

Spezialschiffe für den Offshore-Einsatz

Die Bremer Reederei Harren & Partner erschließt sich im Öl-Geschäft auf hoher See einen neuen Markt

VON KRISCHAN FÖRSTER

Bremen. „Combi Dock IV“ kommt zurück zur Lloyd Werft. Als viertes und letztes Schiff einer kleinen Serie war das Dockschiff im Januar vergangenen Jahres in Bremerhaven getauft worden. Ab Juli lässt die Bremer Reederei Harren & Partner (H&P) den knapp 170 Meter langen Frachter für gut 20 Millionen Euro umbauen. Für diese Summe, die in etwa einem Drittel des damaligen Kaufpreises entspricht, soll das Schiff für den Offshore-Einsatz umgerüstet werden. Mit einer ganzen Spezialflotte will Harren & Partner sich gemeinsam mit einem mächtigen Finanzpartner ein neues Geschäftsfeld erschließen.

Die Verträge mit der US-Investmentbank Goldman Sachs wurden erst vor wenigen Tagen endgültig besiegelt. Das Gemeinschaftsunternehmen Offshore Installation Group (OIG), an dem Goldman künftig drei Viertel und H&P weitere 20 Prozent halten, hat eine halbe Milliarde zur Verfügung. Für den Kauf einer norwegischen Offshore-Firma, vor allem aber für insgesamt sechs Schiffe, die Harren & Partner künftig bereedern wird. Als Dienstleister soll OIG künftig weit vor den Küsten Afrikas und Südamerikas gelegene Tiefsee-Bohrlöcher in bis zu 2000 Metern Wassertiefe anschließen. „Wir sehen große Chancen, mit diesem neuen Geschäftsfeld weiter zu wachsen und Geld zu verdienen“, sagt Firmenchef Peter Harren.

Mit einem ersten kleinen Küstenfrachter hatte der heute 66-jährige Kapitän und Diplom-Kaufmann seine eigene Reederei gegründet. 1995 folgte der erste Containerschiffsneubau mit vergleichsweise bescheidenen 500 Stellplätzen (TEU). Heute, 16 Jahre später, kommandiert Harren eine Flotte von 57 Schiffen und damit die größte Flotte Bremens. Für die Reederei fahren Container- und Schwergutfrachter, Tanker und Bulker. Die breit gefächerte Flotte soll das Risiko schwankender Raten in den einzelnen Schifffahrtsmärkten möglichst begrenzen. „Das hat uns auch in der zurückliegenden Krise enorm geholfen“, sagt der Firmenchef. Nun kommen die Offshore-Spezialschiffe und damit ein lukrativer Zukunftsmarkt hinzu.

Dockschiffe für Offshore-Einsatz

Strategisch geplant wird das Vorhaben erst seit zwei Jahren. Ausgelöst eher durch einen Zufall. Als 2009 das erste der vier Dockschiffe fertig war, wurde die Offshore-Industrie auf diesen neuen Bremer Schiffstyp aufmerksam, der nicht nur über einen großen Laderaum, kräftige Kräne und eine Heckrampe verfügte, sondern sich auch komplett ins Wasser absenken lässt. Dockschiff Nummer zwei wurde vom Fleck weg für den Einsatz im Golf von Mexiko eingechartert und entsprechend umgebaut. Die „Blue Giant“ erhielt Wohnkammern für knapp 200 Arbeiter, eine autarke Energie- und Wasserversorgung, eine Hubschrauber-Plattform, ein Dynamic-Positioning-System für das ankerlose Ausrichten auf hoher See und einen sechs mal sechs Meter großen Moonpool samt Dekompressionskammer für Taucher. Seit mittlerweile 26 Monaten ist die „Blue Giant“ jenseits des Atlantiks im Dienst – „zur vollen Zufriedenheit der Kunden“, sagt Harren. Sie ist das erste Schiff der OIG-Spezialflotte.

Die heutige „Combi Dock IV“ folgt als „OIG II“ bereits Mitte September – und hat den ersten Auftrag bereits sicher. Vor der schottischen Westküste werden 100 Gezeitenturbinen (Unter-Wasser-Rotoren) installiert. Auf der Lloyd Werft bekommt das Schiff eine ähnliche Ausrüstung wie das Schwesterschiff: spezielle Offshore-Kräne,



Die „Blue Giant“ ist bereits für den Einsatz an Offshore-Förderplattformen konzipiert. Sie soll jetzt mehrere Schwesterschiffe bekommen. FOTO: H&P

die den Wellengang ausgleichen können, ein Positionierungssystem und Wohncontainer für die Arbeiter.

Auch alle weiteren Neubauten werden nach demselben Design gebaut, allerdings auf der Volkswerft in Stralsund. Zwei der je 100 Millionen Euro teuren Schiffe sind fest bestellt, dazu kommen zwei Optionen. Alles Dockschiffe, auch wenn diese besondere Fähigkeit im Offshore-Einsatz nicht allzu häufig gebraucht wird. Es sei denn, ein patentiertes Rohrverlegesystem, gemeinsam von H&P mit einem Partner entwickelt, kommt künftig zum Einsatz. Dann würden ganze Batterien von Rohrtrommeln auf einer Barge in den Laderaum eingeschwommen – was dann eben nur die OIG-Schiffe können. Auch das Verlege-System wurde neu konzipiert und soll deutlich zeitsparender als herkömmliche Anlagen sein.

