

# Binnenschifffahrt 04 2022

DAS MAGAZIN FÜR TECHNIK UND LOGISTIK

## SCHIFFFAHRT

ZKR zeigt Kosten für  
Klimaschutz auf 8

## INTERVIEW

CEO Markus Bangen zum  
Kulturwandel bei Duisport 12

## WASSERBAU

Projekte an deutschen  
Wasserstraßen 2022 50



April 2022 | 77. Jahrgang  
ISSN 0939-1916 | C 4397 D | € 10,50  
[www.binnenschifffahrt-online.de](http://www.binnenschifffahrt-online.de)



**STEELPAINT**

Neubau Columbuskaje  
Bremerhaven

SP-PUR-Protection  
For highly corrosive environments

Mehr als 100 Schiffe zählt die Binnenschiffsflotte der GEFO, darunter sind allein 17 moderne Neubauten



# GEFO investiert 400 Mio. € in Schiffe

Die traditionsreiche Hamburger Reederei betreibt eine der größten Tankerflotten in der europäischen Binnenschifffahrt und hat 17 Neubauten bestellt, um in neuen Märkten zu wachsen. Neben der Effizienz steht die Nachhaltigkeit im Fokus. *Von Krischan Förster*

Die GEFO betreibt 26 seegängige Tanker und hat bei insgesamt 17 Neubauten stark auf Effizienz, geringe Emissionen und ein nachhaltiges Schiffsdesign gesetzt. Etwa die Hälfte eines 400 Mio. € großen Investitionsprogramms kam der Flotte der Binnentanker zugute, der mit weit über 100 Schiffen deutlich größeren Sparte bei dem Hamburger Traditionsunternehmen.

Vor allem auf dem Rhein, ausgehend vom Chemiedreieck rund um die Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam wird die Tankerflotte eingesetzt. Bestellt wurden fünf neue Gastanker sowie zwölf Chemikaliertanker, davon elf mit besonders hochwertigen Ladetanks aus Edelstahl. Dazu wurden acht gebrauchte Schiffe dazugekauft.

Alle 17 Neubauten, deren Kaskos in Rumänien und China gebaut und die auf drei niederländischen Werften komplettiert werden, sind nach Reederei-Angaben mit modernen Stage V-Motoren und SCR-Katalysatoren für die Abgasnachbehandlung ausgerüstet, wodurch sich der Schadstoffausstoß bei Kohlenwasserstoffen um 81 %, bei Stickoxiden um 97 % und beim Feinstaub um 95 % verringert.

Speziell für den Chemiekonzern BASF in Ludwigshafen wurde das Tankmotorschiff TMS »Canaletto« entwickelt, das im zweiten Halbjahr 2022 in Fahrt gehen wird. Es handelt sich um ein für Niedrigwasser optimiertes Hybridschiff für verschiedenste Edelstahlprodukte sowie einer zusätzlichen Sektion für ein Spezialprodukt. Für den Antrieb sind Elektromotoren vorgesehen, die von Diesel-Generatoren in Kombination mit unter Deck installierten Akkus gespeist werden.

Aber auch die anderen Neubauten seien im Hinblick auf immer häufiger auftretende Kleinwasserphasen hydrodynamisch optimiert worden, um die Tragfähigkeit bei niedrigen Tiefgängen zu verbessern.

Die Tragfähigkeit der Binnentanker der GEFO liegt zwischen 1.500 t und 4.000 t. Ein Drittel der neuen Chemietanker konnte bereits langfristig für je-

weils zehn Jahre an namhafte Verloader verchartert werden.

Insgesamt zählt die GEFO-Flotte jetzt 150 See- und Binnentanker, die jeweils zur Hälfte aus eigenen und gecharterten Schiffen, bevorzugt von sogenannten Kapitänseignern, besteht. Die Gesamtkapazität umfasst 428.293 t Tragfähigkeit und 500.980 m<sup>3</sup> an Rauminhalt. Darunter sind 35 Edelstahltanker (132.840 tdw beziehungsweise 142.112 m<sup>3</sup>). »Nach Inbetriebnahme aller Neubauten haben wir mit einem Durchschnittsalter der See-Einheiten von 9 Jahren beziehungsweise mit 13,2 Jahren bei den Flussschiffen die jüngsten Spezialtankerflotten in Europa«, sagt GEFO-Geschäftsführer Sven Schwarz.

Auch in Seeschiffe wurde noch einmal kräftig investiert. Ein Großteil der Flottenzugänge ist von Werften in China und in der Türkei bereits abgeliefert und in Fahrt gesetzt worden. Ein Beispiel für die neuen Umweltinvestitionen bei der GEFO ist die »Tosca« mit LNG-Antrieb, auf der sich der Ausstoß von Feinstaub und Schwefeloxiden (SOx) um jeweils 100 %, von Stickoxiden (NOx) um 80 % und von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) um 25 % gegenüber konventionellen Gasöl-Antrieben verringert.



