

# Deutsche Seeschifffahrt

1. Quartal 2023

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



## 18 | INTERVIEW



Maritime Agenda:  
Uwe Schmidt (MdB),  
Lotse der SPD-  
Küstengang

## 22 | PORTRÄT



Reeder aus Leiden-  
schaft: Alexander  
Oetker und  
Rembert Clüsener

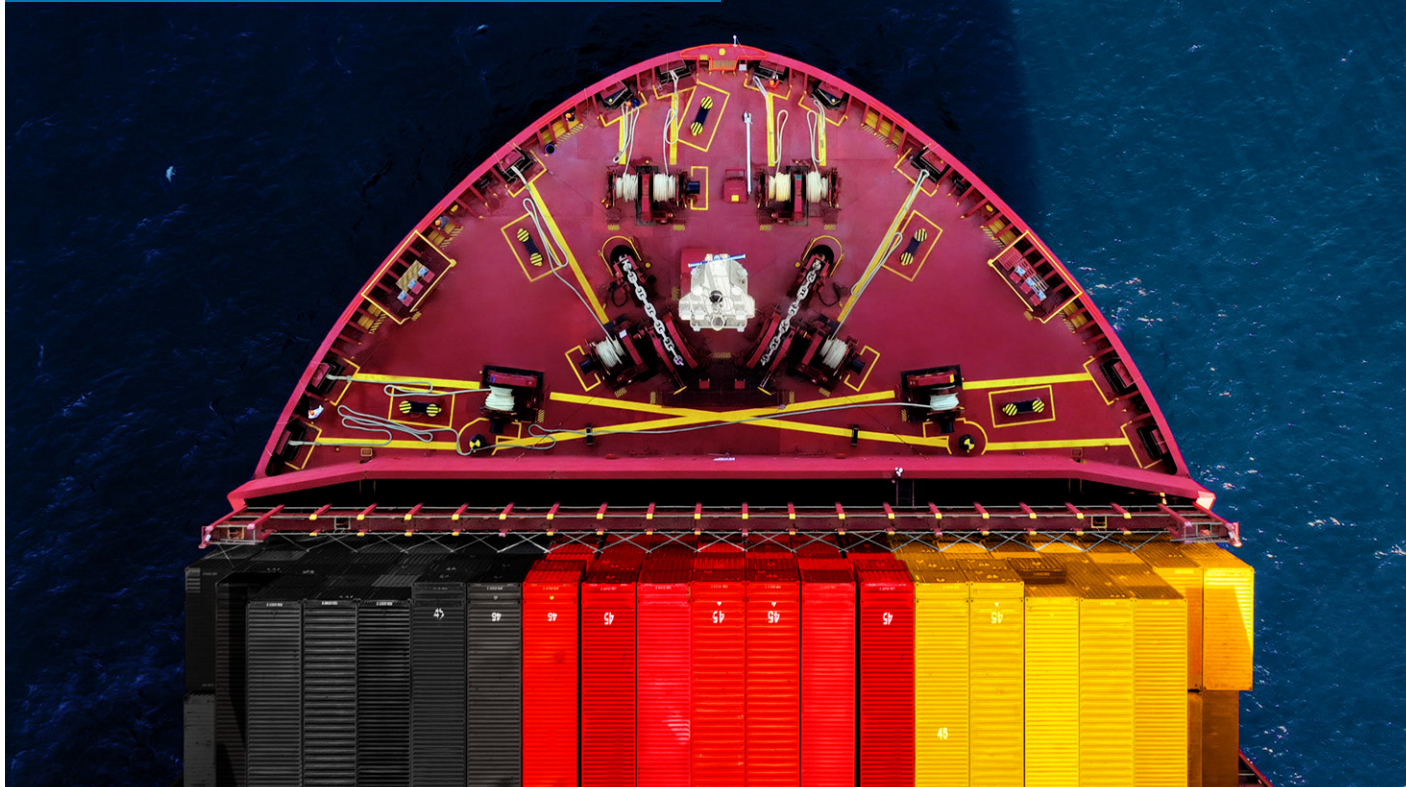
## 36 | KLIMASCHUTZ



Strategie: Hapag-  
Lloyd auf dem  
Weg zur Klima-  
neutralität 2045

## 12 | SCHIFFFAHRTSSTANDORT

# Nachhaltig auf Kurs Zukunft



**HOYER**

# Dein Partner für Bunker-Service

Betriebs- und Schmierstoffe für den  
sicheren Betrieb Deiner Flotte

**Infos unter**

Telefon +49 40 53798470

[hoyer-marine.de](http://hoyer-marine.de)

**Jetzt informieren**



## Von Abschieden und Anfängen

••• Theodor Fontane hat einmal gesagt: Abschiedsworte müssen kurz sein wie Liebeserklärungen. An beidem gilt es sich heute zu versuchen, denn wir nehmen dieser Tage Abschied von einem Reedereinamen, den viele in Deutschland lieb gewonnen haben.

Hamburg Süd wird als Marke gelöscht, das gab die Großreederei Maersk jüngst bekannt. Ihre rot-weißen Schiffe und Container verschwinden damit in die Geschichtsbücher. Ein Vorgang, der in der Schifffahrt grundsätzlich nicht ungewöhnlich ist. Viele bekannte Reedereien wurden im Laufe der Jahrzehnte verkauft oder verschmolzen, ließen oft nur die Erinnerung an ihre vormals strahlenden Namen zurück. Warum bewegt es dennoch viele in Deutschland, den Namen Hamburg Süd nun gehen zu sehen?

Jedenfalls liegt es nicht nur daran, dass die Reederei mit Hamburg einen großen Schifffahrtsstandort im Namen trug und sich viele Hamburger im Ausland darüber freuten, mit ihren Schiffen einen Gruß aus der Heimat zu sehen.

Schifffahrt ist weit mehr als Heimatverbundenheit, aber auch mehr als der Transport von Waren über das Wasser. Die meisten von uns in der Schifffahrt gehen mit dem beruflichen Eintritt in diese außergewöhnliche Branche eine starke emotionale Bindung mit ihr ein, nicht selten ein Leben lang. Die Internationalität, die Vielfalt, die Innovationskraft, die Weltoffenheit, die Technik und nicht zuletzt die Schiffe als solche – es gibt so viele gute Gründe, sich mit der Schifffahrt langfristig zu verbinden und von ihr fasziniert zu sein.

Wer seinen Beruf und vielfach auch seine Berufung in der Vergangenheit in der deutschen Schifffahrt gefunden hat, für den standen die



Foto: Gesche Jäger

Chancen hoch, mit der Hamburg Süd in Berührung zu kommen, eine Ausbildung bei ihr anzufangen oder auf einem ihrer Schiffe zu fahren. Die Hamburg Süd stand über mehr als ein Jahrhundert für Qualität im Reedereibetrieb und in der Seemannschaft, für Engagement für den Schifffahrtsstandort und besonders auch für den maritimen Nachwuchs.

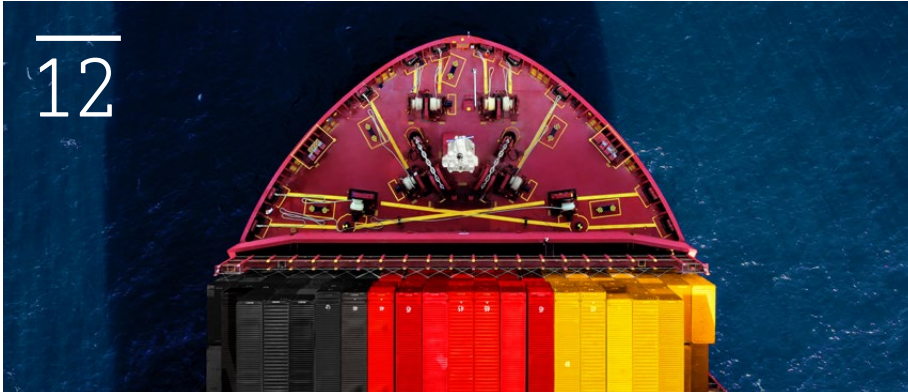
Der Abschied von Hamburg Süd bedeutet für uns aber nicht nur den Verlust eines Traditionsnamens und Wehmut bei der Erinnerung an vergangene rot-weiße Zeiten. Denn dieser Abschied ist wie jeder auch ein Anfang. Der Anfang eines notwendigen und neu erstarkten Engagements der immer noch vielen deutschen Schifffahrtsunternehmen, dem dringend benötigten Nachwuchs für die Schifffahrt die Faszination unserer Branche aufzuzeigen.

Am Beispiel der Hamburg Süd lässt sich erklären, dass ein Job in einer Reederei und auf unseren Schiffen weit mehr ist als nur ein Beruf. Lassen Sie uns deshalb den Abschied vom Namen Hamburg Süd als Ansporn nehmen, um gemeinsam mit der nächsten Generation an Nachwuchskräften die inspirierende Welt der Schifffahrt abermals neu zu entdecken.

Ihre

Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR

# Inhalt

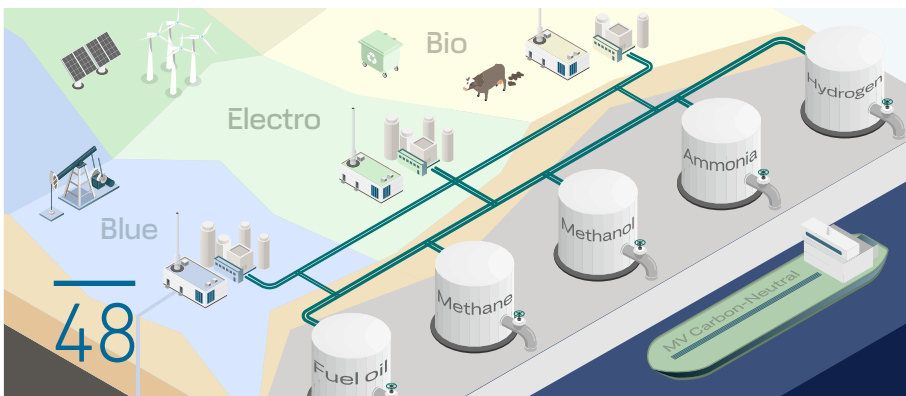


## MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**  
Neues aus den Unternehmen
- 12 TITEL: BRANCHENBILANZ**  
Nachhaltig Kurs Zukunft: Perspektiven des Schiffsstandorts Deutschland  
*Kommentar von Dr. Martin Kröger*
- 18 POLITIK**  
Interview mit dem Lotsen der Küstengänge in der SPD-Bundestagsfraktion, Uwe Schmidt
- 21 PERSONALIE**  
Der neue Maritime Koordinator
- 22 REEDERPORTRÄT**  
Mit Eifer bei der Sache: Alexander Oetker und Rembert Clüsener

## MARITIME LOGISTIK

- 28 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen
- 30 ROUND TABLE**  
Klassentreffen: Vertreter der führenden Klassifikationsgesellschaften diskutieren über alternative Brennstoffe und weitere Themen
- 34 JUBILÄUM**  
Erfolgsgeschichte im Werden: zehn Jahre JadeWeserPort
- 36 STRATEGIE**  
Klimaneutralität 2045: Was die Reederei Hapag-Lloyd unternimmt, um ihr Ziel zu erreichen



## MARITIMES LEBEN

### 44 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

### 46 EVENT

Schiffahrt trifft Politik: Die Highlights des traditionellen Reederessens

### 48 KONFERENZ

LNG & Future Fuels: Wie Experten die aktuellen Trends bewerten

### 50 MISSION MENSCH

Serie: Deutsche Seemannsmission und ihre Standorte. Teil 3: Rotterdam

### 52 PORTRÄT

Was Gründungsdirektor Klaus Bernhard Staubermann mit dem Deutschen Hafnsmuseum vorhat

## PORTFOLIO

### 40 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

### 42 VERSICHERUNGEN

Die Sanktionen gegen Russland verunsichern Versicherer und Reedereien

## RUBRIKEN

6 LUFTBILD Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der maritimen Wirtschaft

26 MARKTBERICHT Die Lage der Seeschiffahrt im Überblick

43 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion



## Farbenfrohe Phytoplanktonblüte

••• „Die Farbe des Ozeans liefert uns wichtige Informationen über das Phytoplankton, die Gesundheit des Ozeans und das globale Klima“, sagt Ivona Cetinić, Ozeanografin an der Morgan State University und Mitglied des NASA-Labors für Ozeanökologie.

Hohe Chlorophyllwerte treten etwa vor der Küste Argentiniens auf. Dieses Gebiet, das als „Schelfbruchfront“ bekannt ist, liegt an einer Kreuzung von Meeresströmungen. Die Nährstoffe, die sie mit sich führen, sorgen im Frühjahr und Sommer oft für schillernde Phytoplanktonblüten. Sie sind auf Satellitenbildern in natürlichen Farben besonders gut zu erkennen. Als im November

der Sommer in der südlichen Hemisphäre näher rückte, wurde vor der Küste Argentiniens eine Phytoplanktonblüte sichtbar. Turbulente Bedingungen am Rande des Kontinentalschelfs führten zu Wasserwirbeln, die von Phytoplankton gezeichnet waren und das Wasser blau und grün färbten.

Diese mikroskopisch kleinen pflanzenähnlichen Organismen nehmen Kohlendioxid aus der Atmosphäre auf und geben Sauerstoff ab. Das Phytoplankton wirkt wie die Lunge der Erde und hat etwa die Hälfte des gesamten Sauerstoffs auf der Erde produziert.



## | PROFILE |



### CARSTEN REHDER

Generationswechsel bei Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei: **1 Jonas Meinhardt** ist seit November Geschäftsführer. Er hatte vorher Managementpositionen in der Bremer Zech Group (u. a. Zeaborn) inne. Carl Rehder, Sohn von Unternehmenschef Thomas Rehder, ist seit 2021 im Beirat des Unternehmens.

### CLIA

Nachhaltigkeit wird das große Thema von **2 Sascha Gill** als Vizepräsident des Kreuzfahrtverbands Clia. Gill, der Erfahrung an Bord von Kreuzfahrtschiffen mitbringt, will „die Branche bei der Verwirklichung ihrer Nachhaltigkeitsziele unterstützen“.

### BUNDESREGIERUNG

Neuer Koordinator der Bundesregierung für die

maritime Wirtschaft ist der Grünen-Bundestagsabgeordnete **3 Dieter Janecek** (s. Beitrag S. 21)

### MECKL.-VORPOM.

Auch die Landesregierung von Mecklenburg Vorpommern hat jetzt einen maritimen Koordinator:

**4 Jochen Schulte**, Staatssekretär im Schweriner Wirtschaftsministerium. Der Sozialdemokrat ist Jurist und war im Landtag von MV unter anderem Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses.

### MAN ES

**5 Gunnar Stiesch** ist seit Jahresbeginn Technologie-Vorstand des führenden Motorenherstellers MAN Energy Solutions. Der Ingenieur war bisher Leiter der Motorenentwicklung des Unternehmens. Bisher hatte Vorstandschef Uwe Lauber die Position in Personalunion ausgefüllt.

### BECKER MARINE

Ein Urgestein zieht sich zurück: **6 Dirk Lehmann** hört nach über 20 Jahren als Geschäftsführer von Becker Marine Systems auf. Sein langjähriger Mitstreiter Henning Kuhlmann ist nun alleiniger Chef.

### BLG

Bei der BLG Logistics Group angeheuert hat **7 Axel Bantel**. Er übernimmt die neu geschaffene Position des Geschäftsführers für Vertrieb im Bereich Automobile Logistics. Bantel war früher Deutschland-Chef des Auto-Carriers Wallenius Wilhelmsen.

### CARGOTEC

Zum 1. April übernimmt **8 Casimir Lindholm** den Posten des Präsidenten und CEO von Cargotec. Er löst Mika Vehviläinen ab. Lindholm war seit 2021 Mitglied im Verwaltungsrat.

### SMM

Die maritime Weltleitmesse SMM hat einen neuen Projektleiter: **9 Christoph Lücke** übernimmt von Claus Ulrich Selbach, der als Geschäftsbereichsleiter weiterhin die Verantwortung für Maritime und Technologiemesen trägt. Lücke ist bereits seit 2016 bei der Hamburg Messe.

### DEUTSCHE MARINE

Flottillenadmiral **10 Sascha Rackwitz** ist neuer Kommandeur der von Kiel aus geführten Einsatzflottille 1. Sein Vorgänger, Flottillenadmiral Henning Faltn, wechselt als „Military Advisor“ nach Washington. Rackwitz war früher U-Boot-Kommandant.

