

VI. Interview

Interview



Interview mit Niels Stolberg, Geschäftsführender Gesellschafter der Beluga Shipping GmbH

1. Was zeichnet Ihr Unternehmen – Ihrem Selbstverständnis nach – als CleanTech-Treiber aus?

CleanTech ist ein integraler Bestandteil unserer Unternehmensphilosophie. Das Kernziel unserer – übrigens für eine Reederei deutschlandweit einmaligen – Abteilung Research & Innovation ist es, die Verschiffung von Projekt- und Schwergütern über See effizienter und damit umweltfreundlicher zu machen. Wir arbeiten dabei eng mit dem Elsflether Zentrum für Maritime Forschung zusammen, das als Public Private Partnership Wirtschaft, Forschung und Ausbildung an einem Ort konzentriert. Konkrete Ergebnisse dieser Anstrengungen sind widerstandsärmere Rumpfoberflächen, sauberere Energiequellen an Bord oder die Entwicklung von alternativen Routen für unsere Schiffe. Im Sommer 2009 ist uns als erster internationaler Reederei überhaupt die Passage auf dem Nördlichen Seeweg entlang der russischen Küste von Asien nach Europa gelungen. Damit haben wir pro Fahrt etwa 3000 Meilen Strecke und dementsprechend Treibstoff und Emissionen einsparen können.

Auch bei der Nutzung der Windkraft gehen wir konsequent neue Wege: Nicht nur, dass der Transport von Windkraftanlagen zu den wachstumsträchtigsten Aufgabenfeldern unserer Flotte gehört, wir nutzen den Wind auf See sogar selbst als umweltfreundliche Zusatz-Antriebsquelle. Seit Januar 2008 kreuzt der weltweit erste Frachtschiffneubau mit Zugdrachen die Weltmeere. Im Betrieb spart das MS „Beluga SkySails“ so je nach Windverhältnissen 15 bis 20 Prozent des Treibstoffs und damit auch schädliche Emissionen ein.

2. CleanTech gilt als Wachstumsmarkt. Teilen Sie diese Meinung und welche Rolle spielt Ihrer Meinung nach die Windenergie?

CleanTech ist ein nachhaltiger Trend und ein Ruf nach Innovationen, dem wir schon sehr früh gefolgt sind. Die Folgen des Klimawandels sind mittlerweile für jeden Einzelnen in unserer Gesellschaft spürbar. Es gilt nun, entschieden zu handeln und die Auswirkungen zu begrenzen, wie das zum Beispiel die Initiative „2° Deutsche Unternehmer für Klimaschutz“ konkret verfolgt, in der wir mitarbeiten. Ich sehe ganz besonders für die Windkraft noch großes Entwicklungspotenzial. Die neuen Fünf-Megawatt-Anlagen, die für den Offshore-Einsatz entwickelt wurden, sind sehr ausgereifte Generatoren, die Wind höchst effizient in elektrische Energie umwandeln können.

Im Jahr 2000 haben wir erstmals Windkraftanlagen für verschiedene Hersteller transportiert, seither erleben wir den Boom der Branche durch kontinuierlich steigende Frachtaufkommen mit. Derzeit liegt der Anteil der Verschiffungen von Windkraftanlagen am Gesamtgeschäft bei zehn bis 15 Prozent. Wir gehen davon aus, dass dieser Anteil spätestens bei weiterem Anziehen der Weltkonjunktur noch steigen wird.

Zukünftig wird sich das Wachstum vor allem offshore abspielen, ein Bereich, für den Beluga zusammen mit der Hochtief Construction AG in einem Joint Venture eigene Schiffe entwickeln wird, die das Laden, den Transport und die Installation der Anlagen „aus einer Hand“ ermöglichen werden. Unter www.beluga-hochtief-offshore.de erfahren Sie mehr zu diesen bemerkenswerten maritimen Multitalenten von BELUGA HOCHTIEF Offshore.

3. Wo sehen Sie Synergien in den verschiedenen CleanTech-Feldern?

Die Schifffahrt bietet sich hervorragend für die Nutzung verschiedener umweltfreundlicher Energiequellen an. Wir arbeiten derzeit ganz konkret an einem Prototyp für ein solches „Umweltschiff“, das möglichst viele alternative Energiequellen kombiniert. Perspektivisch können durch den Einsatz unterschiedlicher Antriebsformen Hybridschiffe der nächsten Generation dafür Sorge tragen, die bereits in der Automobilindustrie erzielten Fortschritte weiter zu entwickeln und entsprechend zu integrieren. Beispielhaft möchte ich hier nur den potenziellen Einsatz von Flettner-Rotoren, SkySails, Photovoltaikanlagen und die Brennstoffzellentechnologie anführen. Ziel solcher Bestrebungen ist die Konstruktion eines kommerziell operierenden Handelsschiffes mit einem um 50 Prozent reduzierten Verbrauch fossiler Brennstoffe bis 2015, das als Pionier auf See für den Klimaschutz stehen wird.

