

Nachrüsten mit Weitsicht

Florian Franken ist Geschäftsführer der Firma TEHAG, die Lösungen zur Abgasreinigung von Verbrennungsmotoren anbietet. Er betont: Die deutsche Binnenschifffahrt braucht weiterhin Förderprogramme für die Umrüstung von Dieselmotoren, um nicht abgehängt zu werden.



Das mobile Serviceteam der TEHAG im Einsatz – hier bei der Umrüstung des Schiffs „Antonela“.

SUT: Herr Franken, wofür steht TEHAG?

Florian Franken: Für „Technologie und Handelsgesellschaft“, das kommt von unserer Historie: Wir waren in den 1990er Jahren eine Verwaltungsgesellschaft für umwelttechnische Patente. Die Spezialisierung auf Abgasreinigung kam später.

SUT: Sie bieten Lösungen zur Abgasreinigung für Lkw, Baumaschinen und diverse andere Anwendungen. Welche Bedeutung hat die Schifffahrt für Ihr Geschäft?

Franken: Unsere Produkte sind für jede Anwendung einsetzbar, wir können jeden Dieselmotor nachrüsten – vom Minibagger über Schiffsmotor und Lokomotive bis zum Generator. Für die Binnenschifffahrt gilt wie für andere Branchen: Die Nachrüstung bedeutet keinen direkten Kundennutzen, dafür eine globale Wirkung auf Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz. Daher reagieren unsere Kunden meist erst, wenn es eine öffentliche Auflage gibt – man denke an die Umweltzonen im Straßenverkehr vor 20 Jahren. Bei der Nachrüstung sind die Schifffahrt und die Schienenfahrzeuge heute unsere wesentlichen Standbeine. Wobei wir uns mit Blick auf die aktuellen politischen Entwicklungen darauf einstellen, dass die Binnenschifffahrt perspektivisch zumindest in Deutschland wegfallen wird.

SUT: Inwiefern stellen Sie sich darauf ein?

Franken: Unter dem Eindruck der aktuellen haushaltspolitischen Entwicklungen sehen wir das Risiko, dass das Thema Nachrüstung von Abgasreinigungssystemen für die deutsche Politik keine nennenswerte Bedeutung mehr hat. Gleichzeitig werden in den Niederlanden Förderprogramme für Nachrüstungen großzügig ausgebaut. Insofern konzentrieren wir uns perspektivisch mehr auf die niederländische Schifffahrt.

SUT: Sind denn Förderungen die einzigen Treiber für Umrüstungen?

Franken: Nicht die einzigen, aber wesentliche. Die individuellen Kosten für eine Umrüstung sind vergleichsweise hoch und der Mehrwert, den man damit schafft, spiegelt sich nicht in einem monetären Vorteil wider; das Schiff fährt nicht schneller oder kann mehr Ladung aufnehmen, es ist halt „nur“ sauber unterwegs. Die wirtschaftliche Situation würde eine solche Investition kaum rechtfertigen; so grün kann kein Daumen sein. Für unser Haus kann ich bestätigen, dass die Projekte, die wir realisiert haben, alle durch das Förderprogramm Nachhaltige Modernisierung der Binnenschifffahrt respektive das Vorgängerprogramm unterstützt wurden – mit Ausnahme der Projekte der öffentlichen Hand.

SUT: Die Binnenschifffahrt gilt ja als relativ sauber ...

Franken: Stimmt, aber andere Verkehrsträger wie Bahn und Straße haben bei ihrer Umweltbilanz in den letzten 20 Jahren erhebliche Schritte nach vorne gemacht, die Binnenschifffahrt kaum. Daher sind dort Motoren auf einem technischen Stand unterwegs, die im Straßenverkehr in den letzten 15 Jahren schon gar nicht mehr erhältlich gewesen wären. So verliert die Binnenschifffahrt ihren Vorteil, den sie unstrittig auch heute teils noch hat. Dabei können wir mit unseren Technologien eine erhebliche Wirkung erzielen – gerade bei Großmotoren.

SUT: Wie sehen Ihre Lösungen konkret aus?

