

„Wir müssen zukunftsfähig werden“

Seeschifffahrt Torsten Westphal (Arkon Shipping) plädiert für ein Innovationsprogramm

Ein großer Teil der deutschen Short-sea-Flotte ist reif für das Museum. Ausgebuttert in den Krisenjahren, können die Reedereien nicht investieren. Dabei wäre eine Erneuerung der Flotte auch zum Schutz des Klimas dringend geboten. Der geschäftsführende Gesellschafter von Arkon Shipping, Torsten Westphal, fordert daher ein Innovationsprogramm.

Herr Westphal, Sie fördern den Schluss zwischen Finanzwirtschaft, Politik und Schifffahrt. Es geht Ihnen dabei aber nicht nur darum, einen Weg aus der akuten Krise zu bahnen?

Richtig, die Zukunft der Schifffahrt hängt auch davon ab, inwieweit das Gebot der Nachhaltigkeit umgesetzt wird. Nach 20 Jahren Globalisierungshype und Wachstumsmarathon haben sich die Rahmenbedingungen geändert. Im Fokus stehen heute der Klimawandel, Wirtschafts- und Finanzkrisen in nie gekannten Dimensionen. Es ist daher notwendig, dass jeder Unternehmer sein wirtschaftliches Handeln vom gnadenslosen Verbrauch der Ressourcen auf nachhaltiges Wirtschaften umstellt.

Solche Appelle hörte man bisher nicht aus der Schifffahrt. Es wird sehr viel öfter auf das Schiff als per se „grünstes“ Transportmittel verwiesen.

Das Schiff ist zwar von Natur aus das energieeffizienteste Transportmittel verglichen mit Bahn und Lkw, aber „grün“ ist es nicht. Die Schifffahrt ist damit konfrontiert, dass immer mehr Verleger von ihren Dienstleistern fordern, Ökonomie und Ökologie zu verbinden. Bald wird die Seeschifffahrt, wie jetzt schon der Luftverkehr, für ihre CO₂-Emissionen zahlen müssen. Es kommen Vorgaben wie der Energy Efficiency Design Index für Neubauten.

Also müssten die Reedereien in neue Schiffe investieren?

Das ist der zweite Schritt. Wir müssen auch zukunftsfähig werden, was die Wirtschaftlichkeit unserer Flotte angeht. Der traditionelle Schiffsbau in teuren Kleinstserien hat keine Zukunft mehr. Ein Best-Practice-Beispiel kommt aus der Luftfahrt. Schiffe könnten ähnlich wie im Flugzeugbau in Baugruppen hergestellt und nach Bedarf unterschiedlich ausgerüstet werden, wie dies bei dem Flugzeughersteller Airbus praktiziert wird. Dies würde über Skaleneffekte zu niedrigen Stückkosten führen. Weitere Skaleneffekte ließen sich über den gemeinsamen Einkauf und die wirtschaftliche Vermarktung von Schiffen erzielen.

Wie könnte denn ein „grünes Schiff“ aussehen?

Wir haben in Kooperation mit dem Fachhochschule Dortmund, der Reederei Wessels aus Haren und einem



„Jeder Unternehmer muss sein wirtschaftliches Handeln vom gnadenslosen Verbrauch der Ressourcen auf nachhaltiges Wirtschaften umstellen.“

niederländischen Konstruktionsbüro ein Schiff für die europäische Küstenschifffahrt entwickeln lassen, das von sechs leistungsstarken Lkw-Motoren angetrieben wird. Der Verbrauch und die Emissionen sind wesentlich geringer als bei einem konventionellen Schiffsdiesel. Weil die Aggregate kleiner sind, steht mehr Laderaum zur Verfügung. Außerdem lassen sich die Motoren separat abschalten, was ebenfalls eine weitere Brennstoffersparnis ermöglicht. Das ist nur ein Beispiel.

Und lassen Sie das jetzt bauen?

Derzeit finden Gespräche mit potenziellen Investoren statt. Wünschenswert wäre eine Umsetzung bis 2015, weil dann in Nord- und Ostsee nur fast schwefelteiler Treibstoff zugelassen ist. Wenn die Schifffahrt bis dahin keine kostensparenden Lösungen gefunden hat, wird sie einen Teil ihrer Ladung an die Straße verlieren. Aus dem gewünschten „from road to sea“ würde dann ein „from sea to road“.