### MCN

Stellvertretende Geschäftsführerin beim Maritimen Cluster Norddeutschland wird die

MCN-Geschäftsstellenleiterin in Mecklenburg-Vorpommern, **11 Katrin Caldwell**. Ebenfalls von MV aus koordiniert als turnusmäßiger Vertreter **12 Hanns-Christoph Saur** die Küstenländer im MCN-Vorstand.

### VDR

Der Verband Deutscher Reeder hat zwei Positionen in seiner Geschäftsstelle neu besetzt: **13 Thomas Kleyboldt** ist seit Jahresbeginn Pressesprecher. Er trägt auch die redaktionelle Verantwortung für die „Deutsche Seeschifffahrt“. Der Kommunikationsprofi kommt von der Commerzbank. Um das Thema Ausbildung kümmert sich im VDR künftig **14 Holger Jäde**, als langjähriger Leiter der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt in Bremen ein versierter Kenner der Materie.



## Heegewaldt wird BSH-Präsident

••• Anfang März hat Helge Heegewaldt sein Amt als Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) angetreten. Der 46-jährige Volljurist folgt Dr. Karin Kammann-Klippstein, die Ende des Jahres 2022 in den Ruhestand wechselte.

Der VDR begrüßte die Berufung: Das BSH habe einen ausgezeichneten Verwaltungsfachmann gewinnen können, der mit seinem Erfahrungsschatz und seiner Expertise eine Bereicherung für die wichtigste Schifffahrtsbehörde



**Wachwechsel.** Helge Heegewaldt (Bild links) ist neuer Präsident des BSH. Er folgt auf Dr. Karin Kammann-Klippstein, die von Bundesverkehrsminister Volker Wissing im Rahmen des Reederessens (s. S. 46) feierlich verabschiedet wurde (Bild rechts).



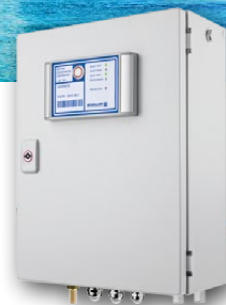
des Landes sei, sagte VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim. „Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit.“ Das BSH sei für den Verband und seine Unternehmen von zentraler Bedeutung und Ansprechpartner in zahlreichen relevanten

Themengebieten. Heegewaldt war bisher im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion in unter-

schiedlichen Funktionen tätig. Zuletzt leitete er das Personalreferat des BMDV. An den beiden Dienststellen in Hamburg und Rostock sowie auf fünf Schiffen arbeiten rund 1.000 Beschäftigte aus über 100 Berufen für das BSH.

## SYSTEM SOLUTIONS FOR THE FUTURE

### Oil Mist Detection & Gas Monitoring



**SCHALLER**   
**AUTOMATION**  
 OUR PASSION. YOUR SAFETY.  
 - since 1956 -

[www.schaller-automation.com](http://www.schaller-automation.com)



Terminalbetreiber, J M Baxi

Ports & Logistics ist eines der  
führenden Hafenunternehmen  
in Indien.

## Hapag-Lloyd investiert in indischen Transportmarkt

Im Rahmen ihrer „Strategy 2023“ hat die Reederei Hapag-Lloyd ihr Engagement im Terminalbereich weiter intensiviert. Ende Januar erwarben die Hamburger eine substantielle Beteiligung an einem führenden privaten Terminal- und Inland-Transport-Dienstleister in Indien. Das Unternehmen J M Baxi Ports & Logistics

beschäftigt rund 5.400 Mitarbeiter und wickelt ein Volumen von etwa 1,6 Millionen Standardcontainern (TEU) ab.

„Terminal- und Infrastrukturinvestitionen sind ein wesentlicher Baustein unserer strategischen Agenda, und Indien ist einer unserer bedeutendsten Wachstumsmärkte“, sagte Rolf Habben

Jansen, CEO von Hapag-Lloyd. Zuletzt hatte die Reederei das Terminalgeschäft des chilenischen Unternehmens SM SAM übernommen. Außerdem hält sie Anteile an der italienischen Spinelli Group sowie an Terminals in Wilhelmshaven, Hamburg, Tanger (Marokko) und Damietta (Ägypten).  
[www.hlag.com](http://www.hlag.com)

Foto: Hapag-Lloyd AG

## VDR verurteilt sexuelle Belästigung an Bord

Der Verband Deutscher Reederei ist entsetzt über die hohe Fallzahl bei sexueller Belästigung auf Handelsschiffen. „Die Ergebnisse sind schrecklich“, sagte VDR-Präsidentin Gaby Bornheim. Hintergrund ist die jüngste Umfrage der Women’s International Shipping & Trading Association unter mehr als 1.000 weiblichen Seeleuten aus 78 Ländern: Zwei

Drittel der Befragten gaben an, von ihren männlichen Kollegen an Bord belästigt und eingeschüchert zu werden; ein Viertel der Frauen bestätigte, dass körperliche und sexuelle Belästigung in der Schifffahrt an der Tagesordnung seien. Bornheim forderte die Unternehmen auf, übergriffiges Verhalten zu ahnden und nicht zu verharmlosen.

[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

**Teamwork.** Der Frauenanteil an Bord ist relativ gering. Erklärtes Ziel der Branche ist aber, ihn in den nächsten Jahren deutlich zu steigern.



Foto: ultramansk - stock.adobe.com



**Durchbruch.** Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO hat die fünfte Schutzzone deklariert.

## IMO: Mittelmeer wird ECA-Zone

Ab 1. Mai 2025 gilt für den Schiffstreibstoff im Mittelmeer ein Schwefelgrenzwert von 0,1 Prozent statt der bisher üblichen 0,5 Prozent. Dies ist das Ergebnis von langjährigen Verhandlungen. Hintergrund ist, dass Hafenstädte die Verschmutzung durch Schiffe eindämmen wollen. Weitere ECA-Zonen sind die Ostsee, die Nordsee, die Nordamerika-Zone, die Küstengebiete vor den Vereinigten Staaten und Kanada umfasst, sowie das Gebiet der Karibik um Puerto Rico und die Jungferninseln.  
[www.imo.org](http://www.imo.org)

Foto: imo.org



Foto: top100.de

**Award.** Ökonomen der Uni Wien bewerteten Unternehmen nach ihrer Innovationsstärke.

## NSB wieder Top-Innovator

••• Die Reederei NSB ist erneut mit dem Titel „Top-Innovator“ ausgezeichnet worden. Die Jury bewertete mehr als 500 Unternehmen nach über 100 Kriterien. „Das ist ein toller Start ins Jahr!“, sagt Tim Ponath, Chief Executive Officer von NSB. „Die Auszeichnung unterstreicht, dass wir weitere Strukturen geschaffen haben, die uns nachweislich fit für die Zukunft machen. Das ist eine wichtige Botschaft für unsere Mitarbeiter, aber auch für unsere Kunden und Partner.“

[www.nsb-group.com](http://www.nsb-group.com)



**Upgrade.** Die „Windea Leibniz“ kann nun 85 Servicemitarbeiter beherbergen.

Foto: BSM/Mathias Giebichenstein

## BSM: „Windea Leibniz“ noch flexibler

••• Das von Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) gemanagte Service Operation Vessel (SOV) „Windea Leibniz“ hat auf der Ulstein-Werft in Norwegen eine umfangreiche Modernisierung erfahren. Mit einer Aufstockung der Kabinen von 60 auf über 80 wurde das Schiff von einem SOV zu einem Commissioning Service Operation Vessel (CSOV) umgewandelt. Die Installation eines neuen höhenverstellbaren Podestes für die bewegungsausgleichende Gangway macht das Schiff in Offshore-Windparks noch flexibler. Außerdem erhielt das

Schiff einen zusätzlichen Sockel am Heck für den Einsatz in der Ostsee, der den vorhandenen für die Nordsee ergänzt. Das Upgrade erweitert den Einsatzbereich der „Windea Leibniz“.

„Offshore-Windenergie ist ein wesentlicher Bestandteil für den Erfolg und die Transformation des Energiesektors hin zu nachhaltigen und grünen Lösungen. Die Aufrüstung macht die ‚Windea Leibniz‘ noch attraktiver für den Markt“, sagt Matthias Müller, Geschäftsführer der Reederei Bernhard Schulte Offshore.

[www.bs-shipmanagement.com](http://www.bs-shipmanagement.com)

## Dänemark digitalisiert Schiffsregister

••• Der Flaggenstaat Dänemark hat jetzt das weltweit erste digitale Schiffsregister eingeführt. Die Eintragung der registrierten Schiffe erfolgte bisher manuell. Die dänische Seeschiffahrtsbehörde erklärte, der Schritt werde die Arbeitsbelastung durch schnellere und effizientere Arbeitsabläufe für alle Beteiligten verringern. Gleichzeitig verbessere das System die Sicherheit und Kontrolle im Zusammenhang mit der Schiffsregistrierung.

### Größenordnung.

Im dänischen Register sind mehr als 6.000 Schiffe registriert.

[www.dma.dk](http://www.dma.dk)

Foto: Michael Ntessen – stock.adobe.com

## CENTRE OF EXCELLENCE



**Technologie.** Live-Leistungsdaten für mehr Transparenz und Effizienz.

## Oldendorff eröffnet „Centre of Excellence“

••• Oldendorff Carriers hat am Standort Dubai ein Centre of Excellence (COE) eröffnet. Das COE umfasst eine moderne Videowand, die Live-Informationen über die Leistung der eigenen und der in Zeitcharter fahrenden Schiffe liefert. Die Einrichtung ist so konzipiert, dass sie Echtzeitdaten nutzt und Informationen für eine schnellere Entscheidungsfindung liefert, um Kosteneffizienz und geringere Emissionen zu erreichen.

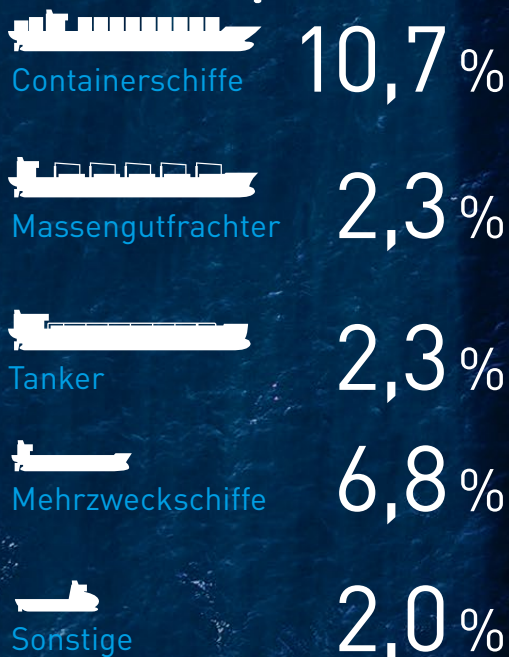
Seit 2017 hat Oldendorff Carriers die Technologie für das Flottenleistungsmanagement an Bord seiner Schiffe installiert. Das COE bietet eine Plattform zur Analyse und Verarbeitung der von den Schiffen empfangenen Big Data. Die analysierten Daten werden in einem klaren und übersichtlichen Format auf der Videowand angezeigt und ermöglichen eine genaue Überwachung der Schiffsleistung. [www.oldendorff.com](http://www.oldendorff.com)

Foto: Oldendorff

# Nachhaltig Kurs Zukunft

| **Schiffahrtsstandort** | Der Verband Deutscher Reeder hat die wichtigsten Eckdaten zur Branchenentwicklung vorgestellt. Nachwuchsförderung und Klimaschutz stehen ganz oben auf der Agenda der Unternehmen.

Text: Thomas Kleyboldt



## Platz 1

Containerschiffahrt  
nach Anzahl  
der Schiffe



## Platz 7

der Welt-  
handelsflotte

### Marktanteil

Die deutsche Flotte ist im Containersegment und bei den Mehrzweckfrachtern im internationalen Vergleich besonders stark. Insgesamt steht sie auf Rang 7.

Anteil der deutschen Flotte an der weltweiten Schiffahrt nach Schiffstyp und Anzahl der Schiffe

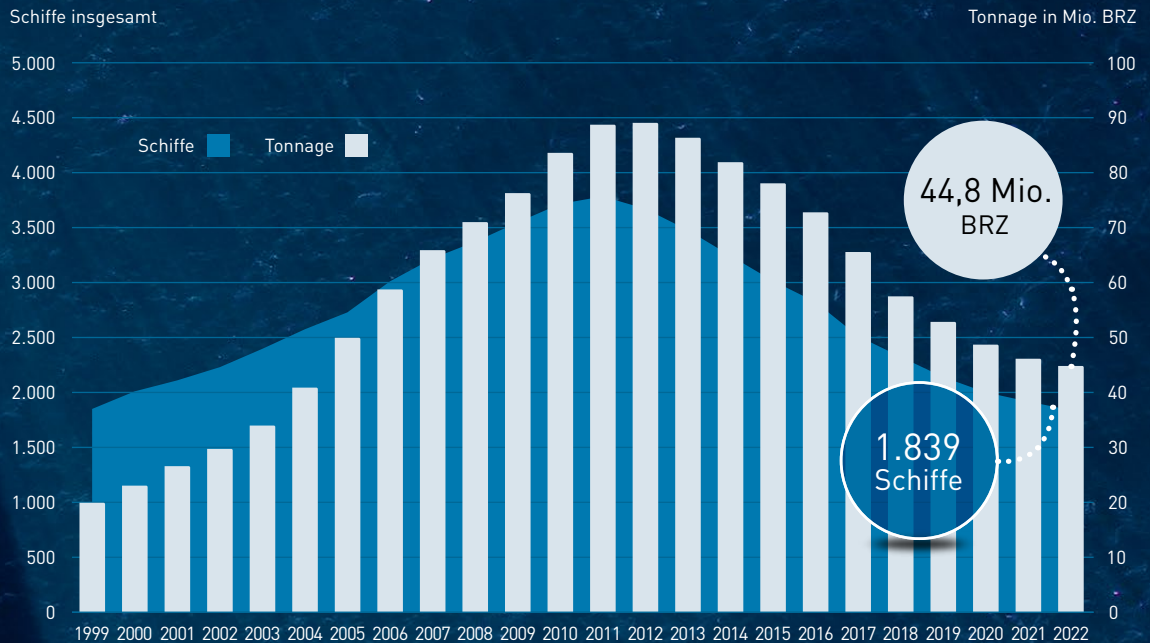
Quelle: IHS/SeaWeb, VesselsValue/  
vesselsvalue.com; Stand: 02.2023

## Entwicklung der deutschen Handelsflotte

Seit dem Höchststand 2012 ist die Zahl der Schiffe in deutschem Eigentum um mehr als die Hälfte zurückgegangen. Der VDR sieht nun aber eine Bodenbildung.

Schiffe mit mehr als 100 BRZ

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie/ Verband Deutscher Reeder, jew. zum 31.12.; ab 1990 einschl. der in Mecklenburg-Vorpommern registrierten Schiffe; gerundete Werte



**W**ie steht es um die Seeschifffahrt in Deutschland? Wie entwickelt sich die Beschäftigung auf See und an Land? Welche Herausforderungen müssen die Unternehmen meistern? Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat dazu aktuelle Branchenzahlen vorgestellt.

