

Leb wohl, alte Lady

Hapag-Lloyd ist eine der ersten großen Reedereien der Welt, die eigene Schiffe gemäß strikter EU-Umweltstandards recyceln – fast alles wird wiederverwendet. Ein Blick hinter die Kulissen bei einer der größten Recyclingwerften in der Türkei ▶

TEXT: LEON JUKKA SCHULZ



NACH 25 JAHREN auf See ist in der Leyal-Werft Endstation für die „Milan Express“. Auch die „Mississauga Express“ und die „Ottawa Express“ werden hier recycelt



COMPANY LOG

Auf der Brücke unserer „Mississauga Express“ ist während dieser Reise etwas anders. Das Schiff lässt sich ungewöhnlich leicht steuern, von Containern keine Spur. Der Frachter, der bisher im AT2-Service Europa und Kanada verbunden hat, ist so leer wie selten. Und auch ein Hafen ist nicht in Sicht. Kapitän und Crew sind vorbereitet. Dann übernimmt der Lotse und fährt die „Mississauga Express“ auf ihren letzten Liegeplatz, die Leyal-Schiffswerft im türkischen Küstenort Aliğa. Ihre Endstation nach 25 Jahren auf See.

Die Werft, knapp 70 Kilometer von unserem Büro in Izmir entfernt, ist eines von 48 EU-zertifizierten Abwrackunternehmen weltweit. In Zusammenarbeit mit dem Unternehmen Dido Shipping S.A. werden in den Schiffsrecyclinganlagen der Leyal-Gruppe aktuell drei Hapag-Lloyd-Schiffe recycelt.

DR. KONSTANTINOS GALANIS, Director of Operations, Technical & Sustainability bei Dido Shipping S.A., begleitet uns bei der Besichtigung der Werft. Das Dock befindet sich auf einer Halbinsel vor Aliğa. Auf einem Hang liegt der Hauptsitz der Leyal-Gruppe, von wo aus das Schiffsrecycling koordiniert wird. Wir werden bereits erwartet. Die Fensterfront der Zentrale bietet einen perfekten Blick auf die „Mississauga



Fast 95 Prozent des Stahls werden wiederverwendet – ohne dass das Material an Qualität verliert

Dr. Konstantinos Galanis, Director of Operations, Technical & Sustainability bei Dido Shipping S.A.

Express“. Sie reiht sich ein in die vielen anderen, teils halb zerlegten Schiffe am Küstenabschnitt – darunter auch die „Milan Express“ und die „Ottawa Express“. Die drei Containerschiffe gehören zu einer begrenzten Anzahl von Schiffen, die gemäß den EU-Umweltnormen abgewrackt werden. „Wir wollen in der Branche zu den Vorreitern gehören. Es freut uns, gemeinsam mit Hapag-Lloyd den nächsten Schritt zu gehen und uns für einen umweltfreundlichen Recyclingprozess einzusetzen“, sagt Galanis. „Etwa vier Monate benötigt die Werft, um die Schiffe zurückzubauen und zu recyceln.“

Mit der EU-Einfluggung und Verwertung nach EU-Umweltnorm setzt Hapag-Lloyd neue Qualitätsmaßstäbe für die gesamte Industrie, die immer

wieder mit negativen Schlagzeilen zum Abwracken von Schiffen kämpft. Doch wie genau sieht eigentlich umweltfreundliches und sicheres Recycling unter Berücksichtigung der sozialen Verantwortung für Werftarbeiter aus?

Die Antwort auf diese Frage erhalten wir nur wenig später. Um zu unseren Schiffen zu gelangen, müssen wir in Schutzkleidung und Sicherheitsschuhe schlüpfen, Schutzbrillen aufsetzen und Gehörschutz sowie Staubmasken anlegen. Die volle Montur ist die Voraussetzung für das Betreten des Werftgeländes. „Sicherheit, Umweltschutz und das Wohl unserer Mitarbeiter:innen haben bei uns höchste Priorität“, so Caner Ozdogan, zuständig für die Sicherheit bei der Leyal-Gruppe, als er uns die Schutzkleidung überreicht. Bei

