir die Ausbildungsanstrengung verdreifacht.

SUT: Hat sich das ausgezahlt?

Katja Heßler: Ja, wir konnten schon die eine oder andere Stelle aus eigenen Reihen besetzen. Zudem hatten wir die Möglichkeit, ausgewählten Steuerleuten und Matrosen auf dem Weg zum Schiffsführer zu helfen. Und wenn wir am Ende eines Ausbildungsjahres für erfolgreiche Absolventen keine freien Plätze haben, finden diese mit Sicherheit eine Stelle innerhalb der Branche. Damit helfen wir auch wiederum dem Gesamtmarkt.

Die Maintank Schifffahrtsgesellschaft (MTS) – ein Familienunternehmen

Katja Heßler ist seit 2005 und Joachim Heßler seit 2007 im Familienunternehmen tätig. Ihr Vater Richard Heßler schied als Mitbegründer der MTS im Jahr 2019 aus, seitdem teilen sich die beiden die Geschäftsführung: Joachim Heßler verantwortet das operative Tagesgeschäft und die Kundenbetreuung, während sich Katja Heßler um Finanzen, Qualitätsmanagement, Personal und Backoffice kümmert. Im Büro arbeiten 15 Angestellte, als Bordpersonal sind rund 190 Personen für die MTS-Flotte beschäftigt. Für acht Schiffe und damit 95 Angestellte übernimmt die MTS eine Betreuungsfunktion und organisiert den Einstellungsprozess und die Lohnabrechnung.

Joachim Heßler: Schade, dass das nicht alle so machen. Man könnte sich da gegenseitig viel mehr helfen.

SUT: Planen Sie aktuell Investitionen? Ein neues Schiff zur Feier des Jubiläums?

Joachim Heßler: Nein, so weit sind wir nicht. Natürlich machen wir uns immer Gedanken über die Modernisierung der Flotte, aber uns fehlt vor dem politischen Hintergrund die Orientierung, wie das Tankschiff-Gewerbe längerfristig betrachtet wird: Wie verlagern sich Versorgungsströme? Ein neues Schiff zu bauen, bedeutet Investitionsgrößen von mehreren Millionen Euro. Für uns ist das immer ein privates Investment, das muss wohl überlegt sein. Also konzentrieren wir uns momentan auf das, was wir können, und darauf, dass wir stetig besser werden. Dass wir die Qualität und unseren guten Ruf beibehalten und noch verbessern.

SUT: Wie sind Sie in Sachen Nachhaltigkeit aufgestellt?

Katja Heßler: Büroseitig sind wir super aufgestellt: Wir haben weitaus mehr als 90 Prozent Papier abgeschafft und sind komplett stromautark mit zwei PV-Anlagen auf den 2016 neu errichteten Gebäuden. Wir produzieren mehr Strom als wir brauchen, mein Hybridauto fährt teils auch mit selbsterzeugtem Strom. Auf der Schiffsseite ist es ungleich schwerer mit der Optimierung der Nachhaltigkeit, denn die Schiffe sind noch relativ jung – mit neuem Technologiestandard. Bei dem einen oder anderen Schiff haben wir gezielt ältere Motoren gegen schadstoffärmere, neue ausgetauscht. Aber für komplett neue Antriebsalternativen fehlen aktuell die Erfahrung, die Nachfrage auf Auftraggeberseite und eine klare Orientierung in der Branche, wohin die Reise geht. Generell sind wir umweltbewusst aufgestellt: Es darf für saubere Gewässer nichts über Bord gehen und mit jedem Liter Diesel, den wir an Bord sparen, schonen wir nicht nur die Umwelt, sondern gleichzeitig auch den Geldbeutel. Deswegen sensibilisieren wir das Bordpersonal dafür, die Maschinenkraft mit Maß und effizient einzusetzen.

SUT: Was wünschen Sie sich für die nächsten 30 Jahre des Unternehmens?

Joachim Heßler: Stabilität und Zufriedenheit aller angeschlossener Partner.

Katja Heßler: Sicher, zuverlässig und fair bleiben, das ist uns immer wichtig.

Das Gespräch führte Susanne Löw.

THE FUTURE OF MULTIMODAL TRANSPORT

EMPOWERED BY YOU

**STEUER DEINE ZUKUNFT:
GEMEINSAM MIT UNS!**

DISPONENT (W/M/D)
BINNENSCHIFFFAHRT

SCHIFFSFÜHRER (W/M/D)

**AUSBILDUNG BINNEN-
SCHIFFFAHRTSKAPITÄN** (W/M/D)

KONTAKT: Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, August-Hirsch-Strasse 3, 47119 Duisburg,
Kerstin.Gerhold@rhenus.com

JETZT BEWERBEN!
www.rhenus.group/career