Nach zwei sehr guten Ausnahmejahren sei inzwischen eine Normalisierung der Märkte mit auskömmlichen Raten eingetreten, sagte VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim. Es gelte nun, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schifffahrtsstandortes weiter zu stärken, die Bemühungen zur Ausbildung und Nachwuchssicherung für die Branche zu intensi-

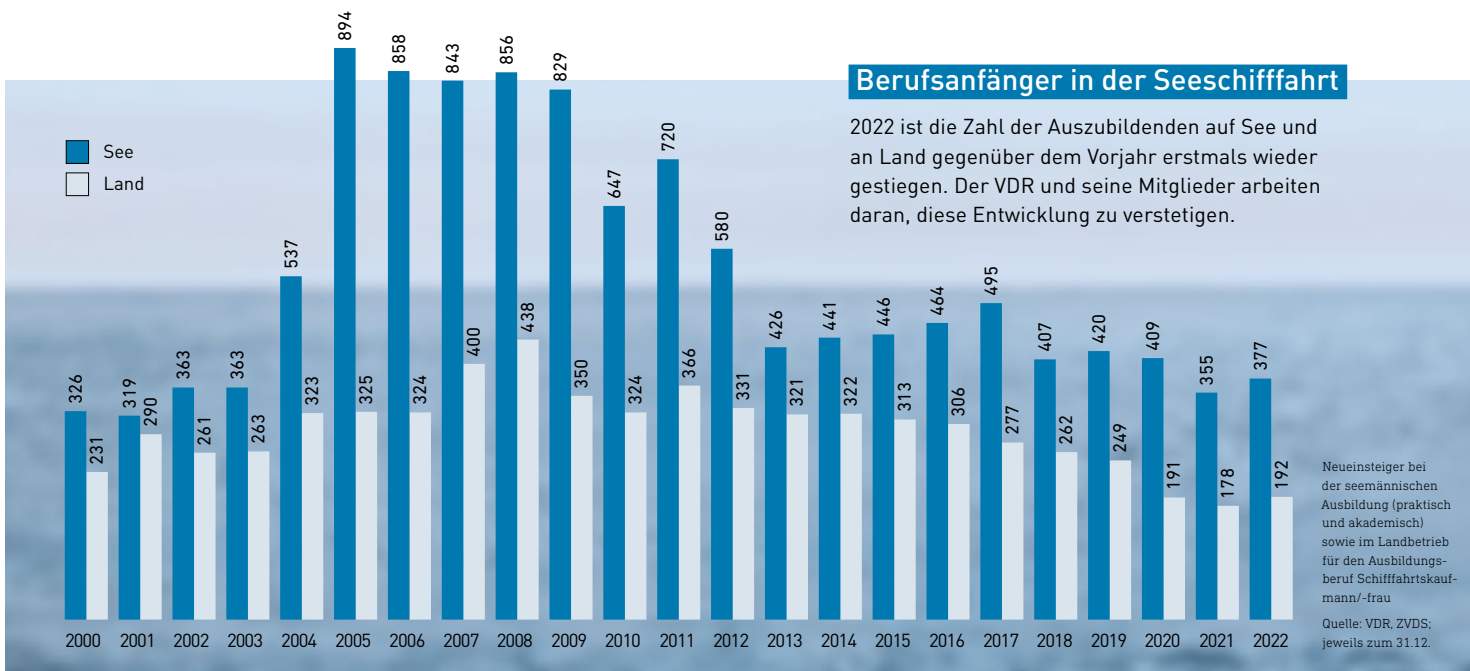
vieren, die deutsche Handelsflotte bis 2050 klimaneutral zu betreiben und Deutschland seinen Zugang zu freien, sicheren Seewegen und zum Welthandel zu sichern.

**| Geopolitische Sorgen |** Der seit einem Jahr andauernde Krieg in der Ukraine habe nach wie vor auch Auswirkungen auf die internationale Seeschifffahrt. So säßen immer noch 364 Seeleute und 62 Schiffe in der Ukraine fest, so Bornheim: „Wir sorgen uns sehr um die Seeleute, die auch nach einem Jahr Krieg in der Ukraine immer noch nicht nach Hause zurückkehren konnten. Wir appellieren an alle Beteiligten, den Seeleuten alsbald eine Rückkehr in ihre Heimatländer zu ermöglichen.“ Der Krieg verändere auch die →

### Pressegespräch.

VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim (M.) und Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger (r.) präsentieren die Branchenzahlen. Links: Pressesprecher Thomas Kleyboldt.





→ Märkte für die Seeschifffahrt, weit über die Grenzen des Schwarzen Meeres hinaus. So transportieren etwa 40 Prozent der Welthandelsflotte Energie, Tendenz steigend. Es sei sicher, dass sich im Rahmen des strengen und auch von der deutschen Seeschifffahrt uneingeschränkt unterstützten Sanktionsregimes gegen Russland langfristig Anlaufpunkte und Handelsrouten verschieben würden, insbesondere beim Transport von Energie über See. Deutschland sei dabei, seine Importinfrastruktur für Flüssigerdgas in sehr kurzer Zeit vollständig neu aufzusetzen, mit einem klaren Fokus auf Seetransporten,

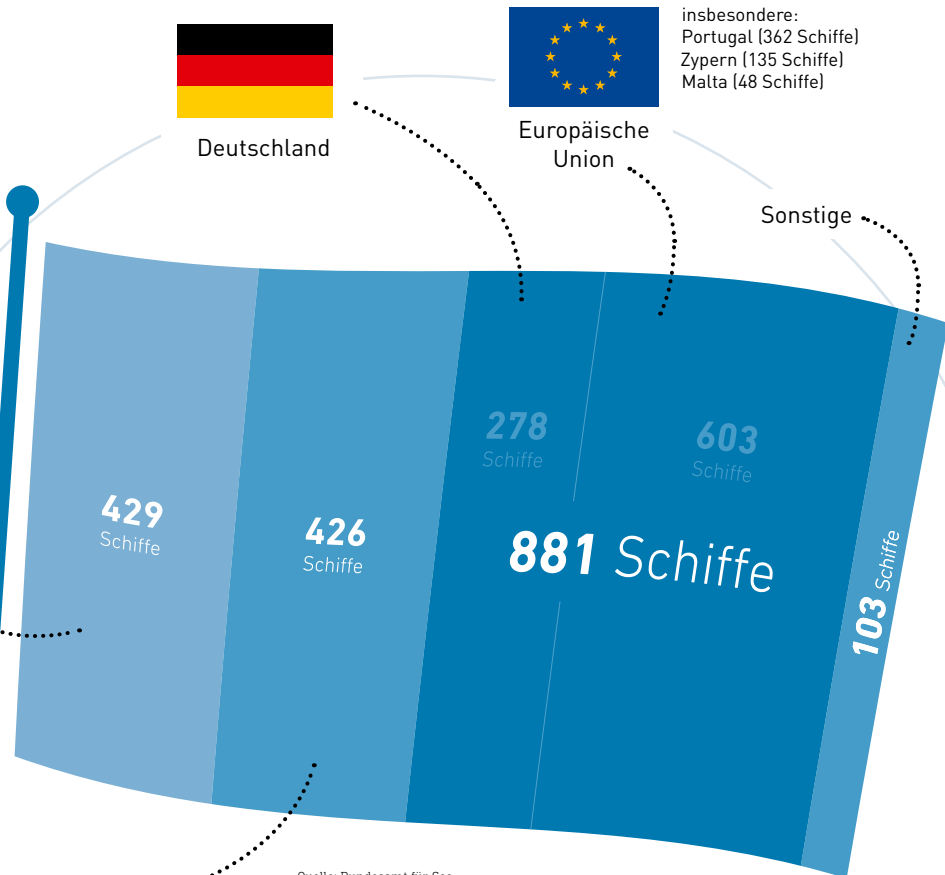


insbesondere:  
Portugal (362 Schiffe)  
Zypern (135 Schiffe)  
Malta (48 Schiffe)

Sonstige

### Flaggenstruktur der deutschen Handelsflotte

Knapp die Hälfte der Schiffe fährt unter deutscher bzw. europäischer Flagge. Ansonsten werden anerkannte Qualitätsflaggen wie Liberia oder Antigua und Barbuda genutzt.



Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie/  
Verband Deutscher Reeder,  
Stand: 31.12.2022



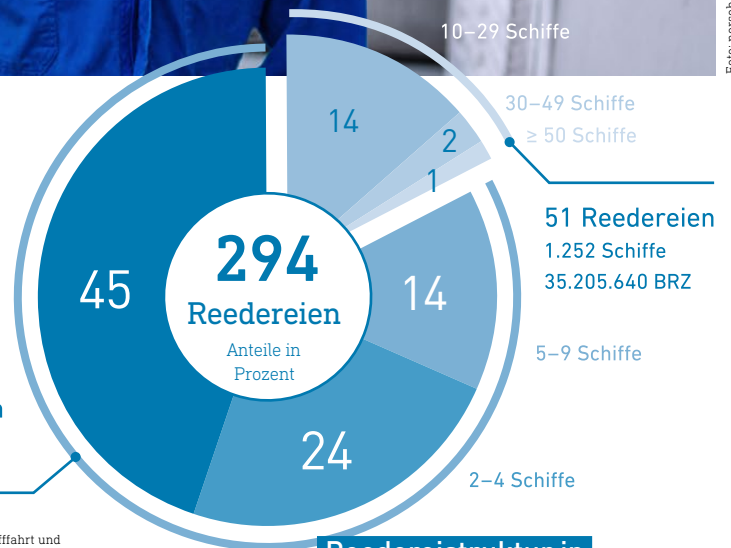
Foto: narsob, Igor Kardasov - stock.adobe.com

erklärt Bornheim: „Die beste Vorbereitung auf veränderte Versorgungsnotwendigkeiten und künftige Krisen ist für Deutschland, seine Handelsflotte und seine Führungsrolle als maritime Leitnation weiter zu stärken. Dies verschafft Deutschland den notwendigen verlässlichen Zugang zum internationalen Handel, zu Rohstoffen und Vorprodukten aus aller Welt. Schifffahrt ist zweifelsohne kritische Infrastruktur und sichert auch die Versorgung der Bevölkerung im Krisenfall.“

**| Bei Containerschiffen führend |** Aus Deutschland wird aktuell die siebtgrößte Handelsflotte der Welt betrieben. Bei der Containerschiffsflotte belegt Deutschland vor China Platz 1, was die Anzahl der Schiffe angeht, die von Deutschland aus bereedert werden. Ende 2022 waren in deutschen Schiffsregistern insgesamt 1.839 Schiffe (Vorjahr 1.917) mit 44,8 Mil-

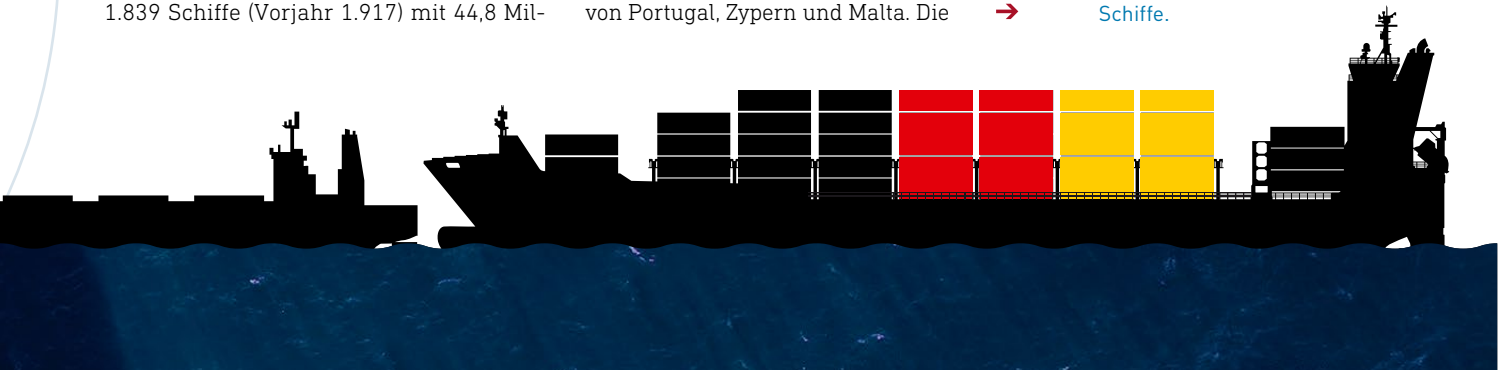
Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie / Verband Deutscher Reeder, Stand: 31.12.2022; gerundete Werte

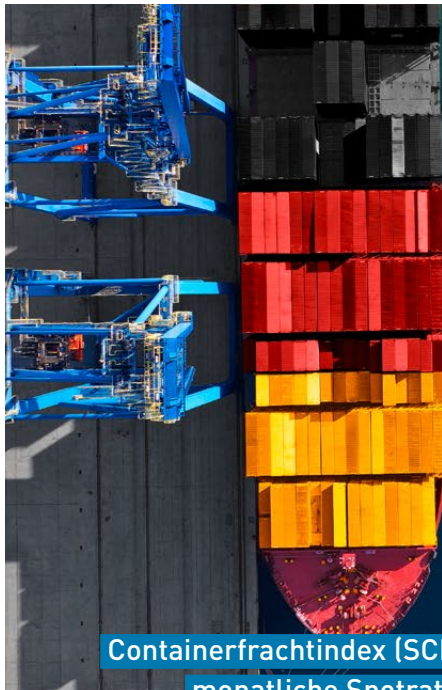
lionen BRZ registriert (Vorjahr: 46,1 Millionen BRZ). Zu einem großen Teil – rund 48 Prozent – führen die Schiffe der deutschen Handelsflotte heute die Flagge eines EU-Landes am Heck, insbesondere von Portugal, Zypern und Malta. Die →



**Reedereistruktur in Deutschland**

Die Schifffahrtsbranche in Deutschland ist ausgesprochen mittelständisch geprägt. Nur ein Sechstel der Unternehmen verfügt über zehn oder mehr Schiffe.

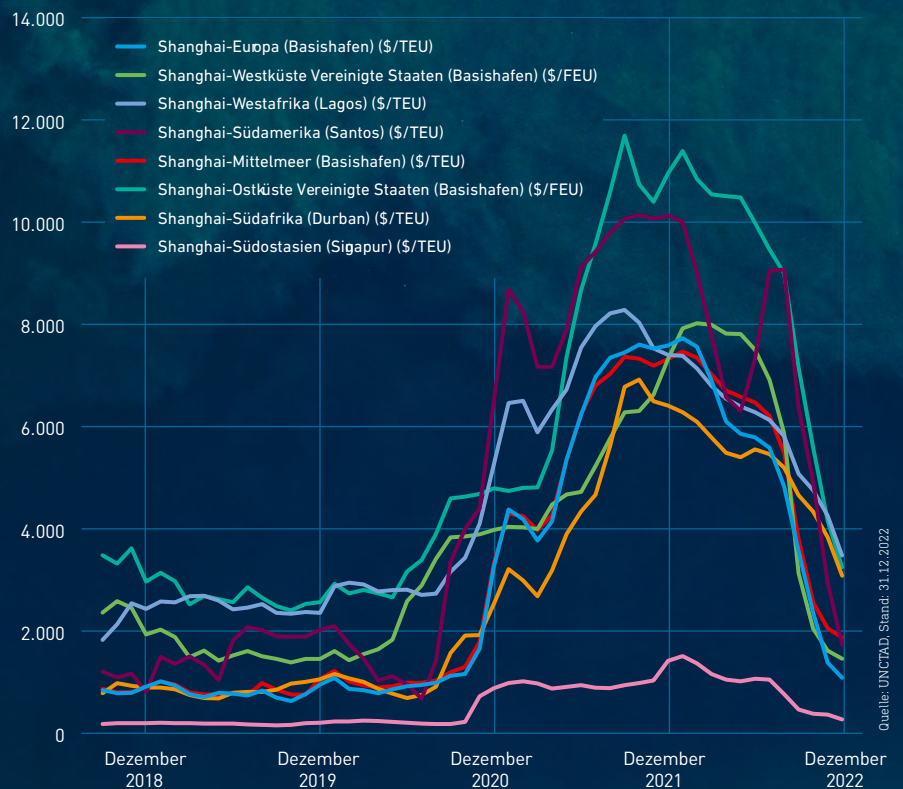




### Containerfrachtindex (SCFI), monatliche Spotraten (Sept. 2018 – Dez. 2022)

Zurück auf Start: Nach den zwei Boomjahren unter anderem infolge der pandemiebedingten Lieferkettenengpässe haben die Preise für Containertransporte auf den typischen Routen wieder deutlich nachgegeben.

ausgewählte Routen, in US-Dollar



→ Anzahl der unter deutscher Flagge fahrenden Seeschiffe liegt bei 278 Schiffen (Vorjahr 275).

Die Zahl der in Deutschland insgesamt sozialversicherungspflichtig beschäftigten Seeleute hat sich zuletzt wieder leicht erhöht auf 7.079 (Vorjahr: 6.927). Ebenso stieg die Zahl der deutschen Beschäftigten um 200 Personen auf 4.540 deutsche Seeleute an. „Diesen erfreulichen Beschäftigungseffekt führen wir vor allem zurück auf das aktuell positive Marktumfeld und hoffen hier auf eine weitere Fortsetzung“, sagte VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger.

**| Fokus auf Nachwuchs |** Erfreulich sei auch, dass die Zahl der Berufsanfänger in der Seeschifffahrt mit 377 (Vorjahr 355)

leicht gestiegen sei. Auch bei Schifffahrtskaufleuten gab es ein Plus. Der Bedarf an gut ausgebildeten Nachwuchskräften ist aber weiterhin groß und kann derzeit nicht ausreichend gedeckt werden. Deshalb seien hier weitere Anstrengungen erforderlich, so Kröger. Prognosen der internationalen Schifffahrtsverbände gingen davon aus, dass im Jahr 2026 nahezu 90.000 Schiffsoffiziere weltweit fehlen werden.