## Die GEFO

Die GEFO wurde vor gut 60 Jahren – 1961 – als »Gesellschaft für Öltransporte« in Hamburg gegründet. Heute ist sie ein führendes Logistikunternehmen in der europäischen Chemie- und Mineralölindustrie mit einem Umsatz von 430 Mio. € (2021), der zu 80 % mit Produkten aus der Chemieindustrie erwirtschaftet wird. Mit den Neubauten wird ein Anstieg des Transportvolumens auf 20 Mio. t und des Umsatzes auf 500 Mio. € erwartet.

Insgesamt hat die GEFO neun Chemietanker auf Werften in China und in der Türkei bestellt. Darunter sind drei Schiffe mit jeweils rund 7.500 tdw sowie sechs Chemietanker mit je 3.800 tdw. Dazu wurden weitere fünf Seetanker am Secondhandmarkt gekauft, darunter die drei Jahre alte »Gioconda« (7.500 tdw, 14 Stainless Steel-Tanks) mit Eisklasse 1A.

Das mit 400 Mio. € größte Investitionsvorhaben in der Geschichte des Unternehmens ist dem speziellen Geschäft der Reederei geschuldet. Sie ist mit ihren Schiffen vornehmlich in der Chemiefahrt und mit langfristigen Charterverträgen unterwegs. Bei den transportierten Produkten – 18,3 Mio. t in 2021 – handelt es sich ausschließlich um Gefahrgüter mit explosiven und toxischen Inhalten. Die Sicherheit für Mensch und Umwelt, Ladung und Schiff steht bei jedem Transport im Vordergrund: »zero incidents – zero accidents«, lautet die Devise. Alle Einheiten werden daher mit Doppelhülle gebaut.

Zudem gelten seitens der Verloader aus der Chemie- und Mineralölindustrie strikte Altersrestriktionen. In der Regel dürfen die Schiffe nicht älter als 20 Jahre sein, bei den Binnenschiffen läuft die Frist deutlich länger. Dazu kommen wachsende Anforderungen an die Effizienz und den Emissionsausstoß. »Um unseren Verpflichtungen nachzukommen, müssen wir in die Flotte investieren«, sagt Geschäftsführer Schwarz.

Alle seegängigen Neubauten wurden und werden daher mit Tanks aus Stainless Steel gebaut, um für alle flüssigen Chemieprodukte – inklusive Säuren und Laugen – einsatzfähig zu sein. Dank der optimierten Schiffsdesigns und den derzeit modernsten Antriebsanlagen, die mit MGO oder LNG betrieben werden, sinken der Kraftstoffverbrauch und damit auch die Emissionen nach den Worten von Schwarz um etwa 30 % gegenüber älteren Schiffen. »Wir legen größten Wert auf hochwertige Tonnage und die größt-

## Neue Binnentanker für die GEFO

Name	Typ	Tanks	Abmessungen	Kapazität in cbm	Tragfähigkeit in Tonnen
Slot Dover	Gastanker	6 Drucktanks	110m x 11,45m	2.280	1.462
Schloss Tramontana	Gastanker	8 Drucktanks	110m x 11,45m	2.850	2.250
Slot York	Gastanker	8 Drucktanks	110m x 11,45m	2.850	2.250
Schloss Quedlinburg	Gastanker	8 Drucktanks	110m x 11,45m	2.850	2.250
Schloss Imola	Gastanker	8 Drucktanks	110m x 11,45m	2.850	2.250
van Gogh	Edelstahltanker	8 Edelstahl tanks	110m x 11,44m	2.960	2.782
van Dyck	Edelstahltanker	8 Edelstahl tanks	110m x 11,44m	2.966	2.782
Botticelli	Edelstahltanker	8 Edelstahl tanks	110m x 11,45m	3.000	2.850
Renoir	Chemietanker	11 Coating-Tanks	135m x 11,45m	4.100	4.012
Canaletto	Edelstahltanker	8 Edelstahl tanks	110m x 11,45m	2.920	2.850
Tintoretto	Edelstahltanker	8 Edelstahl tanks	110m x 11,44m	3.000	2.850
Allegretto	Edelstahltanker	8 Edelstahl tanks	110m x 11,44m	3.000	2.850
Benedetto	Edelstahltanker	8 Edelstahl tanks	110m x 11,44m	3.000	2.850
Correggio	Edelstahltanker	6 Edelstahl tanks	86m x 11,44m	2.150	2.050
Caravaggio	Edelstahltanker	6 Edelstahl tanks	86m x 11,44m	2.150	2.050
Bellotto	Edelstahltanker	8 Edelstahl tanks	110m x 11,44m	3.000	2.850
Grechetto	Edelstahltanker	8 Edelstahl tanks	110m x 11,44m	3.000	2.850

mögliche Nachhaltigkeit«, sagt der Geschäftsführer.