Sie beschreiben damit ein Problem, das die gesamte Küstenschifffahrt betrifft.

Wie dringlich die Investitionen sind, zeigt ein Blick in die Altersstruktur der Schiffe. Von den knapp 3000 im Short

Sea Trade fahrenden Einheiten in Deutschland mit einer Tragfähigkeit von 1500 bis 7000 t sind bereits über ein Drittel (1143) älter als 25 Jahre. Es kommen aber immer weniger Neubauten in der Standardgröße von 3000 bis 5000 tdw in Fahrt. 62 waren es 2009, vergangenes Jahr nur noch 57, und in diesem Jahr werden es 33 sein. Die Flotte muss aber dringend verjüngt und zukunftsfähig gemacht werden.

Wie soll das gehen – viele Reedereien sind kaum oder nicht in der Lage, ihre Verpflichtungen gegenüber den Banken zu erfüllen?

Vielen Reedereien steht das Wasser tatsächlich bis zum Hals. Sie haben den maximalen Spielraum von zwölf Quartaltilgungsaussetzungen schon genutzt, um bis jetzt zu überleben. Aber die Krise dauert länger als erwartet, die Frachten-

märkte erholen sich nur marginal. Auf der anderen Seite ist der Spielraum der Banken stark eingeschränkt. Dafür sorgen die Vorgaben der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), der Rating-Agenturen sowie der unter Basel II geschnürten Eigenkapitalvorschriften. Die Banken sind gezwungen, die Kredite ins Risiko zu stellen.

Von Investitionen kann da wohl kaum die Rede sein?

Zu den heutigen Konditionen sind Neubauten nicht mehr finanzierbar. Daher liegen zurzeit viele Neubauprojekte auf Eis. Wenn die Schifffahrt aber keine Kredite zu bezahlbaren Konditionen erhält, wird die Flotte nicht erneuert, und die langfristig geplante Verkehrsverlagerung auf die Schifffahrt kann nicht stattfinden, da es an Kapazitäten fehlt. Ändert sich an den finanziellen Rahmenbedingungen mittelfristig nichts, wird auch das Maritime Cluster in Deutschland bald der Vergangenheit angehören. Spanien, Italien und Frankreich haben diese Entwicklung schon hinter sich, dort gibt es keinen maritimen Mittelstand mehr.

Sie sehen einen Ausweg aus dieser Sackgasse?

Ein Weg wären Garantien für einen Teil des von den Banken zu stellenden Eigenkapitals durch die KfW. So wären die Banken nicht gezwungen, den gesamten Risikokredit mit neuem Eigenkapital zu hinterlegen, und bekämen Spielraum für Neufinanzierungen. Welch ein Multiplikator-Effekt sich mit solchen Anreizen erzielen lässt, hat das 100 000-Dächer-Programm des Bundes gezeigt. Den Staat hat die Investition in erneuerbare Energien mit Hilfe niedriger Zinsen primär 200 Mio. EUR zinsverbilligte Kredite gekostet. Diese lösten Verschöpfungsinvestitionen von mittelständischen Unternehmen mit einem Investitionsvolumen von 2,14 Mrd. EUR aus. Nach Ablauf der Fördermaßnahme verbuschte der Staat Steuereinnahmen von 800 Mio. EUR.

Herr Westphal, vielen Dank für das Gespräch.

DVZ S.1.2012

Das Gespräch führte Peter Wörnlein.

Zur Person

Torsten Westphal

ist geschäftsführender Gesellschafter der 1995 von ihm mit Beteiligung der Reedereien Jüngerhans und Wessels in Haren/Emis gegründeten Arkon Shipping GmbH & Co. KG. Das Unternehmen befrachtet eine Flotte von rund 135 Schiffen, darunter jeweils mehr als 50 Containerefrachter und Mini-Bulker, die in den Gewässern rund um Europa fahren. Dazu kommen etwa 20 Schwergutfrachter. Westphal (52) absolvierte eine Ausbildung zum Schiffahrtskaufmann bei Rabien & Stadlander in Bremen. Es folgten berufliche Stationen bei der Reederei Bastian in Bremen und der Erms Team Befrachtung.