

Besser im Doppel

Obwohl die Übergangsfristen noch einige Jahre laufen, erwarten viele große Verloader schon heute von ihren Reedern und Partikulieren den Einsatz von Doppelhüllentankern.

Vier Kilometer sind keine sonderlich lange Strecke. Genau so viel legen jeden Werktag im Hamburger Hafen zwei Spezialtanker der Dettmer Reederei mit jeweils 1300 Tonnen Fassungsvermögen zurück. An Bord ist Schwefelsäure, welche vom Hauptwerk der Arubis AG (vormals Norddeutsche Affinerie) am Müggendorfer Kanal in ein Tanklager transportiert wird. Rund 1,6 Millionen Tonnen schlagen die Dettmer-Tanker im Jahr um: Die geruchlose Flüssigkeit fällt als sogenanntes Kuppelprodukt bei der Kupfererzeugung an. „Wir legen Wert auf möglichst große Sicherheit“, betont Arubis-Lo-

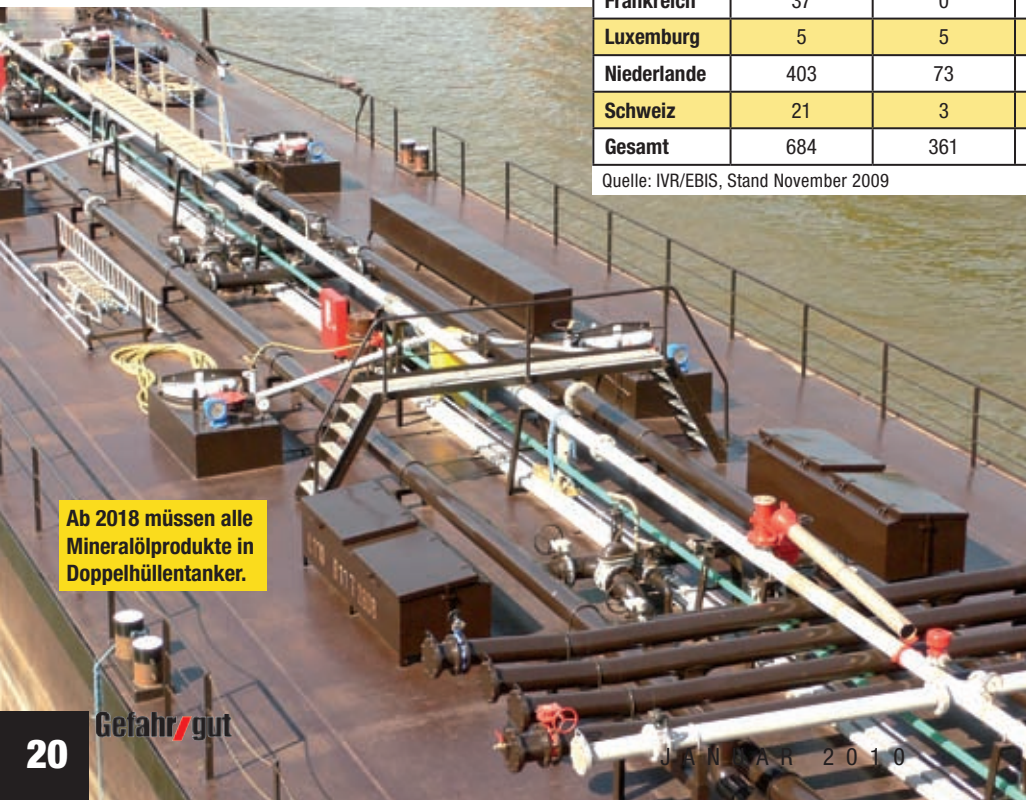
Die Mineralölindustrie will so bald wie möglich doppelwandig fahren.

gistiker Tim Kurth. Auf ausdrücklichen Wunsch des größten europäischen Kupferherstellers hin schaffte Dettmer zwei Doppelhüllenschiffe an, welche dank einer zusätzlichen Außenwand besonderen Schutz gegen das Auslaufen des Transportguts und andere Katastrophen bieten. „Beide Fahrzeuge entsprechen den höchsten Sicherheitsanforderungen des ADN R“, betont Kurth.

