



Dortmund Hafen 21



### Kraftstoff-Wasser-Emulsionstechnik macht „Rudolf Deymann“ zum schwimmenden Exponat

Autor: Christian Grohmann Datum: 24.02.2016

Weniger Luftschadstoffe, weniger Kraftstoffverbrauch: Zwei Argumente, die der Exomission Umwelttechnik und ihrer Kraftstoff-Wasser-Emulsionstechnik (KWE) bereits die **Innovationspreise der Allianz Esa** und der **Volksbank Bonn Rhein-Sieg** eingebracht haben. Am 17. Februar ist nun eine weitere Auszeichnung hinzugekommen: Das seit drei Jahren mit der KWE-Technik ausgerüstete Tankmotorschiff „Rudolf Deymann“ ist nun Teil der KlimaExpo.NRW.



TMS "Rudolf Deymann" wird in die KlimaExpo-Karte aufgenommen. Bild: Evonik

Bei einer Schiffsbesichtigung im Chemiepark Marl übergab KlimaExpo-Geschäftsführer Heinrich Dornbusch Urkunde und Plakette an den Exomission-Geschäftsführer Stefan Fischer. Ebenfalls nahm Dornbusch dem Troisdorfer Unternehmer die Schuhabdrücke ab. Eine symbolische Unternehmung dieses 35. von 1.000 „Schritten in die Zukunft“, die die KlimaExpo.NRW als **dezentrale Leistungsschau** bis zum Jahr 2022 aufzeigen will.

„Die Kraftstoff-Wasser-Emulsionstechnik hat nicht nur das Potenzial, viele Dieselmotoren klimafreundlicher und effizienter zu machen“, erklärte Dornbusch. „Auch die Anwohner entlang der Binnengewässer freuen sich über bessere Luft.“ Chemiepark-Standortleiter Walter Tötsch betonte, dass Umweltaspekte bei der Auswahl der Logistikdienstleister eine wichtige Rolle spielen. Der 2013 in Dienst gestellte **Doppelhüllen-Tanker „Rudolf Deymann“** verkehrt regelmäßig zwischen Marl und Rotterdam.

#### Umwelt-, Nachrüstungs- und Einsparpotenziale

Die KWE-Technik sorgt direkt vor dem Einspritzvorgang für eine Vermischung von Diesel und Wasser auf makromolekularer Ebene. Das Wasser verdampft explosionsartig, zerreißt den Kraftstoff in viele kleine Tröpfchen und macht das Gemisch homogener. Dabei senkt das Wasser die Verbrennungsspitzen­temperatur und mindert die Bildung von Stickoxiden. Nach Herstellerangaben um bis zu 30 Prozent. Der thermische Wirkungsgrad steigt, die Rußbildung sinkt – laut Exomission bis zur Nachweisgrenze.

Gleichzeitig senkt das System den Kraftstoffverbrauch sowie den Kohlendioxidausstoß je nach Quelle um drei bis neun Prozent. Damit ist das Abgasminderungssystem in der Lage, sich selbst zu amortisieren. Das System kann über das Motorenförderprogramm der Bundesregierung für die Binnenschifffahrt teil­finanziert werden. Die Kombination aus Einsparung und Förderung ergibt laut Exomission eine Amortisationszeit von zwei bis drei Jahren bei jährlichen 4.000 Betriebsstunden.

Exomission rechnet vor, dass die Technik bei einem durchschnittlichen Binnenschiff mit 1.300 Kilowatt Motorenleistung pro 4.000 Betriebsstunden rund 1.000 Tonnen CO2-Äquivalente einsparen kann. Fast alle Dieselmotoren in Blockheizkraftwerken, Schienenfahrzeugen oder Schiffen ließen sich nachrüsten.

#### Netzwerken für das umweltschonende Binnenschiff

Zu verdanken hat Exomission den Technologie-Demonstrator dem Harener Reeder Martin Deymann, der dem Startup-Unternehmen als erstes sein Vertrauen schenkte. Deymann hatte schon früher in Umwelttechnik-Pilotprojekte investiert, beispielsweise 2007 in den **Futura Tanker „Till Deymann“**, dessen innovativer Ansatz jedoch bislang nicht weiterverfolgt wurde.

Sein Umwelt-Engagement macht Deymann gewiss auch zu einem wertvollen Mitglied des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC): Zum 1. März will der Reeder das Netzwerk bei der Darstellung des Verkehrsträgers gegenüber der verladenden Wirtschaft unterstützen. Wie das SPC am 23. Februar meldete, hatte Torsten Westphal von Arkon Shipping den Kontakt initiiert.

Tags: umwelt, kwe, deymann, exomission, evonik, marl, Nachrichten aus der Binnenschifffahrt,

#### Letzte Meldungen

FleetPro kehrt zum Namen River Advice zurück  
04.07.2016 18:26

60 Jahre im DST aktiv: Heuser erhält Ehrenmitgliedschaft  
30.06.2016 06:29

Reinplus Götter Bunker verschmilzt mit Reinplus Vanwoerden...  
29.06.2016 06:21

WSV und Hochschule Koblenz starten dualen Studiengang für...  
28.06.2016 12:23

Sie können den Eintrag hier [Kommentieren](#) oder einen [Trackback link](#) von Ihrer Homepage setzen.

#### Keine Antwort zu

#### Mein Kommentar

AutorIn \*

E-Mail \*



#### Suchen & Finden

  
[<< Suche](#) [erweiterte Suche](#)

#### Umfrage

##### Emissionsarm ohne Umbau

Hat synthetischer GTL-Kraftstoff in der Binnenschifffahrt eine Zukunft?

- Nein.
- Absolut!
- In Teilbereichen vielleicht.
- Das kommt auf den Preis an.
- Weiß noch nicht.

[Abstimmen](#)

#### Nachrichten-Kategorien

- Aus- und Weiterbildung (52)
- Fahrgastschifffahrt (80)
- Firmen (260)
- Forschung + Lehre (51)
- Häfen (210)
- Job + Karriere (13)
- Kongresse + Messen (34)
- Markt (70)
- Panorama (264)
- Personen (153)
- Politik (161)
- Recht (36)
- Schiffahrtsnachrichten (48)
- Standpunkt (35)
- Technik (109)
- Telematik (52)
- Umfragen (28)
- Verbände (125)
- Verwaltung (106)
- Wasserstrassen (87)
- Zahlen + Daten (73)

#### Schlagworte

polizei havarie  
bdb duisburg  
umwelt  
container donau ramsauer  
wsv rotterdam umschlag zkr  
Ing rhein flusskreuzfahrt  
statistik infrastruktur eu elbe