IM DOCK liegen etliche halb zerlegte Schiffe. Etwa vier Monate braucht die Werft für die Demontage und das Recycling



DIE LEYAL-WERFT, knapp 70 Kilometer von unserem Büro in Izmir entfernt, ist eines von 48 EU-zertifizierten Abwrackunternehmen weltweit





NACH UND NACH hievt der Kran einzelne Stahlsegmente aus dem Inneren des aufgeschnittenen Schiffsrumpfs



„Dass Hapag-Lloyd die Schiffe unter deutscher Flagge recycelt, um sicherzustellen, dass sie gemäß höchster Umweltstandards verwertet werden, ist einzigartig in der Industrie

Dimitri Ayvatoglu, Head of Business Development and External Affairs, Loyal Group

24 Grad und Sonne kann einem da schon mal ziemlich warm werden. **ZUM GLÜCK** müssen wir nicht weit gehen. Etwa 100 Meter von der Loyal-Zentrale entfernt treffen wir bereits auf die „Mississauga Express“. Von dem 15.000 Tonnen schweren Schiff ist zum Zeitpunkt unseres Besuchs nur noch die Hälfte übrig. Gerade wird die Brücke des 2.808-TEU-Containerschiffs zerlegt. Ein riesiger Kran direkt im Inneren des aufgeschnittenen Schiffes hilft, die Tonnen an Stahl aus unserem Frachter zu hieven. Ähnlich wie beim Schneiden eines Kuchens wird das Schiff erst in größere Stücke zerteilt und anschließend von den Arbeitern der Werft so zerlegt, dass die Einzelteile von Lkw abtransportiert werden können. „Fast 95 Prozent des Stahls werden wiederverwendet – ohne dass das Material an Qualität verliert“, erzählt Galanis. Die Stahlindustrie ist einer der klimaschädlich-

ten Wirtschaftszweige weltweit. Der durch diesen Recyclingprozess entstehende „grüne Stahl“ ist bei Stahlherstellern extrem beliebt, da auf diese Weise Treibhausgasemissionen eingespart werden. Auch bei Hapag-Lloyd wird der recycelte Stahl wiederverwendet: entweder gleich für ein ganz neues Schiff oder im Rahmen unseres Fleet Upgrade Programs – beispielsweise für

einen neuen Bug eines noch in Betrieb befindlichen Frachters.

Um das Recycling auch über die Verwertung des Stahls hinaus so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten, nutzt Hapag-Lloyd die vorgeschriebenen Register für Gefahrstoffe an Bord (Inventory of Hazardous Materials/ IHM) für die Erstellung von Recyclingplänen. Das aktualisierte Register wird ▶

KURZ ERKLÄRT: EU SHIP RECYCLING REGULATION (EU SRR)

Karmenu Vella, der ehemalige EU-Kommissar für Umwelt, Maritime Angelegenheiten und Fischerei, bezeichnete sie als „driving force for change“: Seit 2019 ordnet die EU Ship Recycling Regulation (EU SRR) das Abwracken von Handelsschiffen. Sie hält europäische Reedereien dazu an, ihre Frachter in gelisteten Werften sicher und umweltfreundlich zu recyceln und beschränkt das Mitführen gefährlicher Materialien an Bord. Damit setzt die EU SRR als erste Verordnung ihrer Art die bereits 2009 verabschiedete Hongkong-Konvention um, die globale Standards für nachhaltiges Schiffsrecycling festlegt.



SÄMTLICHE BESTANDTEILE werden penibel sortiert und für den Abtransport bereitgestellt (l.)



zusammen mit den Plänen vor dem Recycling bei einer vom Flaggenstaat genehmigten Klassifikationsgesellschaft eingereicht. „Die IHM-Liste erfasst 15 Gefahrstoffe, darunter auch Stoffe wie Asbest oder ozonabbauende Gase mit Angaben zu Standort und ungefährender Menge“, erklärt Rakesh Bhargava, Director Global bei Sea Sentinels. Das in Singapur ansässige Unternehmen unterstützt uns bei administrativen Aufgaben im Vorfeld des Recyclingprozesses und übernimmt vor Ort die Überwachung der Schiffswerft. „Nach der Prüfung wird von der Behörde eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung ausgestellt. Anhand der IHM-Liste können alle Gefahrstoffe identifiziert und beim Rückbau umweltgerecht entsorgt werden“, so Bhargava.