„Der Pool der ausgebildeten Nachwuchskräfte wird immer kleiner und der Wettbewerb um junge Talente immer härter“, sagte Bornheim. „Es droht ein Wissensverlust, der zu einer erheblichen Schwächung des maritimen Standortes führen kann. Die Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland für die Zukunft bleibt eine unserer wichtigsten Aufgaben.“

Deshalb rufen wir als VDR das Jahr 2023 als Jahr der Ausbildung aus. Wir müssen wieder deutlich mehr junge Talente für die Seeschifffahrt begeistern.“ Mit dem Jahr der Ausbildung 2023 möchte der VDR den Fokus auf die Nachwuchsgewinnung und die vielfältigen Karrierechancen in der Seeschifffahrt legen.

**| Transformation im Blick |** Ganz oben auf der Agenda des Verbandes und der Mitgliedsunternehmen steht das Thema Klimaschutz. Schon heute ist die Schifffahrt das effizienteste Transportmittel, um Waren international zu transportieren. Doch nun gilt es für die Branche, eine der größten Investitionsnotwendigkeiten aller Zeiten zu meistern: die Umsetzung der Transformation der Schifffahrt zu einem

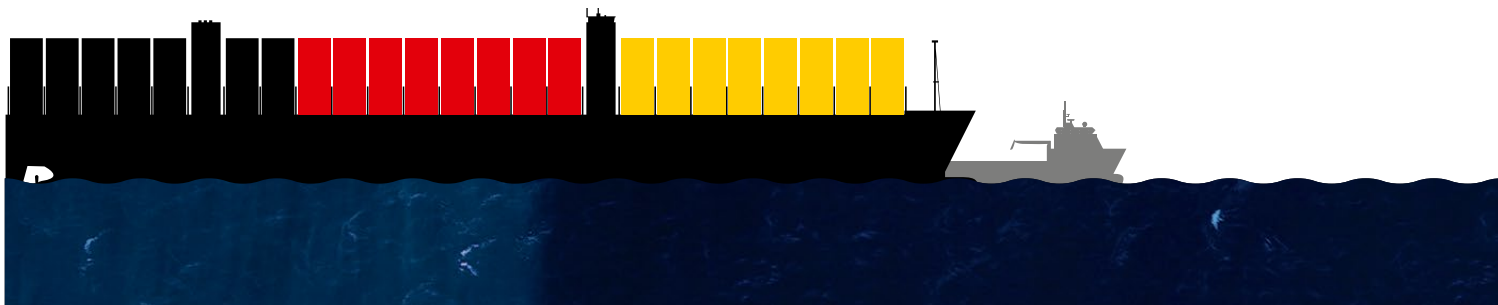






Foto: aerial-drone, Blue Planet Studio - stock.adobe.com

klimaneutralen Verkehrsträger innerhalb der kommenden 30 Jahre. Die Weltschifffahrt habe das klare Signal gesendet, bis zum Jahr 2050 global klimaneutral fahren zu wollen, erklärte Kröger. „Für uns geht es längst nicht mehr um das ‚Ob‘, sondern nur noch um das ‚Wie‘. Wir als Branche sind inzwischen weit ambitionierter als viele Staaten in der Welt, was die Trans-

formation der Seeschifffahrt angeht. Aber wir werden einen klimaneutralen Betrieb unserer Schiffe nicht alleine meistern können.“

Ein erster Hebel für die Klimaneutralität sei der Einsatz noch treibstoffeffizienterer Schiffe, sagte Bornheim. „Um das selbstgesteckte Ziel aber voll erreichen zu können, wird zusätzlich eine Revolution bei

den Treibstoffen benötigt. Die Schifffahrt braucht alternative Kraftstoffe in ausreichendem Maße sowie zuverlässig verfügbar, hergestellt aus Sonne, Wind oder Geothermie im sogenannten Power-to-Liquid-Verfahren.“ Schon weil die Schifffahrt keine Treibstoffe produziere, könne nach solchen Lösungen nur gemeinsam mit anderen und nur weltweit gesucht werden. |●●



## Deutschlands maritime Souveränität

●●● Deutschland ist ein rohstoffarmes Land. Gut 85 Prozent der für die Produktion von Gütern im Hochtechnologiebereich wichtigen Rohstoffe muss Deutschland importieren. Eine ähnliche Importabhängigkeit zeigt sich beim Bezug von Energie. Hier sind es rund 70 Prozent des Energieaufkommens Deutschlands, welche durch Importe diverser Energieträger gedeckt werden.

Zu uns nach Deutschland gelangen die meisten der Rohstoffe und inzwischen auch ein erheblicher Anteil des Erdgases über den Seeweg. Seeschiffe zählen deshalb zweifelsohne zu unseren wichtigsten Verkehrsträgern in Deutschland. Die über den Seeweg importierten Rohstoffe wiederum sind zentrale Bestandteile neuer innovativer deutscher Technologien und damit des Transformationsprozesses zu einer klimaneutralen Wirtschaft. So könne deutschen Unternehmen ihre Position im globalen Wettbewerb festigen und ausbauen. Die über See importierten Rohstoffe legen damit die Grundlage für nachhaltige Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland.

Mit über 1.800 Schiffen und der größten Containerschiffsflotte der Welt sind es unsere deutschen Reedereibetriebe, die mit ihren Schiffen die wichtige Versorgung unseres Landes über den Seeweg gewährleisten und damit Deutschlands maritime Souveränität überhaupt erst ermöglichen. Sie gilt es, mit aus Deutschland bereederten Schiffen sicherzustellen. Dafür ist es notwendig, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandorts aufrechtzuerhalten und stetig auszubauen: Das ist aufgrund der Bedeutung für die gesamte deutsche Wirtschaft weit mehr als nur eine Aufgabe unserer Schifffahrtsunternehmen. Es ist eine der Kernaufgaben der deutschen Wirtschaftspolitik in den kommenden Jahren.

**Dr. Martin Kröger**, Hauptgeschäftsführer des VDR

Foto: Bina Engel



# „Mehr denn je auf die Schifffahrt angewiesen“

| **Interview** | Der Lotse der SPD-Küstengang, **Uwe Schmidt**, über den maritimen Standort, chinesische Expansionsgelüste, eine deutsche LNG-Tankerflotte und die Nachwuchssorgen der Branche. Fotos: Offenblende/Valentin

**?** **Herr Schmidt, Sie sind der Mann für maritime Themen in der SPD-Bundestagsfraktion. Wie sind Sie von der Hafenvirtschaft in die Politik geraten?**

**Uwe Schmidt:** Für mich war alles Maritime schon immer attraktiv. Ich war im Betriebsrat des Gesamthafenbetriebs im Lande Bremen und später auch dessen Vorsitzender. Im Zusammenhang mit einer erfolgreich abgewendeten Entlassungswelle im Hafen bin ich in die SPD eingetreten. Dann bin ich über die Stadtverordnetenversammlung in die Bürgerschaft. Auch da waren Leute, die sich mit Hafenthemen und allem, was mit Salzwasser zu tun hat, beschäftigen, unterrepräsentiert. Und so ging das später weiter in den Bundestag.

**?** **Wie steht es denn heute um Deutschlands Häfen?**

**US:** Unsere Häfen sind als Arbeitgeber und auch als zentrale Energieumschlagplätze sehr wichtig. Aber die Konkurrenz schläft nicht. Antwerpen und Rotterdam sind nicht so stark geworden, weil sie dort bessere Arbeit leisten als bei uns. Von der Leistungsfähigkeit her müssen sich unsere Häfen nicht verstecken. Aber die Rahmenbedingungen sind unterschiedlich – da geht's dann um Themen wie die

Einfuhrumsatzsteuer, da haben wir in Deutschland klare Wettbewerbsnachteile. Natürlich ist die politische Strategie auch eine andere in unseren Nachbarländern: Der Hafen Rotterdam etwa ist nationale Aufgabe in den Niederlanden. Bei uns verteidigt in Hamburg, Bremen oder Wilhelmshaven jeder seinen kleinen Kirchturm. Das ist keine vernünftige Strategie.

**?** **Steigert es die Wettbewerbsfähigkeit, wenn man ausländische Investoren in Hafenerbetriebe holt – etwa chinesische?**

**US:** Beteiligungen an Hafenerbetrieben halte ich generell erst mal für richtig. Wir müssen dafür nur klare Spielregeln haben. An den Betriebsgesellschaften: kein Problem. Aber die Hafenerflächen gehören der öffentlichen Hand. Wir haben ja bei Piräus gesehen, was da schiefgehen kann, wenn der ganze Hafen verkauft wird. Mit den Chinesen kann man umgehen, aber man muss klar sagen, was geht und was nicht.

**?** **China ist innerhalb der vergangenen 20 Jahre auch zu einem der weltweit wichtigsten Schiffbauländer geworden. Wie bewerten Sie das?**

**US:** Im Schiffbau haben wir keinen Weltmarkt mehr. Wir haben den chinesischen

und den südkoreanischen Markt, ein bisschen Japan, der Anteil des europäischen Schiffbaus ist inzwischen verschwindend gering. Wir bauen in Deutschland nur noch Spezialschiffe und Kreuzfahrter. Diese Entwicklung ist nicht unkritisch: Was passiert denn eigentlich, wenn ein deutscher Reeder in China ein Schiff bauen will – und plötzlich bricht das Geschäft weg, etwa durch Sanktionen? Wo bleiben wir denn am Ende des Tages, wenn China – wie mehrfach verkündet – selber die Schifffahrt beherrschen will? Da müssen sich bei uns alle unterhaken. Es geht darum, dass wir perspektivisch in der Schifffahrt im Wettbewerb bleiben und eine eigene starke Schifffahrt erhalten. Wer eine starke eigene Seeschifffahrt im eigenen Land hat, bestimmt auch, wer welche Ressourcen bekommt. Deshalb haben wir auch den Vorschlag mit der LNG-Flotte gemacht.

**?** **Ein Vorschlag, der viel Aufsehen erregt hat. Bitte erklären Sie uns den Hintergrund.**

**US:** Unser Wirtschaftsminister Robert Habeck hat mit Katar einen LNG-Vertrag abgeschlossen. Was hat Katar gemacht? 100 LNG-Tanker in China bestellt. Und als sie gemerkt haben, dass der Markt anspringt, haben sie noch mal 60 bestellt. Da muss doch unsere Antwort sein: Wir bauen eine eigene Tankerflotte auf. Deutschland wird ja immer ein Energieimportland bleiben – selbst wenn wir die ganze Nord- und Ostsee mit Windrädern vollstellen und Bayern mit Photovoltaik zupflastern. Aber wir wollen auch bestimmen, woher die Energie kommt – ob aus Australien, aus Afrika, aus Südamerika oder aus Norwegen. Dafür müssen wir den Rahmen setzen. Wir müssen neue Antworten finden. Eine eigene LNG-Tankerflotte kann eine Antwort sein. →



**Gespräch.** Der SPD-Bundestagsabgeordnete Uwe Schmidt (Mitte) mit VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger (links) und DS-Redakteur Hanns-Stefan Grosch in Berlin.



## VITA

### Uwe Schmidt

- Jahrgang 1966
- Ausbildung zum Kfz-Mechaniker
- Seit 1987 beim Gesamthafenbetrieb im Lande Bremen (GHB) beschäftigt
- 1989 Abschluss zum Hafenfacharbeiter
- 1995 bis 2022 Betriebsrat beim GHB
- 2012 bis 2018 Betriebsratsvorsitzender beim GHB
- Seit 2010 Mitglied der SPD
- 2011 bis 2015 Stadtverordneter in Bremerhaven
- 2015 bis 2017 Abgeordneter der Bremischen Bürgerschaft
- Seit 2017 Mitglied des Deutschen Bundestags (Direktmandat Bremen II – Bremerhaven)
- Seit September 2021 Sprecher des Seeheimer Kreises
- Seit Januar 2022 Lotse der SPD-Küstengang
- Mitglied Verkehrsausschuss; stellvertretendes Mitglied u.a. Wirtschafts- und Haushaltsausschuss

### ? **Schiffe als Pipelines von morgen?**

**US:** Wir sind ein Industriestandort und wollen das auch bleiben. Wenn wir eine Dekarbonisierung – übrigens auch der Seeschifffahrt – wollen, brauchen wir die entsprechenden Kapazitäten. Weil die Versorgung über Pipelines nicht mehr so funktioniert, sind wir stärker auf die internationale Seeschifffahrt angewiesen.

### ? **Wie soll die LNG-Flotte aussehen: Wird der Bund jetzt Reeder?**

**US:** Der Bund hat einen ziemlich großen staatlichen Energieversorger. Der könnte zu den deutschen Reedern sagen: Wir wollen künftig, dass ihr uns die notwendige Energie hierher nach Deutschland fahrt. Mit den Gewinnen, die so ein Energieversorger in normalen Zeiten macht, lassen sich auskömmliche Charraten sicherstellen. Wir haben deshalb den Vorschlag gemacht, eine LNG-Tankschifflotte in staatlicher Hoheit aufzubauen, die nicht nur LNG, sondern auch Wasserstoff-Derivate wie Methanol und Ammoniak weltweit transportieren kann. Der Aufbau dieser LNG-Flotte sollte primär über Werft- und Produktionskapazitäten in Deutschland umgesetzt werden. Voraussetzung für den Betrieb der Schiffe sind dann natürlich deutsche Sozial- und Sicherheitsstandards an Bord und deutsche Flagge.

### ? **Die EU-Kommission schreibt inzwischen vielfach vor, alle EU-Flaggen gleich zu behandeln. Wie ordnen Sie da die deutsche Flagge ein?**

**US:** Mir geht es nicht um Symbolik, dass am Heck der schwarz-rot-goldene Wimpel hängt. Es geht darum, dass die hohen deutschen Arbeits-, Sicherheits- und Sozialstandards auch auf See eingehalten werden. Und dass wir unser maritimes Know-how und unsere Ausbildung sichern. Führungskräfte mit seemännischer Erfahrung brauchen wir im gesamten maritimen Cluster.

Die deutschen Ausbildungsstandards sind sehr gut und hoch, das ist nicht unter allen Flaggen der Fall. Sie brauchen aber gute Leute an Bord, um die heutigen Riesenschiffe zu steuern. Wenn so was wie mit der „Ever Given“ im Suezkanal hier auf der Elbe passieren würde: Der volkswirtschaftliche Schaden wäre enorm und kaum zu verantworten.

### ? **Sind viele kleinere Schiffe besser als wenige Großcontainerschiffe?**

**US:** Ich glaube, die Größenentwicklung der Schiffe kann so nicht ungebremst weiter-



Es ist wichtig, dass wir die maritime Ausbildung in allen Facetten stärken.

Uwe Schmidt, MdB,  
Lotse der SPD-Küstengang



gehen. Das machen die Lieferketten bald nicht mehr mit, und die Skaleneffekte haben sich ohnehin erschöpft.

### ? **Und der Umwelteffekt? Je mehr Schiffe, desto mehr Emissionen – jedenfalls solange sie mit herkömmlichen Treibstoffen fahren.**

**US:** Das werden wir ohnehin irgendwann verbieten müssen. Wenn heute eine moderne Ostseefähre mit Dual-Fuel-Antrieb in die schwedischen Schären fährt, macht sie spätestens dort den Fuel-Switch auf Methanol. Aber in unseren Häfen lassen die Schiffe ihre Maschine mit Marinediesel laufen. Hier wird der Gesetzgeber nachsteuern müssen. Die Reeder müssen sich hier mehr trauen und schneller den Wechsel zu nichtfossilen Treibstoffen einleiten.

### ? **Das Henne-Ei-Problem zwischen Motortechnik und Treibstoffverfügbarkeit dürfte sich absehbar lösen. Geht der Bund bei seinen Schiffen voran?**

**US:** Ganz klar ja: Wir werden z. B. den Forschungskutter „Uthörn“ perspektivisch mit grünem Methanol bebunkern können. Eine Idee ist, dafür Meerwassererelektrolyseanlagen zu betreiben, und das dann im industriellen Maßstab. Ich finde, Deutschland muss in der Technologie Weltmarktführer werden und auch bleiben. Das werden wir aus dem Bundestag unterstützen.

### ? **Zurück zur aus Deutschland bereederten Handelsflotte. Wie wichtig ist es, über eine starke Handelsflotte im eigenen Land zu verfügen?**

**US:** Als größter Industriestandort in Europa müssen wir Rahmenbedingungen dafür schaffen, unsere Versorgung, aber auch den Export über eine aus Deutschland betriebene Handelsflotte sicherzustellen. Weil Schiffe ohne gute Mannschaft nichts wert sind, ist es wichtig, die maritime Ausbildung in allen Facetten – also nicht nur Nautiker, sondern auch Techniker usw. –

zu stärken. Das haben wir sogar im Koalitionsvertrag stehen. Wir müssen mehr ausbilden, und wir müssen den Nachwuchs für die Schifffahrt interessieren.

