

Der hohe Ölpreis macht den Reedern zu schaffen. Containerschiffe verbrauchen Tausende Tonnen Treibstoff. Technische Alternativen sind nicht in Sicht

VON MARK KRÜMPEL, HAMBURG

Runter vom Gas. In der Schifffahrt geht bald nichts mehr ohne Tempolimit. Denn der rasante Anstieg des Ölpreises trifft die Reedereien hart. „Das ist absolut dramatisch“, sagt ein Branchenkenner. Containerschiffe benötigen während ihrer langen Reisen auf den Weltmeeren Tausende Tonnen Treibstoff. Der Preis pro Tonne hat sich aber seit 2005 verdoppelt.

Die „Colombo Express“ beispielsweise, eines der weltgrößten Containerschiffe der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd, verbraucht bei einer Fahrt pro Tag rund 240 Tonnen Bunker, wie das Schweröl für Schiffe genannt wird. Beim derzeitigen Preis von rund 550 \$ pro Tonne fallen täglich allein Treibstoffkosten von rund 130 000 \$ an. Schippert die „Colombo Express“ voll beladen von Hongkong nach Hamburg, muss Hapag-Lloyd für mehr als 3 Mio. \$ tanken.

Schon seit geraumer Zeit versuchen die Containerreedereien daher, den Treibstoffverbrauch zu senken, indem sie die Schiffe langsamer fahren lassen. Die möglichen Einsparungen sind beachtlich. „Sind Schiffe statt mit 25 nur noch mit 20 Knoten unterwegs, verringert sich der Verbrauch um rund 50 Prozent“, sagt Michael Behrendt, Chef der TUI-Tochter Hapag-Lloyd. „Drosselt man die Fahrt von 23,5 auf 20 Knoten, liegt die Einsparung beim Schweröl immer noch bei 35 Prozent“, rechnet der Manager vor.

Dadurch verlängern sich allerdings die Fahrzeiten – bei einer geringeren Geschwindigkeit von zwei bis drei Knoten zwischen Asien und Europa um etwa drei bis vier Tage. Viele Reedereien drosseln trotzdem die Geschwindigkeit und setzen lieber ein zusätzliches Schiff auf bestimmten Strecken ein, um das Containeraufkommen zu bewältigen.

„Treibstoff ist so teuer, dass selbst die Kosten für ein weiteres Schiff geringer sind als die Spritkosten bei voller Geschwindigkeit“, sagt ein Schifffahrtsexperte. Die großen Einsparmöglichkeiten bei der Geschwindigkeit seien aber bald ausgereizt, heißt es in der Branche.



Reedereien wie Hapag-Lloyd sparen erhebliche Treibstoffkosten, wenn sie ihre riesigen Containerschiffe langsamer über die Weltmeere fahren lassen

Der Chef der Oetker-Reederei Hamburg Süd, Klaus Meves, warnt daher bereits vor den Auswirkungen des hohen Ölpreises. Die Containerreedereien müssten sich wohl auf geringere Renditen einstellen, wenn sie die höheren Kosten nicht über die Frachtraten an ihre Kunden weitergeben können. Und das ist auf bestimmten Routen schwierig – vor allem dort, wo die Auslastung gering ist. Zudem versuchen einige Reeder, die Preise für den Transport der Waren niedrig zu halten, um Marktanteile zu gewinnen. Manche nehmen gar Verluste in Kauf.

Auch die Absicherung gegen steigende Bunkerpreise lindert das Problem nur teilweise. Denn diese Strategie ist teuer und schützt auf Dauer nicht vor höheren Ölpreisen. Um weiteren Treibstoff einzusparen, lassen Reeder nun auch verstärkt Algen, Muscheln und Seepo-

Tanken für Millionen

Dramatisch Schiffstreibstoff hat sich mit dem Anstieg des Ölpreises drastisch verteuert. Auf langen Strecken, etwa zwischen Asien und Europa, gehen die Spritkosten für ein Schiff schnell in die Millionen.

Schifföll

Rotterdam-Bunker-Preis für Schiffstreibstoff in \$ je Tonne



cken vom Schiffsleib entfernen. „Je stärker die Schiffe bewachen sind, desto stärker werden sie gebremst“, sagt Thorsten Mackenthun, Chef der Bremer Reederei Hanseatic Lloyd. Das wiederum erfordert mehr Treibstoff. Ein neuer Anstrich mit Silikonfarbe verhindere einen erneuten Bewuchs. „Das bringt einen durchschnittlichen Geschwindigkeitsvorteil von 0,5 bis 1 Knoten“, rechnet Mackenthun vor.

Im Schiffbau werden die Containerschiffe ohnehin auf Stromlinienförmigkeit getrimmt, um den Verbrauch zu senken. Zudem können elektronische Steuerungen der Motoren für einen sparsameren Betrieb sorgen. „Insgesamt ist der Verbrauch von großen Schiffsmotoren dank technischer Verbesserungen seit Ende der 60er-Jahre bis heute schon um 30 Prozent gesunken – bei gleicher Arbeitsleistung“, so Hapag-Lloyd-Chef Behrendt.

Dennoch: Der Spielraum für weitere Treibstoffeinsparungen wird immer kleiner, Alternativen sind nicht in Sicht. „Es müsste was ganz Neues erfunden werden“, sagt ein Branchenkenner. Ein Quantensprung sei aber in den nächsten Jahren kaum zu erwarten. Auch die Idee der Hamburger Firma Sky-sails, Schiffe mit einem Zugdrachen auszustatten, um Treibstoff zu sparen, gilt nicht als Lösung. Zwar hat die Reederei Beluga aus Bremen bereits ein Schiff mit einem derartigen Windantrieb ausgestattet.

Aber bei einer Geschwindigkeit von 20 Knoten und mehr funktioniert das nicht optimal, sagt ein Schifffahrtsexperte. So bleibt der hohe Ölpreis eine große Herausforderung für die Branche.

MORGEN TEIL 6:
Die Luftfahrtbranche