Franken: Ein klassisches Binnenschiff mit Acht- bis Zwölf-Zylinder-Motor leistet zwischen 700 und 1.200 Kilowatt und verbraucht zwischen 200 und 400 Liter Diesel in der Stunde. Die entsprechenden Partikel-Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen sind als Schadstoffe seit den 1990er-Jahren bekannt. Fast genauso lange haben wir auch schon Technologien, um diese nachhaltig zu reduzieren. Kohlenwasserstoffe, Partikel und Feinstpartikel sind bis zur Nachweisgrenze reduzierbar, Stickoxide zu 80 bis 90 Prozent – ohne größere Aufwendungen.

SUT: Wie lange dauert eine Umrüstung?

Franken: Anhand der Motordaten legen wir eine passende Abgasreinigungsanlage aus. Gemeinsam mit dem Eigner wird dann eine konstruktive Nachrüstlösung anhand der individuellen Bauraumsituation festgelegt. Üblich ist es, den Schalldämpfer zu entfernen und diesen Bauraum für die neue Abgasanlage zu nutzen. Ist die Positionierung geklärt, kann eine Umrüstung in drei bis fünf Tagen erledigt sein. Uns ist dabei klar: Zeit bedeutet für den Betreiber immer Verdienstausschlag und damit Kosten. Also versuchen wir, unseren Arbeitseinsatz so effizient wie möglich zu gestalten.



CHL PhotoDesign/Christian Lietzmann



TEHAG-Geschäftsführer Florian Franken fordert sowohl die Politik als auch die Branche zur Weitsicht auf.

SUT: Dafür kommt Ihre Mannschaft zum Kunden?

Franken: Ja, wobei wir gerne in der Werft arbeiten, weil wir keine Schiffbauer sind. Wenn mal etwa ein Halter umgesetzt werden muss, sollte das eine Werft zuliefern.

SUT: Können Sie über aktuelle Projekte berichten?

Franken: Uns ist es gelungen, den Eigentümer eines Tankschiffs von uns zu überzeugen, der einen der letzten Fördercalls genutzt hat. Wir stehen kurz vor Inbetriebnahme. Beeindruckt hat mich die Einstellung des über 70-jährigen Eigentümers: Er hat die noch bestehende Fördermöglichkeit mitgenommen, weil er damit einen Werterhalt respektive Mehrwert seines Schiffs erhält. Und wenn es eines Tages Auflagen gibt, was schon mehrfach politisch diskutiert wurde, ist er oder sein Nachfolger bereits bestens aufgestellt.

SUT: Was wünschen Sie sich von der Politik?

Franken: Auch wenn die Klimakrise unter den Wirren von Krieg und Krisen medial in den Rückstand geraten ist: Sie ist nicht vorbei. Es bleibt eine zentrale Aufgabe, klima-, umwelt- und gesundheitsschädigende Emissionen überall möglichst weitreichend zu reduzieren – und das können wir heute schon. Bei allen technischen Entwicklungen: Die Binnenschifffahrt wird noch über viele Jahrzehnte an konventionelle Kraftstoffe gebunden sein und damit täglich viele Tonnen Ruß, Partikel, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe in die Atmosphäre blasen. Wir können vorhandene Antriebe so sauber machen, dass sie aktuellen Abgasnormen entsprechen. Richtig ist aber auch, dass die individuellen Kosten so hoch sind, dass der einzelne Schiffseigner diesen gesellschaftlichen und umwelttechnischen Nutzen allein nicht tragen kann. Mit den Förderprogrammen der letzten Jahre gelang es, zumindest einige Motivierte von Nachrüstungen zu überzeugen. Ich befürchte, dass dieser eigentlich erst begonnene Weg sofort zum Erliegen kommt, wenn die Förderkulissen tatsächlich perspektivisch eingestellt werden. Insofern wäre mein Wunsch, dass die bestehenden Förderprogramme auch über 2026 hinaus erhalten bleiben und mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden. In anderen Ländern wird uns vorgezeigt, wie das geht.

Das Gespräch führte Susanne Löw.

DIESEL SAUBER, LEISE ZUKUNFTSFÄHIG



Seit 30 Jahren
Ihr zuverlässiger
Partner für
Rußpartikelfilter,
SCR-Systeme und
Schalldämpfer

Mit staatlicher
Förderung für Binnen-
und Küstenschiffe



Personenschiffe



Frachtschiffe



Behördenschiffe

TEHAG GmbH
Gutenbergstraße 42
D-47443 Moers
Telefon +49 2841 887850
info@tehag.de
www.tehag.com