Es geht da auch ums Image: Wir sollten aufhören, die Schifffahrt schlechtzureden. Aber Sie als Reeder müssen sich natürlich auch an Absprachen halten und dürfen nicht immer nur Geld vom Staat wollen. Deutsche Reeder bekommen eine Menge Fördermittel vom Bund für Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten, die aktuell nicht voll ausgeschöpft werden. Mein Appell an die deutsche Reederschaft ist deshalb, dass sie mehr gut ausgebildete junge Leute in die Schifffahrt bringen. Bilden Sie mehr aus, denn damit stärken Sie nicht nur Ihr Geschäft, sondern den ganzen maritimen Standort!

### ? **Was raten Sie einem jungen Menschen, der sich für die Schifffahrt interessiert?**

**US:** Gerade in meinem Wahlkreis sind wir immer noch sehr schiffahrtsaffin. Viele sagen: Hochinteressante Branche, da will ich hin, ich will an Bord etwas werden – aber die Rahmenbedingungen müssen stimmen. Auch die Reeder haben an vernünftigen Arbeits- und Sozialstandards ein Interesse, denn dann machen die Leute den Job an Bord gern, dann geht die Besatzung auch vernünftig mit dem Schiff um.

Die junge Generation hat heute allerdings andere Ansprüche. Work-Life-Balance ist wichtig. Die freuen sich nicht, wenn sie Überstunden bezahlt bekommen, die wollen lieber keine machen. Wir müssen den jungen Leuten deutlich machen, dass sie in der Branche eine gute Perspektive haben. Bei aller Akademisierung: Wir brauchen mehr Wertschätzung gegenüber denen, die Sachen ins Praktische umsetzen. Das heißt auch, ihnen etwas zuzutrauen und ihnen Verantwortung zu übertragen. Dafür ist die Schifffahrt genau das Richtige. ●●●

Eigentlich schade: Nach nur einem Jahr hat Claudia Müller ihr Amt als Maritime Koordinatorin aufgegeben und ist als Parlamentarische Staatssekretärin ins Landwirtschaftsministerium gewechselt. Dabei hatte sich Müller in der Branche schnell großes Ansehen erworben. Sie erwies sich als thematisch sattelfest und machte auch auf Großveranstaltungen wie der SMM eine gute Figur, was selbst dem politischen Gegner imponierte. „Eine exzellente Besetzung“, lobte etwa der CDU-Bundestagsabgeordnete Ingo Gädechens in der „Deutschen Seeschifffahrt“. Doch seit das Amt nicht mehr an die Funktion des Parlamentarischen Staatssekretärs gekoppelt ist, hat es ein wenig an Image eingebüßt. Schon unkte das Branchenblatt THB, der Posten werde womöglich nicht nachbesetzt.

**| Ökologie trifft Ökonomie |** Doch derlei Gerüchte haben sich schnell als haltlos erwiesen. Nun kommt Dieter Janecek. Der erfahrene Wirtschaftspolitiker sitzt seit zehn Jahren für die Grünen im Deutschen Bundestag. Er gab bei seinem Amtsantritt schon mal die Linie vor: „Deutschland hat sich mit Blick auf die Klimaneutralität ehrgeizige Ziele gesteckt. Ich möchte die maritime Wirtschaft dabei unterstützen, diese Ziele zu erreichen und zugleich wettbewerbsfähig zu bleiben.“ Man müsse vor allem innovative Lösungen zur Dekarbonisierung der Seeschifffahrt vorantreiben. Der 46-jährige Janecek sieht die Nationale

Mit Blick auf die maritime Wirtschaft sind es vor allem innovative Lösungen zur Dekarbonisierung der Seeschifffahrt, die wir vorantreiben müssen.



**Dieter Janecek (Die Grünen)**  
Koordinator der Bundesregierung für  
Maritime Wirtschaft und Tourismus

# Ein Kenner der Materie

**| Karriere |** Wichtige Aufgabe: Der grüne Wirtschaftspolitiker Dieter Janecek wird neuer Maritimer Koordinator der Bundesregierung.

Text: Hanns-Stefan Grosch

Maritime Konferenz im September in Bremen für diese Themen als wichtigen Meilenstein an.

Der VDR begrüßte die Berufung Janeceks: „Wir freuen uns sehr, dass ein sehr gut vernetzter und wirtschaftspolitisch versierter Politiker das für unse-

ren Schifffahrtsstandort so wichtige Amt übernimmt“, sagte Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger. Der künftig klimaneutrale Betrieb der Schiffe, der Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes, die Gewährleistung der stetigen Versorgung Deutschlands über den Seeweg mit Gütern, Rohstoffen und Energie und die Gewinnung von qualifiziertem Nachwuchs für die Reedereien seien große Herausforderungen. „Die langfristige Sicherung des Erfolges und der Stärke der deutschen Seeschifffahrt erfordern mutige, kreative und koordinierte wirtschaftspolitische Weichenstellungen im politischen Berlin.“ Dem Maritimen Koordinator komme hierbei eine Schlüsselfunktion zu. |●●●

**BUND-Mitglied.** Der grüne Bundestagsabgeordnete Janecek ist im niederbayrischen Eggenfelden aufgewachsen.

## VITA

### Dieter Janecek

- geboren 1976 in Pirmasens
- Studium der Politikwissenschaft in München, 2001 Diplom
- 2013 Einzug in den Bundestag (bayrische Landesliste)
- Wiederwahl 2017 und 2021
- Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft, stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Energie und Klimaschutz

**Deutsche  
Reeder  
im Porträt**

# Reeder aus Leiden- schaft

**| Teil 28 | Alexander  
Oetker** steuert gemeinsam  
mit **Rembert Clüsener**  
eine Bulker-Flotte. Die  
beiden sind mit Leib und  
Seele dabei.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

**W**enn's um Schifffahrt geht, glänzen Alexander Oetkers Augen, und er gerät ins Schwärmen. Besonders hat es ihm das Flair der maritimen Community angetan: „Man erfährt wahnsinnig viel Unterstützung und findet sogar bei Wettbewerbern meist ein offenes Ohr.“ Austausch, Vertrauen, Transparenz: Dieser Spirit mache das maritime Cluster in Hamburg und darüber hinaus aus. Vor 20 Jahren hat Oetker seine eigene Reederei A. O. Schifffahrt gegründet, die sich auf Bulker spezialisiert hat, also Schiffe, die Schüttgut wie Getreide, Düngemittel, Kohle oder Erz transportieren. →



#### **Führungsduo.**

Alexander Oetker und Rembert Clüsener managen die Reederei mit einem Miniteam – und machen deshalb vieles selbst.



### Die Reederei A. O. Schifffahrt

- gegründet 2003 mit dem Erwerb der „San Paolo“
- derzeit besteht die Flotte aus sieben Bulkern (Baujahr 2008 bis 2017) mit einer Ladungskapazität von insgesamt 513.000 Tonnen
- spezialisiert auf das Supramax- und Kamsarmax-Segment
- 175 Seeleute an Bord

[www.ao-shipping.com](http://www.ao-shipping.com)

## Alexander Oetker

- Jahrgang 1975
- Abitur
- Ausbildung zum Schiffs-fahrtskaufmann (Reederei Bernhard Schulte)
- Berufsstationen in Hongkong, London und Hamburg
- 2003 Gründung von A. O. Schifffahrt



“

**Wir kümmern uns um unsere Schiffe, als müssten sie für die Ewigkeit halten.**

Alexander Oetker

Eigentümer A. O. Schifffahrt

→ Begeistert erzählt er, wie er sein erstes eigenes Schiff an die Reederei Oldendorff verchartert hat, weltweit einer der größten Player der Branche. „Obwohl wir ein kleiner Newcomer waren, ist uns Henning Oldendorff auf Augenhöhe begegnet, man hatte fast den Eindruck, dass er sich daran erinnert hat, wie er als junger Mann in der Branche gestartet ist.“

Oetker selbst ist 27, als er sich selbstständig macht. Obwohl er aus Ostwestfalen stammt, ist er maritim vorbelastet. Oetker trägt einen großen Namen, wie man so sagt: Er ist ein Spross der bekannten Bielefelder Backpulver-Dynastie, die sich jahrzehntelang auch in der Schifffahrt engagiert hat – mit der Containerlinien-Reederei Hamburg Süd und der Reederei Rudolf A. Oetker (RAO), die anfangs auf Tanker, später auf Bulker setzt. In deren Fußstapfen – und damit in die seines Großvaters Rudolf August Oetker sowie seines Vaters Dr. August Oetker – tritt Alexander Oetker. Als die Familie 2017 nach 82 Jahren schließlich die Hamburg Süd an Maersk verkauft, ist er schon fast 15 Jahre mit seiner eigenen Reederei aktiv.

**| Aus erster Hand |** Einen Bezug zur Schifffahrt hat er von Kindesbeinen an. Er ist öfter dabei, wenn seine Tante oder seine Mutter ein Schiff taufen. Am heimischen Esstisch sind immer mal wieder Manager der verschiedenen Unternehmenssparten zu Gast – Tiefkühlkost, Backzutaten, Brauerei, Sektkellerei. Der Junge hat eine klare Vorliebe: „Die aus der Schifffahrt waren eindeutig die coolsten und hatten die spannendsten Geschichten zu erzählen.“

Folgerichtig heuert er nach dem Abitur bei der Reederei Bernhard Schulte an und lernt dort Schiffsfahrtskaufmann. Anschließend ist er für den internationalen Logistiker Hellmann in Hongkong tätig und kehrt dann über London nach Hamburg zurück – zunächst zur familieneigenen Reederei Hamburg Süd. „Aber das Tanker- und Bulker-Geschäft fand ich noch spannender, deshalb bin ich zu RAO gewechselt.“ Direkt an den Schiffen dran sein – das geht natürlich mit einer eigenen Firma noch besser: Nicht zur reinen Freude seiner Familie, die den Abgang aus dem Konzern bedauert, macht Oetker ab 2003 sein eigenes Ding.

Die spannenden Geschichten hört er seitdem aus erster Hand. Sooft er kann, besucht er die Mannschaften auf seinen Schiffen – für Oetker auch eine Frage der Wertschätzung: „Die Leute an Bord kennenlernen, sich ihrer Sorgen und Nöte annehmen, gehört dazu.“ Als viele Seeleute infolge der Coronapandemie länger an Bord bleiben müssen, sorgt die Reederei für eine funktionierende Internetverbindung, damit die Besatzungsmitglieder Kontakt zu ihren Familien halten können. „Den Spirit, mit dem wir bei der Sache sind, brauchen wir auch bei unseren Leuten auf See. Alle müssen mitziehen, und dafür muss man etwas tun.“ Das werde übrigens auch auf Kundenseite wahrgenommen.

In mancherlei Hinsicht sind griechische Reeder für Oetker ein Vorbild. Das gilt etwa fürs Asset Playing. Gelegenheiten beim Kauf und Verkauf von Schiffen zu nutzen, sei für private Shipowner von entscheidender Bedeutung. „Wir lieben unsere Schiffe, aber wir sind auch Kaufleute.“ Gerade zu Be-

ginn der Unternehmensgeschichte gelingt es so, die finanzielle Basis zu stärken und die Flotte auf in der Spitze zwölf Einheiten auszubauen: „Das waren erfolgreiche Jahre, und wir konnten gutes Geld verdienen.“ Aktuell fahren sieben Schiffe für A. O. Das neueste ist 2017, das älteste 2008 gebaut – gepflegt sind sie alle. „Wir kümmern uns um die Schiffe, als müssten sie für die Ewigkeit halten“, sagt Oetker. Benannt sind sie nach Familienmitgliedern, oder sie tragen traditionelle Hamburg Süd-Namen.

**| Solide Geschäftspolitik |** An seiner Seite hat Oetker seit 2014 den gut zehn Jahre jüngeren Rembert Clüsener. Die beiden Familien sind in dritter Generation befreundet, ihre Väter haben schon zusammengearbeitet – und natürlich stammt Clüsener auch aus Ostwestfalen, wo seine Familie unter anderem eine traditionsreiche Brennerei betreibt. Den Menschen dort sagt man eine gehörige Portion Bodenständigkeit nach.

Das spiegelt sich im Managementstil des Unternehmens wider: „Wir agieren konservativ“, sagt er. Das gelte für die Finanzierung der Schiffe ebenso wie für die Vermarktung. „Wir pokern nicht, um den letzten Peak bei der Charrate mitzunehmen. Uns ist eine langfristige und vertrauensvolle Beziehung zu unseren Kunden wichtiger“, sagt Clüsener. Die Strategie zahlt sich aus: Die Flotte ist voll beschäftigt – und war es auch in Krisenzeiten. Clüsener ist ebenfalls gelernter Schiffsfahrtskaufmann und hat dann noch ein Wirtschaftstudium drangehängt. „Schifffahrt hat eine ganz besondere Faszination“, sagt er und grinst: „Kleine Jungs mit großen Spiel-



zeugen.“ Seine erste berufliche Station ist wiederum Hamburg Süd. Doch schon bald nimmt er das Angebot von Alexander Oetker an, mit ihm gemeinsam A. O. Schifffahrt zu managen.

Für die beiden ist Schifffahrt Family Business: Wenn sie einen Neubau oder den Kauf eines Second-Hand-Schiffs planen, suchen sie zunächst in der eigenen Familie, bei befreundeten Unternehmen oder institutionellen Investoren nach Mitstreitern, die sich an dem Projekt beteiligen wollen. „In der Regel kommen wir ohne Bankfinanzierung aus“, sagt Clüsener. Nicht zuletzt wegen der soliden Geschäftspolitik und der exzellenten Qualität der Schiffe genießt das Unternehmen eine hohe Reputation. Enge, teilweise freundschaftliche Verbindungen bestehen zu Werften, insbesondere in Japan, aber auch zu den Kunden auf Charterseite.

„Shipowning ist nur ein kleiner Teil der Logistikkette“, sagt Clüsener. Aber ein wichtiger – und komplex genug. „Das wollen wir beherrschen.“ Die Holding in Hamburg besteht neben den beiden Chefs gerade mal aus zwei weiteren Leuten. Das Team kümmert sich mit viel Leidenschaft um die Schiffe und die kommerzielle Vermarktung. Das technische Management inklusive Crewing besorgt die Bulk-Reederei Orion, ebenfalls ein Familienunternehmen. Gemeinsam lassen sich auf einigen Feldern wie dem Einkauf Skaleneffekte erzielen, die das Geschäft effizienter gestalten. „Für uns als Owner ist die Flottengröße weniger wichtig“, sagt Oetker. Im Gegenteil:

Mehr als zehn bis 20 Schiffe könnten die beiden Reeder gar nicht so intensiv betreuen, wie sie wollen – und wie ihre Kunden es schätzen.

**| Starke Branchenstimme |** Oetker und Clüsener bedauern, dass das Image der Branche in den vergangenen Jahren so gelitten hat: „Schifffahrt war nicht mehr so attraktiv, wie sie sein sollte.“ Doch mittlerweile spüren die beiden eine Trendwende und eine Art Aufbruchstimmung. Das spiegelt sich auch im Verband Deutscher Reeder, in dem A. O. erst seit verganginem Jahr Mitglied ist – aber ein überzeugtes:

„Wir brauchen den Verband, damit wir als Branche auch auf den verschiedenen politischen Ebenen wahrgenommen werden. Außerdem sind die Experten in der Geschäftsstelle kompetente Ratgeber.“ Dass VDR-Präsidentin Bornheim sich für den Klimaschutz starkmache, sei ein wichtiges und richtiges Signal: „Als modernes Familienunternehmen wollen wir saubere Schiffe in Fahrt setzen“, sagt Oetker. Clüsener nennt das die „Enkelfähigkeit“ der Branche. Es sei eine Riesenherausforderung, weltweit 12.000 Bulker in kaum mehr als einem Schifffahrtszyklus auf „net zero“ zu bringen.

Als kleiner Owner könne man zwar nicht ganz vorn auf der Welle reiten, „aber was wir machen können, machen wir“. Die Verwaltungsgesellschaft arbeitet bereits CO<sub>2</sub>-neutral, effiziente Maschinen und hochpreisige Speziallackierungen reduzieren den Brennstoffverbrauch der

Schiffe. Clüsener erwartet, dass die großen Container-Linienreedereien in Sachen alternative Treibstoffe Fakten schaffen werden. „Die Versorgung lässt sich mit festen Fahrplänen zwischen großen Häfen am ehesten sicherstellen.“ Bulker, die weltweit auch kleinere Häfen anfahren, hätten es da schwerer. „Wir verfolgen das Thema intensiv“, ergänzt Oetker. Sobald die Richtung klar sei, würde man „wahnsinnig gern“ in neue Technologien investieren.