Was in der Seeschifffahrt mittlerweile zum Standard gehört, wird langsam auch in der Binnenschifffahrt selbstverständlich. Wenn Reedereien heute in neue Tanker investieren, kommen sie an Doppelhüllenschiffen nicht mehr vorbei. Zu diesem Schwenk haben nicht zuletzt große Verloader beigetragen. So teilte der Mineralölhersteller BP bereits 2005 in seinen Geschäftsberichten mit, dass er spätestens 2010 seine Produkte ausschließlich auf Doppelhüllenschiffen umschlagen will. Andere Konzerne äußerten Ähnliches hinter verschlossenen Türen, wenn sie mit Reedern und Partikulieren verhandelten. „Vor allem die Mineralölindustrie will lieber heute als morgen auch in der Binnenschifffahrt auf doppelwandige Schiffe umsteigen“, bilanziert Gunther Jaegers, Inhaber der Reederei Jaegers in Duisburg

SCHIFFE IN MITTELEUROPA				
	Doppelhülle	Einfachhülle	Unbekannt	Gesamt
Belgien	60	15	201	276
Deutschland	158	265	105	528
Frankreich	37	0	84	121
Luxemburg	5	5	11	21
Niederlande	403	73	513	989
Schweiz	21	3	20	44
Gesamt	684	361	934	1979

Quelle: IVR/EBIS, Stand November 2009



Ab 2018 müssen alle Mineralölprodukte in Doppelhüllentankern.

und Präsident des Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Und das Wort von BP, Shell, Total oder Conoco-Philips hat Gewicht. Zwei von drei Tankern fahren im Auftrag der Mineralölindustrie. An den rechtlichen Rahmenbedingungen kann das Drängen der Konzerne allerdings nicht liegen. Für den verbindlichen Einsatz von Doppelhüllenschiffen schreiben ADN R und ADN Übergangsfristen bis Ende 2018 vor, von denen in erster Linie Mineralöltransporte profitieren. Am meisten haben verheerende Unglücksfälle auf hoher See zum Siegeszug der Doppelhüllenschiffe beigetragen. Als 1989

FOTOS: LEHNKERING; PIXELIO/EDITH OCHS



Große Reedereien haben ihre Flotten zum guten Teil auf Doppelhüllen umgestellt.

Solche langen Fristen sind offenbar notwendig, weil die vorhandenen Kapazitäten an Doppelhüllenschiffen bei Weitem nicht reichen. Die Werften können laut den Berechnungen des BDB höchstens 70 bis 80 Tanker im Jahr produzieren. In den vergangenen Jahren waren die Auftragszahlen meistens niedriger: Dem Europäischen Binnenschiffs Informationssystem (EBIS) zufolge ist erst von jedem dritten Binnenschiffahrtstanker bekannt, dass er eine zweite Außenhaut hat.

die „Exxon Valdez“ vor der Küste Alaskas auflief und mit 40.000 Tonnen ausgelaufenem Rohöl eine der größten Umweltkatastrophen der Geschichte verursachte, legte die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) fest, dass alle Tanker, welche nach 1996 gebaut werden und über 5000 Tonnen Transportgewicht haben, mit Doppelhülle ausgerüstet werden. Und als 2000 die „Erika“ vor der Bretagne als Folge ihres maroden Rumpfes zerbrach und mit 11.000 Tonnen Rohöl über 500 Kilometer Küste verschmutzte, setzte die IMO durch, dass nach 2015 ausschließlich doppelwandige Tanker auf den Weltmeeren fahren. Auch in der Binnenschiffahrt forcierten Katastrophen die Diskussion um Doppelhüllenschiffe. Am meisten Aufsehen erregte die Kollision des Chemietankers ENA 2 mit dem Containerschiff Pudong 2004 im Hamburger Hafen. Über 400 Tonnen verdünnte Schwefelsäure ergossen sich ins Hafenbecken, es drohte Explosionsgefahr.

Die vorhandenen Kapazitäten reichen bei Weitem noch nicht aus

„Die gesamte Öffentlichkeit ist vom Sicherheitsgewinn einer zusätzlichen Hülle so sehr überzeugt, dass andere Maßnahmen erst gar nicht diskutiert werden“, kommentierte der BDB damals mit unüberhörbarer Verwunderung: Immerhin hatte die ENA 2 bereits eine zweite Hülle, das Unglück war auf menschliches Versagen zurückzuführen. Mittlerweile haben ADN und ADN mit den erwähnten Übergangsfristen reagiert. Außerdem wurden die Kriterien für wasser- und umweltverunreinigende Stoffe verstärkt und vorgeschrieben, welche Gefahrgüter in welchem Tankschiffotyp befördert werden dürfen.

