

Eine nachhaltige Investition

Zusammen mit Ulrike Wegener führt Dr. Jörn Mecklenburg die Geschäfte der Reederei H.-P. Wegener in Jork. Die Reederei ist ein Familienunternehmen, das auf eine erfolgreiche, über mehrere Generationen andauernde Tradition in der deutschen Küstenschifffahrt zurückblicken kann. Derzeit verfügt die Reederei über vier Container-Feederschiffe. Wegen der verschärften Umweltauflagen in den SECA-Gebieten musste das Unternehmen wie viele Reedereien handeln.



Foto: Reederei H.-P. Wegener

Herr Dr. Mecklenburg, was ist SECA?

Die Abkürzung SECA steht für Sulphur Emission Control Area und bezeichnet Regionen, in denen der Ausstoß von Schwefel und Schwefeloxiden durch Seeschiffe begrenzt ist. Das gilt zum Beispiel für die Nord- und Ostsee, den Ärmelkanal und nordamerikanische Seegebiete. Überall dort liegt der erlaubte Schwefelgrenzwert für Schiffsbrennstoffe seit Januar 2015 nur noch bei 0,1 Prozent. Das ist nur noch ein Zehntel dessen, was vor diesem Stichtag erlaubt war. Es handelt sich also um eine deutliche Verschärfung der Umweltauflagen, insbesondere bezogen auf die Beschaffung und den Umgang mit diesen Mineralölprodukten im Bordbetrieb.

Was bedeutet das für Reedereien wie die Ihre?

Die Konsequenzen für die Schifffahrt sind weitreichend. Um den Grenzwert einhalten zu können, müssten Schiffe, wie wir sie betreiben, ohne entsprechende Umrüstung, statt Schweröl mit schwefelarmem Gasöl betrieben werden. Hierfür müssen Tank- und Rohrleitungssysteme gereinigt und gegebenenfalls modifiziert sowie die Antriebsmaschinen auf andere Schmierung umgestellt werden. Für den Einkauf und die Bereitstellung des Brennstoffes ist jedoch in den meisten Fällen der Charterer der Containerschiffe verantwortlich. Dieser Anteil an den Betriebskosten wird für ihn bei Gasölbetrieb rund 50 Prozent

höher ausfallen und somit den Frachtraum für den Containertransport entsprechend verteuern.

Aus diesem Grund haben wir uns gemeinsam mit unserem Charterer für eine andere Alternative entschieden und in zwei unserer Feederschiffe, die zu 100 Prozent in den SECA-Gebieten verkehren, so genannte „Scrubber“ einbauen lassen. Das sind Abgaswäscher mit Ursprüngen aus der Sauer-gas- und Kraftwerkstechnik, die es in unseren Fällen auch weiterhin ermöglichen, Schweröl als Brennstoff zu verwenden. Bei diesem Reinigungsverfahren werden große Mengen an Meerwasser über ein Rohrleitungssystem zu diesem Wäscher geleitet und mit feinen Düsen in die durchgeleitete-



ten Abgase verspritzt. Das führt aufgrund der Alkalinität des Meerwassers zu einer chemischen Reaktion, so dass besonders die Schwefeloxide gebunden beziehungsweise neutralisiert werden. Auch feine Rußpartikel werden dabei im Gegensatz zum konventionellen Dieselbetrieb zum Großteil herausgewaschen, was sich bereits von weitem an der weißen Abgasfahne erkennen lässt. Um eine solche Anlage zu installieren, müssen allerdings auf jedem Schiff große Pumpen, ein komplexes Rohrleitungssystem sowie tausende Meter Kabel insbesondere auch für die gesamte Messensorik zur Abgas- und Wasserüberwachung verlegt werden. Der Scrubber selbst ist aus rostfreiem, schwefelbeständigen Spezialstahl gefertigt und in einer Einhausung außen hoch oben neben dem vorhandenen Schornstein fest montiert. Bei einem Gewicht von rund 40 Tonnen und einem Schwerpunkt, der bei uns etwa 20 Meter oberhalb des Wasserspiegels liegt, beeinflusst man damit natürlich auch im geringen Maß die Tragfähigkeit und Stabilität der Schiffe.

Das klingt nicht gerade nach einer kleinen Investition und geringen technischen Veränderungen. Ab wann rechnet sich das Verfahren denn für Sie?

In der Tat sprechen wir hier von einer mittleren siebenstelligen Millioneninvestition. Unser finnischer Charter, mit dem unsere Familienreederei seit über 25 Jahren in engen geschäftlichen Beziehungen steht und der - wie bereits gesagt - auch für den Brennstoffeinkauf verantwortlich ist, hat sich dieses Verfahren gewünscht. Wir haben uns um die technische Umsetzung und insbesondere auch um die Finanzierung der Anlagen gekümmert. Dafür erhielten wir einen langfristigen, das heißt mehrjährigen neuen Beschäftigungsvertrag (Charter), unter dem uns ein Aufschlag zur normalen Mietrate als Kompensation für den Scrubber-Einbau zugestanden wird. Über die Laufzeit dieses Vertrages soll es nach unseren Planungen zur vollständigen Rückführung der In-

vestition kommen. Der schwedisch-dänische Hersteller der Scrubber, ALFA LAVAL, ist sehr erfahren und geht davon aus, dass die Anlagen sich grundsätzlich bereits rechnen, wenn die Schiffe sich mehr als 40 Prozent ihrer Fahrtzeit in SECA-Gebieten befinden und dabei eine entsprechende Menge an günstigerem Brennstoff verbrauchen.

Glauben Sie, dass Sie damit langfristig vorgesorgt haben?

Wir haben uns bewusst für eine sehr hochwertige und hoffentlich langlebige Anlage entschieden, so dass wir damit in Verbindung mit den modernen Schiffen in damaliger „SIETAS-Qualität“ die wirtschaftlich sinnvolle Betriebsdauer mindestens verdoppeln wollen - hier mit einer Umbaumaßnahme, die die Brennstoffkosten für den Betreiber halbiert. Sollten sich die Bestimmungen zum Beispiel in Häfen für den Scrubberbetrieb doch noch weiter ändern, lässt sich das offene Reinigungssystem mit Meerwasser auch zu einem geschlossenen System umrüsten, bei dem alternativ mit Frischwasser und chemischen Substanzen gearbeitet wird.

Muss die Schiffscrew für das Steuern einer solchen Anlage speziell geschult werden oder brauchen Sie sogar speziell qualifiziertes Personal?

Wir betreiben unsere Schiffe bereits seit vielen Jahren und auch jetzt immer noch unter deutscher Flagge und können bei der Besetzung des Maschinenpersonals insbesondere bei den Führungskräften auf langjährig für uns tätige Mitarbeiter zurückgreifen. Diese haben ebenfalls schnell erkannt, dass die Zukunftsfähigkeit unserer technisch jetzt noch anspruchsvolleren Schiffe auch den Erhalt beziehungsweise Ausbau der Arbeitsplätze sicherstellt. Somit hat man sich an Bord unmittelbar und sehr qualifiziert dieser neuen Herausforderung angenommen, so dass wir erfreulicherweise ohne große Veränderungen bei der Schiffsbesetzung diese Schiffe mit den neuen Scrubbern erfolgreich betreiben können.