„Shipowner“ bedeutet Besitz von wertvollen Wirtschaftsgütern. Alexander Oetker ist bewusst, dass er dank seiner Herkunft in besonderer Verantwortung steht. Umso wichtiger sei es, dass man sich ordentlich benehme. Dazu passt auch sein soziales Engagement. Der Reeder ist als Vorstand bei der Stiftung Seefahrtsdank aktiv, die Wohnungen für Kapitäne im Ruhestand bietet und angehenden Schifffahrtskauleuten günstigen Wohnraum zur Verfügung stellt.

Die Branche für den Nachwuchs attraktiv zu machen, sei eine gewaltige Aufgabe. Dazu trügen auch viele Start-ups bei, die die Logistikbranche digital nach vorn bringen. „Wir setzen die Technologien ein, wenn sie das Geschäft besser machen. Aber sie dürfen uns nicht den Zugang zu den Menschen verbauen“, sagt Oetker. Der persönliche Kontakt, die direkte Kommunikation – mit Seeleuten, mit Kunden, mit Technikern, innerhalb der maritimen Community: Für Rembert Clüsener und Alexander Oetker macht das den wahren Reiz des Reederberufs aus. |••

## Rembert Clüsener

- Jahrgang 1987
- Abitur
- Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann (Reederei Harmstorf)
- Studium International Business und Management in London und Madrid
- Berufsstationen in Mexiko City, Frankfurt und Hamburg
- 2014 Wechsel zu A. O. Schifffahrt



**Shipowning ist nur ein kleiner Teil der Logistikkette – aber den wollen wir beherrschen.**

Rembert Clüsener

Geschäftsführer A. O. Schifffahrt

# | MARKTBERICHT |

## Industrieproduktion schrumpft – Rezession vermieden

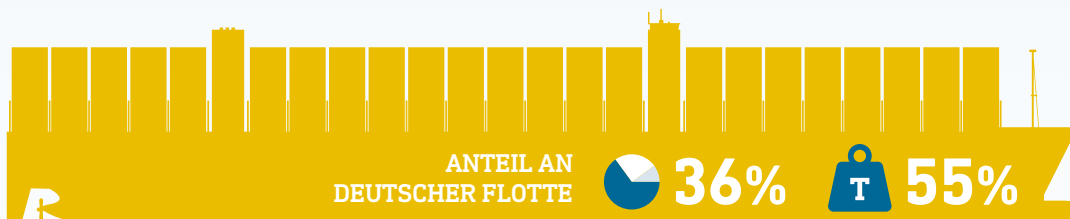
Europa könnte vielleicht doch knapp einer Rezession entgehen. Das BIP könnte sogar um fast ein Prozent wachsen, so die jüngste Prognose der EU-Kommission. Auch für Deutschland wird mit einem minimalen Plus gerechnet. Die erwartete Wachstumsrate für 2024 bleibt mit 1,6 Prozent für die EU und 1,5 Prozent für den Euroraum unverändert. Ausreichend Energie zum Ende des Winters und ein günstiger Arbeitsmarkt hellen die Stimmung deutlich auf.

Die Schiffahrtsmärkte bleiben aber schwer zu lesen. Der Einfluss der Regu-

latorik mit dem jetzt implementierten CII und weiteren sich anbahnenden Maßnahmen und ein extrem komplexes System an Sanktionen und Embargos sorgt bereits für Unsicherheit. Dazu kommt der auch unter Joe Biden weiterhin aggressive US-Protektionismus, dem die EU sich bislang nichts entgegenzusetzen traut, während China wieder in den Modus des Handelskriegs schaltet. Unterdessen wütet die Inflation weiter und lähmt die Kaufkraft in den meisten Ländern – und damit auch die Produktion. Allein in Deutschland fiel die Industrieproduktion

im Dezember um fast vier Prozent gegenüber dem Vorjahr. In den Sektoren, die auf viel Energie angewiesen sind (Zement, Chemie, Metall), waren es sogar fast 20 Prozent – ein schlechter Start für den Transportsektor.

Die von Krieg, Inflation und geopolitischen Spannungen ohnehin gedämpfte Stimmung wurde durch das massive Erdbeben in der Türkei und Syrien weiter gedrückt. Große Verantwortung liegt nun bei den Zentralbanken, die mit der richtigen Zinspolitik zumindest die Inflation wieder in den Griff bekommen könnten. ●●●



### CONTAINERSCHIFFE

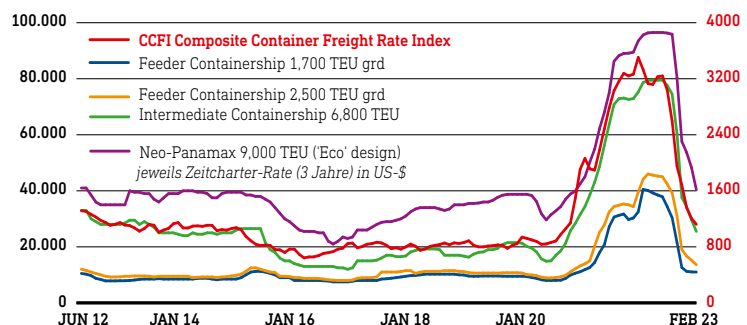
#### Normalisierte Raten in stürmischem Umfeld

●●● Der Sinkflug des Containermarktes hat auch im ersten Quartal des neuen Jahres und über das chinesische Neujahr hinweg angehalten. Inflationärer Druck und krisenhafte Makrofaktoren (-3,8 Prozent Fracht im Jahr 2022) haben Fracht- und Charterraten wieder in normalere Gefilde gedrückt. Die durch die Auslieferung von Neubauten stark wachsende Flotte (+7 Prozent 2023) und weniger verstopfte Häfen dürften die Tendenz noch bis mindestens Jahresende fortschreiben, da das Frachtaufkommen weiter sinken wird (Prognose: -1,8 Prozent).

Unterdessen könnte 2023 das Jahr sein, in dem sich die lange Zeit stabilen Allianzen neu sortieren. MSC und Maersk gehen aus strategischen Gründen getrennte Wege, und auch andere Abkommen laufen demnächst

aus. Das könnte auch die Frachtraten beeinflussen, die trotz der eher depressiven gesamtwirtschaftlichen Daten im Spotbereich noch einigermaßen gut dastehen – jedenfalls höher als zu Beginn der Pandemie. Die Charterraten für kleinere Tonnage haben sich im Verlauf eines Jahres auf ein Drittel reduziert. Da die Linien in den nächsten Wochen

bei sinkenden Volumina wohl weniger einchartern werden, geht der Fokus jetzt auf den Sales & Purchase-Markt. Gerade aus Deutschland werden nach zahlreichen Verkäufen auf der Höhe des Marktes jetzt wieder Ankäufe erwartet. Die Bedingungen sind günstig: Die Schiffspreise haben sich seit dem Peak durch die Bank halbiert.



Anteil nach Schiffen in Prozent

Anteil nach BRZ

# DIE LAGE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT IM ÜBERBLICK

ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE



10%

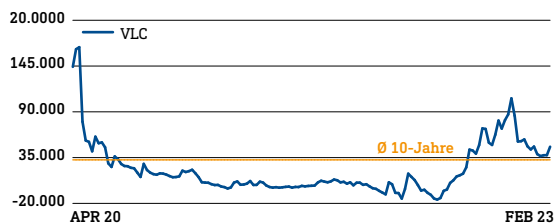


9%

## TANKER

### Russland-Sanktionen spürbar

••• Infolge der durch die einschlägigen Sanktionen notwendigen Routenveränderungen hatte sich der Tankermarkt schon 2022 stabilisiert. Clarksons verzeichnete zu Jahresbeginn die besten Raten seit der Jahrtausendwende. Seitdem bewegen sie sich auf hohem Niveau seitwärts. Viel wird davon abhängen, wie sich Energiepreise und -nachfrage entwickeln. Unberechenbar bleibt die OPEC – und der tatsächliche Ölexport aus dem sanktionsbewehrten Russland ist unklar. Zuletzt im Plus: Produktentanker.



ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE



33%

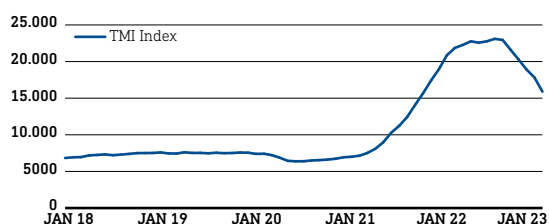


10%

## MULTI-PURPOSE-FRACHTER

### Gebremste Euphorie

••• Der übergroße Optimismus ist verfliegen. Mit knapp 16.000 Punkten liegt der TMI-Index von Toepfer aber immer noch mehr als doppelt so hoch wie zu Beginn der Pandemie. Die Korrektur der Raten scheint zwar anzudauern, das Tal ist aber wohl in Sicht. Der mittelfristige Ausblick für MPP und Schwergutschiffe bleibt positiv. Hintergrund: Um Russlands Produktion zu kompensieren, ziehen die Investitionen in Offshore-Projekte für Öl und Gas an. 2022 wurde in dem Sektor doppelt so viel investiert wie 2020, 2023 wird eine starke Zunahme erwartet.



ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE



11%

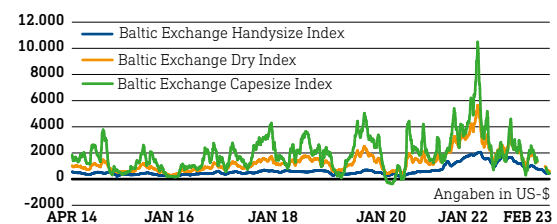


20%

## BULKER

### China ist zurück

••• Die globalen Unsicherheiten hatten den Bulkern ein mittelmäßiges Jahr 2022 beschert. Die Unsicherheiten dürften andauern, doch es gibt positive Signale. Der größte Fokus wird weiter auf China liegen. Nach dem abrupten Ende der COVID-Maßnahmen läuft die zeitweise stagnierende Produktion in großem Stil wieder an. Gelingt es der Regierung in Peking, den schlingernden Bausektor zu stabilisieren, dürfte das größere Ladungsvolumen bringen.



ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE



7,5%



6%

## PASSAGIERSCHIFFE

### Umbau am Fährmarkt

••• Dubai Port, Eigentümer von P&O Ferries, bewies mit Massentlassungen in der Pandemie ein Talent für schlechtes Timing und katastrophale Kommunikation. Der tiefgreifende Umbau im Fährmarkt war damit offenbar nicht zu Ende. Auf mehreren Routen will man die Dienste nun mit dem Konkurrenten DFDS zusammenlegen. Die verbliebenen Mitarbeiter sollen auf die lukrativen Routen konzentriert werden. Eindeutig eine Folge des Brexit, denn gerade die Fährrouen zum Kontinent

erleben nach Auslaufen von Übergangsregelungen heftige Einbußen. Da trösten auch höhere Passagierzahlen nicht. P&O schrieb zuletzt Verluste in dreistelliger Millionenhöhe.

Andere Fähranbieter, die geografisch breiter aufgestellt sind, konnten mit Preiserhöhungen Frachtverluste wettmachen und wieder positive Zahlen präsentieren. Insgesamt werden im europäischen Fährmarkt trotz des Krieges in der Ukraine 2023 höhere Passagierzahlen und Umsätze erwartet.



## Klimawandel bedroht Häfen

Die Universität Oxford hat eine Studie über die Auswirkungen des Klimawandels auf die Häfen weltweit veröffentlicht – mit dramatischen Ergebnissen: 86 Prozent aller Häfen seien verschiedenen klimatischen und geophysikalischen Gefahren ausgesetzt. Besonders groß sind die Risiken für große Häfen in Asien, im Golf von Mexiko und in Westeuropa.

Dabei geht es nicht nur um einen Anstieg des Meeresspiegels. So erwartet die Studie, dass extreme Bedingungen auf See wie Stürme zu Betriebsstörungen in etwa 40 Prozent der Häfen weltweit führen werden. Außerdem müssten Hafenbetreiber andere Bedrohungen wie Flussüberschwemmungen und Erdbeben berücksichtigen. „Geschieht dies nicht, könnten wir große Störungen des globalen Handels und der Lieferketten erleben“, sagt Forschungsleiter Jasper Verschuur.



Fotos: Zacarias da Mata – stock.adobe.com, ova.turk

**Studie.** 1.340 Häfen haben die Forscher untersucht. Dazu kombinierten sie eine Geodatenbank mit Informationen zu Hafeninfrastrukturanlagen mit detaillierten Informationen zu Naturgefahren.



Foto: Cnaan – stock.adobe.com

## Risiken durch Batterien im Blick

Die Reedereien erwarten in den kommenden Jahren riesige Mengen an Lithiumbatterien als Transportgut sowie in Geräten und Fahrzeugen verbaut. Doch viele Fragen zu Brandschutz und Gefahrenabwehr sind im See- und RoRo-Verkehr offen (s. S. 42). Die Redaktion „fokus GEFÄHR/GUT“ veranstaltet dazu am 27. Juni 2023 in Kooperation mit dem Verband Deutscher Reeder (VDR) eine Konferenz. Vertreter von Reedereien, Versicherungen, Seespeditionen, Hafenfeuerwehren, Behörden und Hafenbetreibern geben ein umfassendes Bild zu Anforderungen, Risiken und Entwicklungen. Mitarbeiter von VDR-Mitgliedern können vergünstigt teilnehmen.

[www.fokus-gefahr-gut.de/seeverkehr](http://www.fokus-gefahr-gut.de/seeverkehr)

## TT-Line: zweites „Green Ship“ im Einsatz

Ende Januar hat die neue „Peter Pan“ der Reederei TT-Line ihren regulären Dienst zwischen Travemünde und Trelleborg aufgenommen. Das zweite Green Ship der Lübecker Fährgesellschaft vervollständigt damit die Flotte von nun insgesamt neun Schiffen, die allesamt in der Ostsee verkehren. Die Überführungsfahrt von der chinesischen Werft dauerte insgesamt 53 Tage und bot ausreichend Möglichkeiten, das Schiff bei Wind und Wetter umfänglich auf seine Seetauglichkeit zu testen und weitere Ausrüstungsarbeiten vorzunehmen. Der Feinschliff fand dann am Kai im Travemünder Hafen statt.

Als umweltfreundlichste Fähren in der Unternehmensgeschichte stehen die TT-Line Green Ships gleichermaßen für ein komfortables Fahrerlebnis und nachhaltiges Reisen und bieten sowohl über als auch unter Deck ausreichend Platz. Mit Kapazitäten für bis zu

800 Passagiere und mehr als 200 Sattelzüge, Trailer und Container ist die neue „Peter Pan“ das zweite Schiff dieser Größenordnung in der Flotte. Das Schwesterschiff „Nils Holgersson“ hatte im April vergangenen Jahres den Dienst aufgenommen. Neben der Möglichkeit, mit LNG betrieben werden zu können, verfügen die beiden Green Ships über weitere zukunftsweisende Technologien, die zu mehr als 90 Prozent von europäischen Zulieferern stammen.

[www.ttline.com](http://www.ttline.com)

**Nachfolge.** Die neue „Peter Pan“ ist bereits das sechste Schiff der Reederei, das diesen Namen trägt.



Foto: TT-Line

**Fortschritt.** Die neuen Propeller erzielen eine Ersparnis von rund elf Prozent.

## Neue Propeller: Scandlines investiert in Umweltschutz

••• Scandlines hat die Rostock-Fähren mit neuen Propellerblättern für das aktuelle Betriebsprofil optimiert. 2016 hatte die Reederei zwei neue Hybridfähren auf der Route Rostock-Gedser in Dienst gestellt. Die Fähren sind für eine Geschwindigkeit von 20 Knoten ausgelegt und verfügen über drei Motoren: zwei für den mittleren Propeller und einen für die Hotellast und die Thruster.

Im Zuge der grünen Agenda des Unternehmens wurde das Tempo der Fähren

auf 16 Knoten reduziert, sodass jetzt nur ein Motor für den Mittelpropeller benötigt wird. Die Antriebsanlagen der Schiffe sind für diese Geschwindigkeit nicht optimiert, und ein Hauptmotor hat nicht genügend Drehmoment, um den Propeller mit der vorgesehenen Steigung des Propellerblatts zu drehen und so die notwendige Schiffsgeschwindigkeit zu erreichen. Damit der Motor nicht überlastet wird, wurde die Steigung reduziert – der Wirkungsgrad des Propellers nahm deutlich ab. Der bisherige

Mittelpropeller mit 4,6 Meter Durchmesser wurde so nicht optimal genutzt. Scandlines entschied sich daher, die fünf Propellerblätter durch kleinere Blätter zu ersetzen, der Mittelpropeller hat nun einen Durchmesser von 4,2 Metern. Dies verbessert nicht nur die Effizienz, sondern vermindert auch Vibrationen und das Risiko von Bodenschäden. Mit den neuen Propellerblättern reduziert Scandlines die Antriebsenergie und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um elf Prozent.