Die 25 Seetanker werden primär in der Fahrt zwischen den Häfen der Nordsee, der Ostsee und des westlichen Mittelmeers beschäftigt, von Finnland bis Frankreich, von Spanien bis Schweden. Ergänzt werden die Aktivitäten durch ein weltweites Bunkertrading im Seebereich.

Das Investitionsprogramm konnte laut Schwarz dank der »robusten Bilanz« zur Hälfte aus eigener Kraft und zur anderen Hälfte aus Bankkrediten gezahlt werden. Doch schon jetzt richtet sich der Blick auf morgen. »Wir wollen und werden weiter in die Flotte investieren, um unsere Marktposition zu festigen und auszubauen«, sagt der GEFO-Geschäftsführer. Bis 2045 will das Unternehmen gemäß dem Pariser Klimaabkommen

CO<sub>2</sub>-neutral fahren. Dazu müssen auch in den kommenden 20 bis 25 Jahren sukzessiv alle älteren Schiffe auf See wie auch auf Binnengewässern durch Neubauten ersetzt werden.

Während die jüngsten Neubauten noch konventionell, also mit fossilen Kraftstoffen unterwegs sind, könnten kommende Schiffe mit grünem Wasserstoff, grünem Methanol oder grünem Ammoniak bebunkert werden. »Mit den heutigen Schiffen sind die Klimaziele nicht zu erreichen«, sagt Schwarz. Bei der GEFO rechnet man auch nicht damit, dass es lohnen wird, die Bestandsschiffe, die 2050 ein Vierteljahrhundert oder älter sein werden, dann noch auf neue schadstofffreie Antriebe umzurüsten. »Daher wird es in den kommenden Jahren weitere, noch modernere Neubauten geben müssen.«

Ein erstes Konzept für die Umrüstung eines Seetankers auf Wasserstoff-Betrieb ist bereits fertig entwickelt und von der Klassifikationsgesellschaft DNV auch genehmigt. Eine Förderzusage des Bundes liegt vor. Wird das Projekt umgesetzt, wäre dieser Tanker das erste Null-Emissions-Frachtschiff seit dem Ende der Seelschiffahrt.

Aufgrund ihrer Erfahrungen in der Gasfahrt ist die GEFO zudem in die Entwicklung von Konzepten zum Transport und zur Entsorgung von CO<sub>2</sub> in unterirdischen Lagerstätten in den Meeren (Carbon-Capture and Storage – CCS) eingebunden. Dieses Verfahren sei zwar in Deutschland noch nicht möglich, werde aber in anderen Ländern wie etwa in Norwegen schon praktiziert. »Die Verpflichtung gegenüber der Umwelt ist Teil unserer Unternehmenskultur und wird es immer bleiben«, betont Schwarz.

Die GEFO war 2021 erneut mit einem Silberzertifikat von EcoVadis ausgezeichnet, dem weltweit größten anerkannten Rating-Unternehmen zur Bewertung und Verbesserung der Nachhaltigkeit von Lieferketten. An eine Vielzahl der Tanker-Schiffe und das Unternehmen selbst wurde zudem das anerkannte Umweltzertifikat Green Award verliehen. Zudem wurde die GEFO jüngst im Rahmen einer exklusiven Studie zur Nachhaltigkeit und Innovationskraft vom Wirtschaftsmagazin »WirtschaftsWoche« auf Platz 21 unter den 260 Top-Familienunternehmen gesetzt – als einziges Logistik- und Schifffahrtsunternehmen. ■



Der Binnentanker »Schloss Gripsholm«

# The most modern fleet, shaping a sustainable future

Passing the famous Castle "Pfalz", since six centuries safe in the waters of the River Rhine, one of Europe's busiest waterways – the new gastanker M/T "Slot Dover" from GEFO. Four new sister vessels in 2022 and 2023: Slot York, Schloss Imola, Schloss Quedlinburg, Schloss Tramontana. All five new gastankers with Stage V engines according to new EU-standards and SCR-Catalysts. Most modern technology sets new benchmarks in their class by reducing hydrocarbons by 81 %, nitrogen oxides by 97 % and particulate matters by 95 %.



One tanker of the fleet of 150 tankers belonging to GEFO. 26 new build to reduce pollutant emissions. Which tanker will sail for you?



[www.gefo.com](http://www.gefo.com)