Größter Vorteil der neuen Offshore-Flotte sei ihre Vielseitigkeit. Die gesamte für einen Einsatz benötigte Ausrüstung soll auf einmal geladen und an den Zielort gebracht werden. „Unsere Schiffe bieten drei Mal mehr Decksfläche als die Schiffe anderer Anbieter“, sagt Harren. Damit entfielen der Einsatz sonst zusätzlich benötigter Schwergutschiffe und zahlreiche Hafenanläufe. Das spart Zeit und Geld.

An zwei realen Projekten durchgerechnet, würde der Kunde mit der OIG-Flotte bis zu 40 Prozent der Kosten sparen können. „Denkbar ist, dass wir am Ende insgesamt zehn Schiffe aufbieten werden“, sagt Martin Harren, Sohn des Seniorchefs und ebenfalls Geschäftsführer der Reederei. Aber das werde die Zeit zeigen.

Hauptmarkt soll das Öl- und Gasgeschäft werden. OIG soll als Dienstleister bei der Erschließung schwer zu erreichender Ölfelder in großer Tiefe auftreten. „Wir werden nicht selbst bohren“, sagt Peter Harren. „Aber alles andere können wir anbieten.“ Den Anschluss des Bohrlochs mittels flexibler Rohre an die schwimmenden Raffinerien auf See, wobei auch spezielle Tauchboote zum Einsatz kommen. Reparatur und Wartung von Offshore-Anlagen, wie es die „Blue Giant“ bereits macht. Den Abbau von ausgemusterten Förderinseln. Oder eben die Installation von „grüner“ Technologie wie den Gezeiten-Turbinen vor Schottland. Lediglich bei Windkraft-Projekten, obwohl ebenfalls eine wachsende Branche, „haben wir erst einmal keine Ambitionen“, sagt Harren.

Fast zwei Jahre lang sei die Reederei auf „Brautschau“ für einen Großinvestor gewesen, bevor mit Goldman Sachs der passende und vor allem kapitalstarke Partner gefunden war. Es ist der zweite Versuch einer deutschen familiengeführten Reederei, mithilfe von Private-Equity-Kapital große Projekte zu stemmen, deren Finanzierung über Anlegergeld oder Banken nicht möglich wäre. Für die letztlich missglückte Premiere hatte Beluga mit dem US-Investor Oaktree gesorgt.

Bei Harren verweist man auf einen entscheidenden Unterschied. Zwar sei, wie ursprünglich auch bei Beluga, ein späterer Börsengang angedacht, die Zusammenarbeit mit der US-Investmentbank sei aber auf die Offshore-Firma OIG begrenzt, „ein Rückgriff auf die Reederei ist ausgeschlossen“. Diese soll familiengeführt bleiben –

mit inzwischen drei Harrens an der Spitze. Zudem sei die Reederei auch nicht in einer finanziellen Notlage.

Die Krise habe zwar viel Geld gekostet, „wir sind auch noch nicht endgültig durch“, sagt Peter Harren. Die Erträge seien auch heute noch nicht wieder auf dem gewünschten Niveau angekommen, „aber wir kommen über die Runden“. 2010 habe das Betriebsergebnis bereits wieder mit einem zweistelligen Millionenbetrag im Plus gelegen.

Vor allem gebe es in der Flotte keine Sanierungsfälle, auch habe bislang noch keiner der mittlerweile 3500 Anleger Geld verloren. „Das ist der Vorteil einer gemischten Flotte“, so der Reeder. Das Unternehmen, das im Büroпарк Oberneuland residiert, hat somit kaum Federn lassen müssen, der Personalstamm ist im Vergleich zu den Vorjahren sogar deutlich angewachsen: H&P beschäftigt derzeit 150 Mitarbeiter an Land (2008: 100) und fast 2000 Seeleute (2008: 1100) an Bord der Schiffe.

An der konventionellen Flotte mit etwa 60 Frachtern und Tankern will die Harren-Familie festhalten. „Das ist und bleibt unsere Basis“, sagt Harren. Große Neubauprogramme werde es vorerst nicht mehr geben, Ersatzbeschaffungen für ältere Einheiten oder günstige Zukäufe aber schon. So wurden im März vergangenen Jahres zwei weitere 17 000-Tonnen-Tanker übernommen. Und auch zwei auf der Berner Rolandwerft gebaute Schwergutschiffe der Reederei Scanscot, die zu Insolvenzfällen wurden, hat Harren & Partner übernommen. Sonst aber will Peter Harren seinem Motto treu bleiben: „Wir wachsen mit Qualität.“ Und Schiffe würden auch nie als Anlageobjekte bestellt, sondern immer nur dann, wenn sie am Markt gebraucht würden. So wie die neuen OIG-Schiffe.



Reederei-Chef Peter Harren.