[www.scandlines.de](http://www.scandlines.de)

Foto: Scandlines

## Schnell und zeitenunabhängig nach Juist

••• Mit einer neuen Schnellfähre kann Norden-Frisia Reisende künftig schneller und häufiger von und zur ostfriesischen Insel Juist bringen. Die Reederei erweitert mit der Schnellfähre ihre Flotte für den Inselverkehr nach Juist.

„Sie wird deutlich mehr Flexibilität bieten“, sagte Reederei-Chef Carl-

Ulfert Stegmann bei der Taufe der „Inselexpress 1“ im Hafen von Norddeich. Die Fähre, die Platz für etwa 50 Passagiere bietet und voll beladen einen Tiefgang von rund 80 Zentimetern hat, sei eine ideale Alternative für den sonst tideabhängigen Fährverkehr zur Insel.

[www.reederei-frisia.de](http://www.reederei-frisia.de)

**Schnellfähre.** Die neue „Inselexpress 1“ braucht nach Juist nur ungefähr 45 Minuten.



Foto: Hero Lang



**DIRECT CREWING**  
MARITIME EXPERTS YOU CAN RELY ON

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

**Telefon** 04503 - 70 26 60 - 0  
**Fax** 04503 - 70 62 60 - 15  
**E-Mail** [info@DirectCrewing.com](mailto:info@DirectCrewing.com)  
**Web** [www.DirectCrewing.com](http://www.DirectCrewing.com)



# Das große Klas

**| Expertenrunde |** Fünf Vertreter der Klassifikationsgesellschaften DNV Maritime, ABS, Bureau Veritas, Rina und ClassNK trafen sich beim VDR zum angeregten Branchentalk. Text: Sabrina Junge, Gunther Meyn; Fotos: Gesche Jäger



**ABS.** Dietrich Dabels, Business Development Manager, seit 2013 bei ABS.

**VDR.** Christian Naegeli, VDR-Referent für Schiffssicherheit, Nautik, Technik und Umweltschutz.

**DNV Maritime.** Sergey Gribanov, Area Business Development Manager, seit 2005 bei DNV.

**Gastgeber.** VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger.

**RINA.** Jacobus Varossieau, Business Development Manager, seit zwei Jahren bei RINA.

**ClassNK.** Rico Joehnk, General Manager, seit sechs Jahren bei Class NK.

**Bureau Veritas.** Ramona Zettelmaier, Head of Sales & Customer Relations; seit 2013 bei BV.

# sentreffen

**O**rtstermin, Ende Januar 2023: Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat Vertreter der führenden maritimen Klassifikationsgesellschaften zum Fachsimpeln und Erfahrungsaustausch in die Burchardstraße geladen. Das Mot-

to „Klassentreffen“ passt in jeder Hinsicht. Die Branche ist gut vernetzt, viele Teilnehmer kennen sich seit Jahren. ClassNK-Deutschland-Chef Joehnk etwa war zuvor 23 Jahre bei ABS tätig, ABS-Experte Dietrich Dabels wiederum hat früher für den

VDR gearbeitet. Alle Teilnehmer bringen zudem maritime Praxiserfahrung mit und sind zur See gefahren.

Durch das Gespräch führen Gastgeber und VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger sowie Christian Naegeli, VDR-Referent für Schiffssicherheit, Nautik, Technik und Umweltschutz. Schnell wird klar, was die Klasse-Vertreter derzeit am meisten bewegt: Es ist das Dauerthema Dekarbonisierung der Schifffahrt. Dabei geht es insbesondere →



→ um die Treibstoffe und Schiffsantriebe der Zukunft, um Investitionsentscheidungen und die Frage, ob und wie die Branche ihre ambitionierten Klimaziele für 2050 überhaupt erreichen kann. Die wichtigsten Statements aus der Gesprächsrunde:

## Rolle der Branche: „Ohne die Klassen geht nichts“

**Dabels (ABS):** „Die Klassifikationsgesellschaften sind vor allem im Bereich Forschung und Entwicklung (R&D) wahnsinnig engagiert. Das wird von der breiten Öffentlichkeit gar nicht wahrgenommen. Immerhin geht es dabei mitunter um Millionen Euro starke Projekte der Reedereien. Ohne die Einbindung der Klassifikationsgesellschaften läuft da nichts. Denn wir setzen die technischen Standards und entwickeln die notwendigen Regularien, etwa bei der Entwicklung neuer Brennstoffe wie zum Beispiel Ammoniak.“

**Zettelmaier (BV):** „Gerade beim umfangreichen und komplexen Thema Dekarbonisierung ist das vielfältige Know-how der Klassifikationsgesellschaften so wichtig wie nie zuvor. Die Schifffahrt allein kann diese enormen Herausforderung nicht stemmen. Deswegen ist es auch so wichtig, dass alle Parteien wie z. B. Häfen, Charterer, Logistiker, Flaggenstaaten und Politik sowie auch die Investoren kooperieren und gemeinsame Konzepte entwickeln. Die Erfahrung zeigt: Wenn nur eine Schnittstelle fehlt, liegen ganze Projekte auf Eis.“

## Die Treibstofffrage: „Wir können nicht die Entscheider sein“

**Varossieau (RINA):** Ob Methanol-Ready oder Ammoniak-Antrieb – wir als Klassifikationsunternehmen können zwar die notwendigen Regelwerke vorgeben. Wir können aber nicht sagen, welcher Brennstoff der richtige ist. Über diese Frage werden andere entscheiden: die Reedereien, die Charterer, die Brennstofflieferanten.

**Joehnk (ClassNK):** Momentan herrscht eine Art Pattsituation. Jeder schaut, was die anderen machen. Keine Reederei möchte sich zu früh auf einen bestimmten Treibstoff festlegen. Bei einer Nutzungsdauer von 25 Jahren ist das finanzielle Risiko vor allem bei teuren Neubauten umso größer. In Deutschland gibt es zudem viele kleinere Tonnageprovider. Die haben überhaupt nicht die finanziellen Möglichkeiten, im großen Stil bei der Erforschung und Entwicklung neuer Antriebstechnologien mitzumachen.

**Gribanov (DNV Maritime):** Derzeit fehlt es noch an klar formulierten Wettbewerbsbe-



**Partnerschaft.** Die Teilnehmer waren sich einig, dass Schifffahrt und Klassifikationsbranche die Klimaziele nur gemeinsam erreichen können.

dingungen und aussagekräftigen Business Cases zu den neuen Kraftstoffen. Orientierung bieten unser Maritime Forecast to 2050 sowie der Energy Transition Outlook Report, die anhand unterschiedlicher Szenarien die Vor- und Nachteile der einzelnen Treibstoffarten für bestimmte Schiffstypen aufzeigen.

**Engagiert.** Gut zwei Stunden lang lief die angeregte Expertendiskussion im VDR-Konferenzraum. Man hatte sich viel zu erzählen.







**Experten.** Für die Gesprächsrunde lud der VDR erstmals Vertreter der großen Klassifikationsgesellschaften an einen Tisch. Ziel war der gemeinsame Erfahrungs- und Meinungsaustausch in einer Zeit des rasanten technologischen Wandels und zunehmender regulatorischer Auflagen.



## CII und EEXI: „Gut gemeint, aber nicht gut gemacht“

**Zettelmaier (BV):** Der umweltpolitische Druck, insbesondere von den NGOs, ist immens gestiegen, wodurch die IMO zum Handeln gedrängt wurde. Die vorhandenen Regularien sind jedoch noch nicht ausgereift genug, um die gesamte Flotte zu erfassen. Es war keinem genau bewusst, dass die Indizes so große Auswirkungen auf die fahrende Flotte haben würden, die viel Ladung transportiert.

**Gribanov (DNV Maritime):** „Der CII berücksichtigt die gesamte Tragfähigkeit, nicht aber die tatsächlich beförderte Ladungsmenge des Schiffes. Das führt aktuell leider noch zu einer Unschärfe der Daten, das heißt, dass die Energieeffizienz der Transportleistung noch nicht vollständig ausgewiesen werden kann. CII gibt gute erste Hinweise und wird sicherlich mit weiteren Indikatoren, die noch folgen, ein klareres Bild aufzeichnen.“

**Dabels (ABS):** Die Zielsetzungen von CII und EEXI sind zwar gut gemeint und sinn-

voll. Doch das eingeführte Regelwerk ist in seiner jetzigen Form nicht abschließend ausformuliert und bietet noch zu viel Interpretationsspielraum. Die Klassifikationsgesellschaften bemühen sich, über ihren Dachverband IACS verbindliche Branchenstandards, sogenannte „unified interpretations“, zu schaffen.

## E-Fuels und alternative Antriebe „ideologiefrei“ denken

**Zettelmaier (BV):** Allein die Schifffahrt benötigt im Jahr mehrere Hundert Millionen Tonnen E-Fuels. Aktuell werden aber weltweit gerade mal knapp zwei Prozent dieser Menge produziert. Und um die knappe Menge konkurrieren wir mit anderen energieintensiven Industrien und Verkehrssektoren.

**Varossieau (RINA):** Wir können die Schifffahrt nicht von heute auf morgen auf Grün umstellen. Viele deutsche Reeder haben alte und kleinere Kümos. Es werden noch Jahre ins Land gehen, bis wir wissen, welcher Kraftstofftyp für eine nachhaltige Schifffahrtsindustrie der richtige ist.

**Dabels (ABS):** Wenn wir die Dekarbonisierungsziele schaffen wollen, müssen wir ideologiefrei denken. Dazu gehört auch die Einbeziehung neuer Nukleartechnologien, wie sie zum Beispiel in den USA künftig im Rahmen einer Machbarkeitsstudie erforscht werden.

## Die Nachwuchsfrage: „Spannende Zeiten, harter Wettbewerb“

**Dabels (ABS):** Der Druck zur schnellen Dekarbonisierung ist ein wahrer Technologie-Booster. Das ist eine spannende Zeit für Berufseinsteiger. Ich würde jungen Ingenieuren sehr empfehlen, in die Schifffahrt zu gehen. Für das bestehende Personal bedeutet es vor allem: stetiges Lernen und Sich Fortbilden.

**Varossieau (RINA):** Wir werden künftig eine andere Art von Seeleuten bekommen. Die Fachkräfte von morgen müssen ein viel größeres Technologieverständnis mitbringen und über Spezialwissen – etwa über neue, umweltfreundliche Brennstoffe – verfügen.

**Zettelmaier (BV):** Auch in den Klassifikationsgesellschaften findet derzeit ein Generationenwechsel statt. Wir benötigen ebenfalls gut ausgebildete Fachkräfte, die nicht nur in Deutschland zu finden sind. Wer gute Leute sucht, darf sich heute global umsehen.

**Joehnk (ClassNK):** Es ist ein verantwortungsvoller Job. Bevor ein Surveyor bei uns allein und eigenverantwortlich als Besichtigter losziehen kann, braucht er drei bis fünf Jahre Erfahrung. Wenn man einen jungen Menschen so lange ausgebildet hat und er dann von der Konkurrenz weggeschnappt wird, ist das natürlich ärgerlich. Unternehmen müssen deshalb bereit sein, ordentlich zu bezahlen, sonst sind die Fachkräfte weg.

**Gribanov (DNV Maritime):** Wichtig ist, dass in den Hochschulen die neuesten Technologien in der Schifffahrt gelehrt werden. Und natürlich steht die Schifffahrt mit anderen Branchen im Wettbewerb um qualifizierten Nachwuchs. Wir müssen die Sichtbarkeit der Branche steigern und attraktive Bedingungen bieten. ■■■



Containerterminal. Der Umschlag am JadeWeserPort blieb hinter den Erwartungen zurück, wächst aber nun dynamisch.



# Jubiläum am Jadebusen

**| Häfen |** Wegen LNG ist Wilhelmshaven in aller Munde. Doch auch der JadeWeserPort könnte zur Erfolgsgeschichte werden

Text: Hanns-Stefan Grosch

**D**as ging schnell: Mitte Januar ist das neue LNG-Terminal in Wilhelmshaven in den Regelbetrieb gestartet: Der Tanker „Maria Energy“ hatte schon zwei Wochen zuvor rund 170.000 Kubikmeter verflüssigtes Erdgas in den Nordseehafen gebracht. Nummer 2 war die „Maran Gas Ithaca“, die im US-Staat Louisiana Flüssiggas für Deutschland geladen hatte.

Seit Mitte Dezember 2022 liegt die „Hoegh Esperanza“ an der Umschlaganlage Voslapper Groden im Jadebusen. Das 294 Meter lange und 46 Meter breite Spezialschiff vom Typ FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) kann verflüssigtes Erdgas von Tankern wieder zurück in Gas verwandeln und in das deutsche Gaslei-

tungsnetz einspeisen. Eine Tankerfüllung reicht nach Angaben des Terminal-Betreibers Uniper, um 50.000 Haushalte ein Jahr lang mit Energie zu versorgen.

**| Allmählicher Aufstieg |** Das Thema LNG wirft ein Schlaglicht auf Wilhelmshaven, als Tiefwasserhafen wie gemacht für große Tanker und Containerschiffe. „Wir sind heute der für die Energieversorgung von Deutschland wichtigste Hafen und wollen das auch in Zukunft bleiben“, sagt Mathias Lüdicke, der für den Hafenbetreiber Niedersachsen Ports den Standort leitet. Schon lange vor dem Ukraine-Krieg habe man erkannt, dass man hierzu auf grüne Energie und insbesondere auf wasser-



## Deutlich aufwärts

Der Containerumschlag ist noch weit von der Kapazitätsgrenze entfernt, zeigt aber – jenseits von Corona – einen kontinuierlichen Aufwärtstrend.

### Containerumschlag am JadeWeserPort (in TEU)

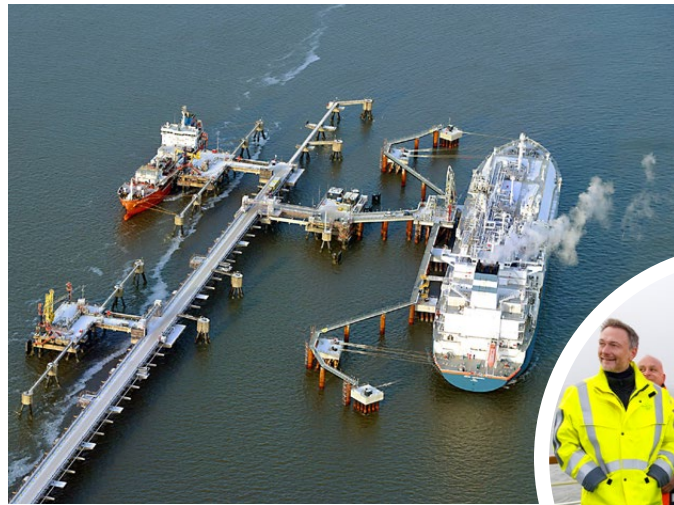


Quelle: Niedersachsen-Ports

Fotos: Anne Hufnagel, JadeWeserPort Wilhelmshaven, NPorts/Andreas Burmann Luftfoto Scheer

stoffbasierte Energie umstellen müsse. Dazu passt die aktuelle Ankündigung von BP, den Bau eines neuen Knotenpunkts für Wasserstoff in Wilhelmshaven zu prüfen. Im Rahmen des Projekts würde der Energiekonzern einen Ammoniak-Cracker bauen, der ab 2028 jährlich bis zu 130.000 Tonnen kohlenstoffarmen Wasserstoff aus grünem Ammoniak bereitstellen könnte. Das Projekt soll auf der bestehenden Infrastruktur des NWO-Terminals in Wilhelmshaven aufbauen, an dem BP bereits beteiligt ist.

Vor lauter Energiewende-Hype ist ein rundes Jubiläum da fast ein wenig in den Hintergrund geraten. Im vergangenen September feierte Deutschlands einziger



**Startschuss.** Reichlich Politprominenz inklusive Finanzminister Lindner und Bundeskanzler Scholz bei der Einweihung des LNG-Terminals in Wilhelmshaven.



Container-Tiefwasserhafen, der JadeWeserPort, seinen ersten runden Geburtstag.

Trotz schwieriger Ausgangsbedingungen, eines herausfordernden Marktumfeldes und der Nachwehen der Wirtschaftskrise 2008/2009 konnte der Hafen in den ersten zehn Jahren seines Bestehens einige Erfolge verzeichnen. Aktuell laufen mehrere Nordeuropa-Asien-Liniendienste der drei großen Reedereialliancen und mehrere Feeder-Linien in den Ostseeraum den JadeWeserPort an.