4. Wie sieht Ihre Wachstumsstrategie im Bereich CleanTech aus?

Wir setzen auf einen ganzheitlichen Ansatz und holen – beispielsweise im Maritimen Forschungszentrum Elsfleth – dazu die richtigen Leute aus Wissenschaft und Wirtschaft an einen Tisch. Diese Bündelung von Kompetenzen und Ressourcen der maritimen Branche hat zum Ziel, Technologie- und Wissenstransfer effektiv zu fördern und so unsere weltweit führende Position im Nischenmarkt Projekt- und Schwergut weiter auszubauen. Durch unser Engagement für Forschung und Entwicklung gehören wir zu den Pionieren des „green shipping“. Wir werden uns auch in Zukunft auf unsere Kernkompetenzen in der Seelogistik konzentrieren und weiteres Wachstum in diesem Bereich generieren.

VI. Interview

Interview



5. Wie bewerten Sie die politische Unterstützung für die CleanTech-Branche bisher – auf nationaler bzw. internationaler Ebene mit Blick auf die EU, USA und den Rest der Welt? Was kann zukünftig optimiert werden?

Die öffentliche Förderung von CleanTech kann in Deutschland auf eine lange Tradition zurückblicken. Wir haben uns hier einen technologischen Vorsprung aufgebaut, der aber ebenso schnell wieder verloren gehen kann. Gerade die USA und auch China haben im Bereich CleanTech – teils durch massive staatliche Unterstützung – in den vergangenen Jahren stark aufgeholt. Hier dürfen wir in Deutschland nicht nachlassen, um den Anschluss nicht zu verlieren. Privatwirtschaftliches Engagement für mehr Innovationen verdient schnelle und unbürokratische Hilfe, entweder projektgebunden oder zum Beispiel in Form günstiger Steuermodelle.

Man sollte sich selbstverständlich darüber freuen, dass in Deutschland etwa zwei Drittel der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen bereits aus der Wirtschaft kommen. Es müssen aber nun die nächsten Schritte getan werden, um zusätzlich zu einer Erhöhung der öffentlichen Mittel für Bildung, Forschung und Innovation auch in den Unternehmen noch mehr Ressourcen für Forschung und Entwicklung zu mobilisieren und gemeinsame Innovationsziele effizienter zu erreichen.

6. Sind Sie der Auffassung, dass das Thema CleanTech im Bewusstsein der Gesellschaft, Politik und Wirtschaft angekommen ist?

Ich meine, ja. Auf der politischen Agenda ist CleanTech in Deutschland und anderen Ländern schon lange weit oben, auch in der Wirtschaft setzt sich langsam das Verständnis durch, dass CleanTech nicht automatisch für „teuer“ sondern vor allem für „effizient“ steht und auch betriebswirtschaftlich viel Potenzial birgt. Zahlreiche Studien zum Thema zeigen, dass CleanTech auch in der Bevölkerung durchweg ein positives Bild und Akzeptanz genießt. Den Bürgerinnen und Bürgern begegnet CleanTech heute fast ständig, von der Ökosteuern für die Umwelt belastende Technologien bis hin zum politisch gesteuerten „Ausrangieren“ der Glühbirne.

7. Was sind wichtige Innovationen im Hinblick der Vereinbarkeit von technischem Fortschritt und Nachhaltigkeit sowie dem wachsenden Energiebedarf der Weltbevölkerung? Wo sehen Sie sinnvolle Ergänzungen?

Die Energiefrage ist immer noch eine der wichtigsten Fragen der Menschheit. Was folgt nach dem Ende der fossilen Brennstoffe? Hier kommen viele Alternativen in Frage. Ich bin mir jedoch sicher, dass die Windenergie auch in Zukunft einen großen Teil innerhalb des Energie-Mix liefern wird. Wichtig ist nun, eines der windträchtigsten Gebiete überhaupt – die offene See – konsequent zu entwickeln und die Voraussetzungen zu schaffen, dass der dort beständiger und gleichmäßiger wehende Wind effektiv genutzt werden kann. Gerade die Nordsee bieten hier viel Potenzial. Beluga wird dazu über die Entwicklung neuer Schiffe für diesen Zweck seinen Beitrag leisten.

8. Was zeichnet Deutschland als Standort für CleanTech aus?

Deutschland gehört heute zusammen mit den USA, Dänemark oder Spanien zu den stärksten Nutzern von Windenergie. Aus einer weit verbreiteten Akzeptanz und Unterstützung für CleanTech in Politik und Gesellschaft hat sich Deutschland zu einem Technologieführer im Bereich der erneuerbaren Energien entwickelt. Hier ist die entsprechende Infrastruktur aus hoch qualifizierten Ingenieuren, modernen Produktionsanlagen sowie den notwendigen Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen vorhanden. Als Logistikdienstleister mit einer Spezialflotte aus derzeit 66 Mehrzweck-Schwergutfrachtern, die fast jeden Hafen der Welt anlaufen können, sowie unser internationales Netz aus eigenen Niederlassungen sorgen wir außerdem für die entsprechenden Vertriebskanäle zu allen Kontinenten.