Wir gehen die Extrameile, weil wir davon überzeugt sind, dass ein umweltfreundliches Recycling extreme Vorteile bietet

Silke Lehmköster, Senior Director Fleet Management, Hapag-Lloyd

Eine ganze Menge administrativer Aufwand, der für das umweltfreundliche Recycling von Schiffen betrieben werden muss. Doch damit nicht genug: Für eine nachhaltige Zukunft bringt Hapag-Lloyd diese Schiffe vor dem Recycling unter die Deutsche Flagge, um sicherzustellen, dass sie unter Berücksichtigung der höchsten in der Branche existierenden Standards verwertet werden – ein weiterer Kraftakt. „Wir gehen die Extrameile, weil wir davon überzeugt sind, dass ein umweltfreundliches Recycling extreme Vorteile bietet“, sagt Silke Lehmköster, Senior Director Fleet Management

bei Hapag-Lloyd. „Damit unterstreichen wir unsere hohen Standards in Bezug auf Nachhaltigkeit – und das nicht nur für unsere Neubauten und unsere aktuelle Flotte im Rahmen unseres Fleet Upgrade Programs, sondern auch für Schiffe, die ihr Lebensende erreicht haben.“

BEI UNSEREM PARTNER, der Leyal-Gruppe, stößt das auf Anerkennung. „Dass Hapag-Lloyd nun diese Schiffe unter der deutschen Flagge recycelt, um sicherzustellen, dass sie gemäß der höchsten Umweltstandards verwertet werden, ist einzigartig in der Industrie“, sagt Dimitri Ayvatoglu, Head of Business Development and External Affairs. Die Partnerschaft mit der Leyal-Gruppe in Aliğa wird also andauern. In den nächsten Jahren werden viele weitere Schiffe recycelt werden müssen – und das natürlich unter den höchsten Umweltstandards der EU. ■



DIE PLAKETTE aus gebrauchtem Stahl der „Mississauga Express“ ist ein Geschenk von Leyal und steht für einen Meilenstein, den Hapag-Lloyd als Vorreiter beim Schiffsrecycling in der Branche erreicht hat



„Reedereien können die Flagge wechseln, um Regulierungen wie der EU-Verordnung zu entgehen. Hapag-Lloyd geht bewusst einen anderen Weg und zeigt, wie man nachhaltig Schiffe recyceln kann. Dieser Einsatz für den Umweltschutz und die Sicherheit der Beschäftigten im Schiffsrecycling ist vorbildlich

Christian Bubenzer, Einflaggen-Manager Deutsche Flagge, Berufsgenossenschaft Verkehr

Hapag-Lloyd Green Ship Recycling



UMFLAGGEN

Für eine nachhaltige Zukunft bringt Hapag-Lloyd vor dem Recycling Schiffe unter die Deutsche Flagge, um sicherzustellen, dass sie unter den höchsten in der Branche existierenden Standards verwertet werden.

KOOPERATION NACH EU-NORM

Das Schiff wird nach Gewicht an die Recyclingwerft verkauft. Hapag-Lloyd entledigt sich jedoch nicht der weiteren Verantwortung, sondern strebt eine langfristige Kooperation an.

ABWRACKWERFT

Das Schiff wird zerlegt und umweltgerecht recycelt. Alle gefährlichen, nicht recycelbaren Materialien werden zuvor identifiziert. So ist garantiert, dass alle Materialien zu 100 Prozent entsorgt oder verwertet werden.

ABTRANSPORT

Nachdem das Schiff zerlegt ist, werden die Teile zu Stahlmühlen transportiert. Hier wird der gebrauchte Stahl weiter zerkleinert.

STAHLSCHELZE

Die kleinen Stahlpartikel werden bei mehr als 1.500 Grad eingeschmolzen. Später können sie etwa für ein neues Schiff oder den neuen Bug eines noch in Betrieb befindlichen Frachters eingesetzt werden.