U M S T E L L U N G S F R I S T E N

● **Chemieprodukte sowie einzelne flüssige Brennstoffe wie Heizöl schwer müssen ab Ende 2012, Naphta und Benzin ab Ende 2015 und alle übrigen Mineralölprodukte wie konventionelles Heizöl oder Diesel ab Ende 2018 in Doppelhüllenschiffen transportiert werden. Dies legen die Regelwerke von ADN bzw. ADN fest. Eine Sonderregelung gibt es für Bunker- und Bilgenentölerboote mit einer Tragfähigkeit unter 300 Tonnen, welche bis 31.12.2038 als Einhüllenschiffe fahren können. Außerdem dürfen Einhüllentanker unter 1000 Tonnen die eingetragenen Stoffe bis 31.12.2018 befördern, wenn fest gelegte Höchstmengen nicht überschritten werden.**

Auffallend: In allen westeuropäischen Ländern außer Deutschland gibt es offenbar mehr Doppel- als Einhüllentanker: Auch das dürfte die Mineralölindustrie in ihrem harten Kurs bestätigen. Während große Reedereien wie Jaegers oder Lehnkering jedes Jahr mehrere Doppelhüllenschiffe in Betrieb nehmen und bereits über die Hälfte ihrer Tankerflotten doppelwandig ist, fällt kleineren Branchenbetrieben und den Partikulieren der Umstieg schwer. Viele haben nicht einmal das notwendige Kapital für eine Umrüstung ihrer alten Schiffe, welche ohne die Ausfallzeit zwei bis 2,5 Millionen Euro kostet, dem halben Preis für ein Neuschiff entspricht und nur für Kähne aus den 90er und 80er Jahren Sinn macht. Ältere Schiffe werden von den Verladern aus Sicherheitsgründen nicht akzeptiert. Auch auf Einhüllenschiffe wollen sie nur in Ausnahmefällen zurückgreifen. Allerdings ä-

bert sich nicht mehr jeder Marktteilnehmer so apodiktisch wie noch vor wenigen Jahren. So möchte BP entgegen ursprünglichen Aussagen auch nach 2010 einwandige Tanker einsetzen, wenn diese regelmäßig gewartet werden: Für nach 1999 gebaute Schiffe verlangt der Konzern, der gegenwärtig seine eigenen Schiffe sukzessive umrüstet und außerdem mit bis zu 20 Reedereien und Befrachtern zusammenarbeitet, 18-monatige, für noch ältere Modelle zwölf- beziehungsweise sechsmonatige Instandhaltungsfristen (Alter: zehn bis 35 Jahre bzw. über 35 Jahre). Unabhängig von den ADN-Fristen will BP jedoch spätestens 2015 ausschließlich doppelwandige Schiffe einsetzen. Ähnlich äußert sich Total: Als Charterschiffe sollen ausschließlich Doppelhüllentanker fahren. Allenfalls für Spotverkehre, welche Auftragspitzen abdecken, kommen Einhüllenschiffe in Frage, heißt es aus der Deutschland-Zentrale in Berlin.

2009 haben die Tarife für Einwandschiffe um 30 Prozent nachgegeben

„Wir haben aus sozialen Erwägungen die Vorschriften gelockert“, behauptet BP-Sprecherin Sabine Braun. Wer sich indes mit Niedrigtarifen für Einwandschiffe am Markt behaupten will, dürfte kaum zum Zuge kommen. 2009 haben die Preise auf breiter Front um 30 Prozent und mehr nachgegeben, 2010 ist allenfalls eine leichte Erholung zu erwarten. Nur ein schneller Aufschwung dürfte für zusätzliche Aufträge sorgen. Je mehr Mineralöl BP & Co. dann umschlagen, desto eher werden sie Einhüllenschiffe wenigstens für kurzfristige Einsätze engagieren. Möglicherweise winken dann auch Aufträge aus der Chemieindustrie. Allerdings machen BASF, Evonik Chemie und andere große Branchenunternehmen unmissverständlich deutlich, dass sie Einhüllenschiffe nur dann akzeptieren, wenn keine Doppelhüllen zur Verfügung stehen. So schlägt BASF laut eigenen Angaben bereits heute 80 Prozent von täglich 20 Schiffsloadungen in Doppelhüllentankern um, Tendenz weiter steigend. Die Zeit drängt nämlich. ■

Stefan Bottler

Der Autor ist freier Journalist in München und spezialisiert auf den Bereich Logistik und Verkehr.