9. Welche weiteren Ländermärkte sehen Sie als die „CleanTech-Treiber“ der Zukunft an?

Das werden die Länder sein, die auch für die wirtschaftliche Entwicklung insgesamt entscheidend sind: Dazu gehören natürlich die Länder der Europäischen Union, aber auch die USA und natürlich die China. Gerade in Asien geht das Umdenken hin zu umweltfreundlicheren Technologien weiter.

10. Stichwort Klimaschutz: Wo sehen Sie die Herausforderungen für die globale Schifffahrt in den nächsten Jahren?

Die Handelsschifffahrt ist ein internationales Geschäft, ebenso sind Klimawandel und Klimaschutz globale Themen. Die weltweite Flotte gehört zu den größten Emittenten von Klimagasen, hier müssen wir ansetzen. Um sich der Herausforderung zu stellen, auch in dieser Branche und speziell in einem Nischensegment – der Projekt- und Schwergut-schifffahrt – den drastischen Auswirkungen der Erderwärmung insbesondere durch den in der jüngsten Vergangenheit erheblich gestiegenen Ausstoß von CO₂ Einhalt zu gebieten, bedarf es innovativer Konzepte und Lösungsansätze. Was also kann die Schifffahrt im Allgemeinen und was konkret können die Reeder im Speziellen tun, um die globale CO₂-Bilanz zu verbessern? Naheliegend sind selbstverständlich Maßnahmen, die den Treibstoffverbrauch der Transporter auf See reduzieren.

VI.

Interview & Unternehmensprofil

Interview & Unternehmensprofil



11. Was können Sie als Reeder also konkret tun, um Seetransporte noch umweltfreundlicher gestalten?

Wir benötigen eine Gesamtstrategie, die viele Maßnahmen kombiniert. Bereits durch eine geringfügige Reduktion der Reisegeschwindigkeit kann beispielsweise schon eine relativ hohe Menge Treibstoff gespart werden. Diesen Effekt kennt auch jede Privatperson, die bei moderaten Durchschnittsgeschwindigkeiten und einer angepassten Fahrweise im eigenen PKW feststellen wird, dass die Effizienz des Fahrzeugs durchaus gesteigert wird und sich der Treibstoffverbrauch erheblich verringert. Darüber hinaus können wir in der Schifffahrt allein durch die Verbesserung der Linienführung von Schiffsrümpfen und damit die Umsetzung eines an die Natur angelehnten Designs den Strömungswiderstand von Frachtern reduzieren. Die Schiffe benötigen also weniger Energie und fahren so viel effizienter. Ein innovatives Konzept, das dieses positive Ergebnis noch verbessern kann, ist unter dem Namen HAI-TECH derzeit Bestandteil aktueller Diskussionen in der Branche. Hierbei ist die besondere Rillenstruktur der Haifischhaut Vorbild für einen Schiffsaußenanstrich, der durch seine besondere Struktur den Bewuchs von Algen verhindert und den Strömungswiderstand reduziert.

12. Ein Großteil zusätzlicher Kapazitäten zur Energiegewinnung wird in den nächsten Jahren abseits der Küste in Offshore-Windparks geschaffen. Was kann der Logistiksektor beitragen, um von dieser Entwicklung zu profitieren?

Indem er seine Kernkompetenz nutzt und hier die geeignete Infrastruktur zur Verfügung stellt. Als weltweit führende Schwergutreederei haben wir weitreichende Erfahrungen im Schiffbau und beim Transport von Lasten mit teilweise über 1000 Tonnen Einzelgewicht. Zusammen mit unserem Partner HOCHTIEF entwickelt Beluga in einem Joint Venture unter dem Namen BELUGA HOCHTIEF Offshore eine Flotte von neuartigen Spezialschiffen für die Errichtung, die Instandsetzung und den Betrieb von Offshore-Windkraftanlagen. Die zunächst geplanten vier Spezialschiffe der nächsten Generation werden laden, transportieren und installieren können – ein Novum in der Branche. Der Schiffstyp, den wir entwickeln und betreiben wollen, ermöglicht die Montage der zukünftigen Offshore-Anlagen mit einer Höhe von über 100 Metern und einer Leistung von mehr als fünf Megawatt. Unsere Spezialschiffe sind zugleich Plattformen, die ihren Rumpf – mittels ausfahrbarer Beine – über Meeresspiegelniveau anheben und daher auch in einer Wassertiefe von über 50 Metern eingesetzt werden können. So wird die Montage auf See sicherer, effizienter und kostengünstiger. Das erste Spezialschiff dieser neuen Generation wird bereits 2012 einsatzbereit sein.