Rund 75 Prozent der Ansiedlungsflächen im angrenzenden Güterverkehrszentrum (GVZ) des JadeWeserPorts sind vermarktet, über 1.000 direkte Arbeitsplätze wurden geschaffen und Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe durch private Unternehmen getätigt. 2021 erreichte der Umschlag mit über 700.000 Standardcontainern (TEU) einen neuen Rekord, und auch 2022 scheint es nach ersten Schätzungen weiter aufwärtsgegangen zu sein. Allerdings ist der Hafen damit nach wie vor noch weit von einer Auslastung seiner Umschlagskapazität von rund 2,7 Millionen TEU entfernt.

**| Miteigner und Kunde |** Die anfangs etwas schleppende Erfolgsgeschichte des JadeWeserPorts scheint Fahrt aufzunehmen: So steigt die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd mit 30 Prozent beim Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) und mit 50 Prozent beim Rail Terminal Wilhelmshaven (RTW) ein.

Unterdessen passt die Reedereiallianz „The Alliance“ ihr Netzwerk an: Der Far East Loop 2 (FE 2) wird ab April 2023 nicht mehr wie bisher Hamburg anlaufen, sondern den JadeWeserPort. Der FE2 verbindet wöchentlich Häfen wie Shanghai, Yantian, Singapur, Tangier, Le Havre, Southampton, Hamburg und Rotterdam. Ab April tritt Wilhelmshaven an die Stelle Hamburgs. Zudem wird der China Germany Express (CGX) von Hapag-Lloyd dauerhaft den JadeWeserPort anlaufen. Der Dienst war wegen des Schiffsstaus in der Deutschen Bucht im April 2022 von Hamburg nach Wilhelmshaven umgeleitet worden. |•••



Das Beispiel zeigt, dass in Deutschland auch große Infrastrukturprojekte in einer enormen Geschwindigkeit geplant und realisiert werden können.

Stephan Weil, Ministerpräsident von Niedersachsen





**| Nachhaltigkeit |** Bis 2045 soll die gesamte Flotte von Hapag-Lloyd klimaneutral fahren. Eine entscheidende Rolle spielen dabei alternative Kraftstoffe. Wie die Experten der Reederei deren Praxistauglichkeit bewerten.

Text (gekürzt) aus Hapag-Lloyd Lookout 01/2023

Fotos: Hapag-Lloyd AG (2)

In diesem Jahr werden in der Flotte von Hapag-Lloyd die ersten Neubauten mit Dual-Fuel-Antrieb einsatzbereit sein: Sie können sowohl mit herkömmlichem Kraftstoff als auch mit Liquefied Natural Gas (LNG) betrieben werden. LNG hat das Potenzial, beim Schiffsantrieb die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 15 bis 20 Prozent und die Schwefeldioxid- und Feinstaubemissionen um mehr als 90 Prozent zu reduzieren.

Der Betrieb mit fossilem LNG ist ein Schritt in die richtige Richtung, aber letztlich nur ein Übergang zur Klimaneutralität. „Die wirklich wichtige Entscheidung ist, was die zukünftigen Kraftstoffe sein werden“, sagt Lutz-Michael Dyck, Senior Director Strategic Asset Projects. „Es ist vieles möglich, aber es kostet viel Geld und Zeit, um Lösungsansätze zur Industriereife zu bringen.“ Georg Eljardt, Director Fleet Analytics & Technical Optimization, ergänzt: „Allein wird Hapag-Lloyd die Wende zur Klimaneutralität nicht schaffen – das muss mit Partnern im Markt passieren.“ Noch fehle es an Infrastruktur und internationalen Richtlinien und Regularien.“



**Meilenstein.** Die neue „Berlin Express“ schwimmt vor der Werft. Sie ist Hapag-Lloyds erstes LNG-betriebenes ULCV (Ultra Large Container Vessel).

**| Weichen gestellt |** In Sachen Kraftstoff der Zukunft herrscht große Unsicherheit in der Branche. Im Gespräch sind unter anderem Ammoniak und Methanol – doch es zeichnet sich ein Favorit ab. „In der Container- und Passagierschiffahrt ist Ammoniak derzeit kein Thema – die Sicherheitsbedenken sind einfach noch zu groß“, sagt Dyck. „Für Methanol und LNG sind die Weichen bereits gestellt. Dahin wird in der näheren Zukunft die Reise gehen. Wir müssen jedoch auch wettbewerbsfähig bleiben. Methanol kostet dreimal so viel wie Compliant Fuel – also fossiler Kraftstoff mit einem geringen Schwefelgehalt. Wir können die Kosten für klimaneutrale Antriebe nicht alleine tragen.“ Silke Mutschitz, Senior Director Fleet Management, stimmt zu: „Ich gehe davon aus, dass wir als Gesellschaft und als Konsumenten zunehmend bereit sein müssen, →

➔ Mehrkosten für einen nachhaltigen Transport zu tragen. Dabei ist aber auch zu bedenken, dass die höheren Transportkosten das einzelne T-Shirt oder den Fernseher nur geringfügig verteuern würden.“

**| Carbon Capture als Ergänzung? |** Auch das Auffangen und Speichern von CO<sub>2</sub> könnte helfen, Emissionen zu reduzieren. „Carbon Capture kann durchaus eine Zukunft in der Schifffahrt haben, denn wir werden zunächst noch fossile Kraftstoffe nutzen“, sagt Christoph Thiem, Deputy Head of Strategic Asset Projects. „Die Herausforderung ist es, das aufgefangene CO<sub>2</sub> auf den Schiffen unterzubringen.“ Dyck ergänzt: „Wenn wir Container wettbewerbsfähig transportieren wollen, können wir momentan nicht viel CO<sub>2</sub> speichern.“

Zwar gibt es zahlreiche weitere Ansätze für klimaneutrale Antriebe, doch nicht alle lassen sich in die Praxis umsetzen. „Oft herrscht die Vorstellung, eine Technologie, die im kleinen Maßstab funktioniert, müsse nur skaliert werden, um für die Schifffahrt anwendbar zu sein“ sagt Thiem. In der Realität klappe das häufig nicht. „Ein Problem ist nicht gelöst, nur weil jemand in einer Excel-Tabelle grünes Licht gibt.“ Man müsse sich etwa darüber im Klaren sein, wie viel grüner Strom für die Herstellung von klimaneutralem Kraftstoff gebraucht würde, um Containerschiffe damit anzutreiben.“

**| Effizienz als Basis |** „Es gibt viele Fragen auf der technischen Seite“, sagt Georg Eljardt. „So steht auf längere Sicht nicht ausreichend nachhaltig produzierter Bio-Kraftstoff zur Verfügung, um zum Beispiel



**Propellergigant.** Hapag-Lloyd-COO Dr. Maximilian Rothkopf beim Werftbesuch in Südkorea.



**Teamplayer.** Dr. Christoph Thiem, Lutz Michael Dyck, Silke Muschitz und Dr. Georg Eljardt (v.l.n.r.) diskutieren Maßnahmen, um die HL-Flotte klimaneutral zu machen.

allein damit unsere selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele zu erreichen.“ Auch wenn eine Möglichkeit gefunden ist, die Schiffe klimaneutral anzutreiben, heißt das also nicht, dass man auf eine effiziente und energiesparende Bauweise verzichten kann. „Im Gegenteil“ sagt Christoph Thiem. „Schon bevor wir auf einen klimaneutralen Treibstoff umstellen, müssen wir alles tun, um möglichst wenig davon zu verbrauchen. Hinter den Kraftstoffen steht ein enormer Aufwand. Deshalb werden wir unsere bestehende Flotte weiterhin optimieren, etwa durch Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen mit verstärktem Fokus auf verbrauchoptimiertem Schiffsbetrieb.“ Dazu gehörten auch Slow Steaming und eine effiziente Durchführung der Seereisen.“

**| Seeleute schulen |** Silke Muschitz ist auch verantwortlich für das zur See fahrende Personal bei Hapag-Lloyd. Sie betont: „Egal, welche Kraftstoffe wir in Zukunft nutzen, die Crews müssen im Umgang damit geschult werden. Für die Dual-Fuel-Schiffe mit LNG-Antrieb bilden wir zurzeit viele Seeleute gut aus. Es fehlt jedoch an praktischer Erfahrung. Bisher haben wir nur ein Schiff, das mit LNG fährt. Die nächsten Schiffe kommen erst 2023.“

Auf dem Weg zur Klimaneutralität spielen die Seeleute eine entscheidende Rolle. „Unsere Seeleute müssen sich darauf einlassen – egal, ob sie ihre Karriere gerade beginnen oder kurz vor dem Renteneintritt stehen“, sagt Silke Muschitz. „Die Dual-Fuel-Schiffe müssen mit einer Crew besetzt werden, die dafür ausgebildet ist, mit einem LNG-System zu fahren.“ Für Motoren, die mit Ammoniak oder Methanol laufen, gibt es noch keine Ausbildungsrichtlinien und deshalb auch keine Crew, die im Umgang damit ausgebildet ist. „Wir müssen die Crews rechtzeitig ausbilden, damit unsere Seeleute einsatzbereit sind, wenn der neue Antrieb zur Verfügung steht“, sagt Muschitz.

Trotz vieler Herausforderungen sind sie und ihre Kollegen überzeugt: Es ist möglich, die Flotte von Hapag-Lloyd bis 2045 klimaneutral zu betreiben – und es führt kein Weg daran vorbei. „Fakt ist, dass es eine dramatische Klimaveränderung gibt, die für die nächsten Generationen ein Problem darstellt“, sagt Lutz-Michael Dyck. Die Profis von Hapag-Lloyd wollen ihren Beitrag zur Lösung leisten. |...



**Spezialtank.** Der LNG-Tank ist mehr als doppelt so groß wie ein herkömmlicher Treibstofftank. Das Erdgas wird dort auf rund -160 °C gekühlt und so flüssig gehalten.

## DATEN &amp; FAKTEN

## Effizient und klimaschonend: Die „Berlin Express“ und ihre Schwestern

**1 BRANDBEKÄMPFUNGSSYSTEM.** Mit einer Löschleistung von 250 m<sup>3</sup> pro Stunde und 110 Meter Reichweite schützen die Feuerlöschanlagen das Oberdeck vor einer Ausbreitung eines Feuers. Für eine effektive

Stromversorgung von Land vorbereitet – die Hilfsdiesel an Bord könnten im Hafen ausgeschaltet werden. Die Anschlüsse befinden sich beidseits des Schiffs.

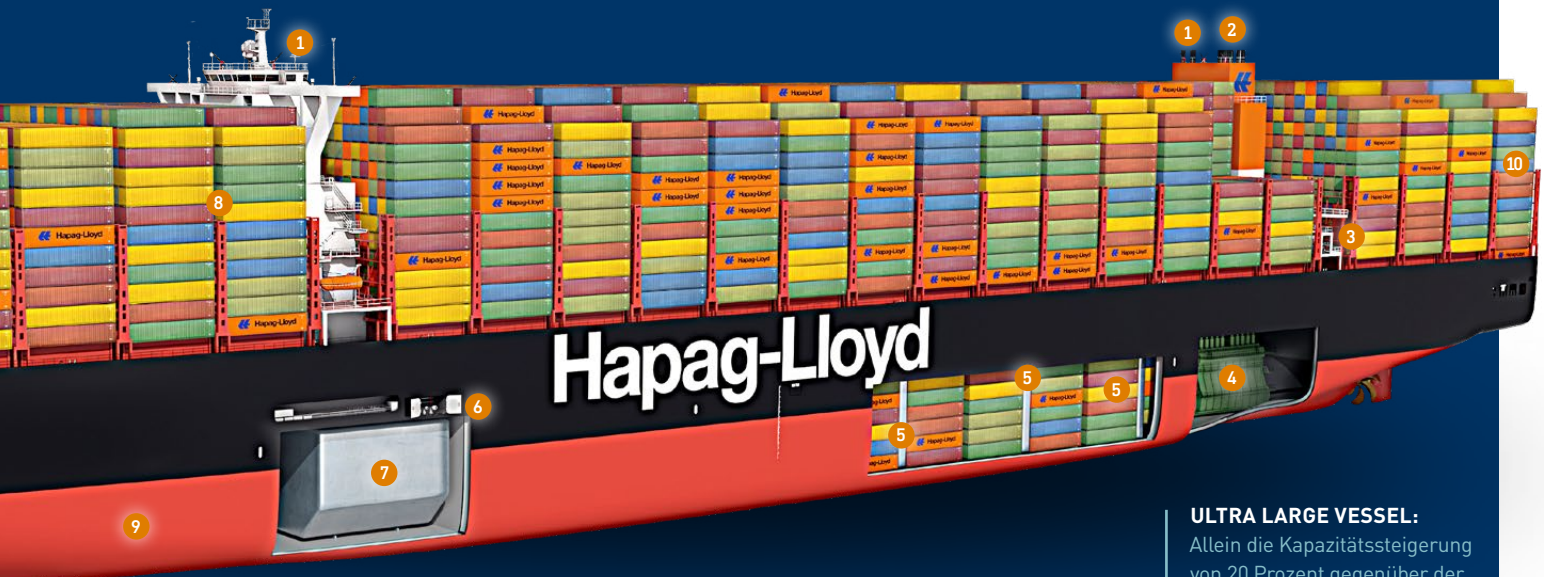
**4 MASCHINENRAUM.** Die Dual-Fuel-

**5 VLSFO-TANKS.** Für das Starten der Maschine wird weiterhin besonders schwefelarmes Schweröl (VLSFO) gebraucht. Es sichert zudem einen kontinuierlichen Schiffsbetrieb auch ohne LNG-Einsatz.

Der Einsatz von LNG reduziert die CO<sub>2</sub>-Emission um etwa 20 Prozent. Zugleich werden nahezu 100 Prozent der Schwefeloxidemissionen sowie beträchtliche Mengen Stickoxide und Feinstaub vermieden.

optimiert. Das senkt die Emissionen um rund drei Prozent.

**10 DEUTSCHE FLAGGE.** Die zwölf Neubauten werden unter deutscher Flagge fahren.



Brandbekämpfung unter Deck sind die Lukendeckel mit einem fest installierten Feuerlöschdüsen-system ausgestattet.

**2 SCR-KATALYSATOREN.** Wie in Pkw oder Lkw befreien die im Schornstein integrierten SCR-Katalysatoren (Selective Catalytic Reduction) die Abgase von Stickoxiden.

**3 LANDSTROMANSCHLUSS FÜR REDUZIERTE EMISSIONEN.** Alle Schiffe der Klasse 23.500+ sind für die umweltfreundliche

Hauptmaschine Hyundai/MAN B&W 11G95MEC10.5- GI kann wie die Hilfsmaschinen und Kessel sowohl mit besonders schwefelarmem Schweröl (VLSFO) als auch mit LNG betrieben werden. Für den Betrieb mit Gas muss dieses dem Motor mit 300 Bar Druck zugeführt werden, was den Methanschlupf, also die Emission nicht verbrannten Methans, nahezu eliminiert. Eine LNG-Tankfüllung reicht für eine komplette Rundreise Europa-Asien-Europa.

**6 GAS-BUNKERSTATION.** Das Gas wird mit -160 °C gebunkert, was etliche Sicherheitschecks sowie das Spülen und Herunterkühlen der Leitungen erfordert. Nach rund 24 Stunden, also innerhalb der Hafentliegezeit, ist die Bunkerung in der Regel beendet.

**7 LNG-TANK.** Der Tank für LNG fällt aufgrund der geringen Dichte des verflüssigten Gases mehr als doppelt so groß aus wie entsprechende Tanks für Schweröl.

**8 MASSGESCHNEIDERTES LASCH- UND LADUNGSSYSTEM.** Die Komponenten aus einer Hand bieten mehr Flexibilität und damit Effizienz bei der Containerstauung. So lassen sich unterschiedlich hohe Container besser sichern, und das Stapelgewicht wird optimiert.

**9 OPTIMIERTER SCHIFFSRUMPF.** Rumpf inklusive Wulstbug, Propeller und Ruder sind auf das spezifische Einsatzprofil hin

## ULTRA LARGE VESSEL:

Allein die Kapazitätssteigerung von 20 Prozent gegenüber der A18-Klasse bewirkt eine höhere Energieeffizienz und einen niedrigeren Energieverbrauch pro Container

**KAPAZITÄT:** 23.500+ TEU Container nebeneinander; max. 24 Containerreihen; Container übereinander; max. 25 (unter und über Deck)

**LNG:** verflüssigtes Erdgas, 18.500 m<sup>3</sup>

**VLSFO:** besonders schwefelarmes Schweröl, 5.200 m<sup>3</sup>

**LSMGO:** schwefelarmes Marinedieselloil, 1.100 m<sup>3</sup>

**WERFT:** Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (Südkorea)

**KLASSE:** DNV

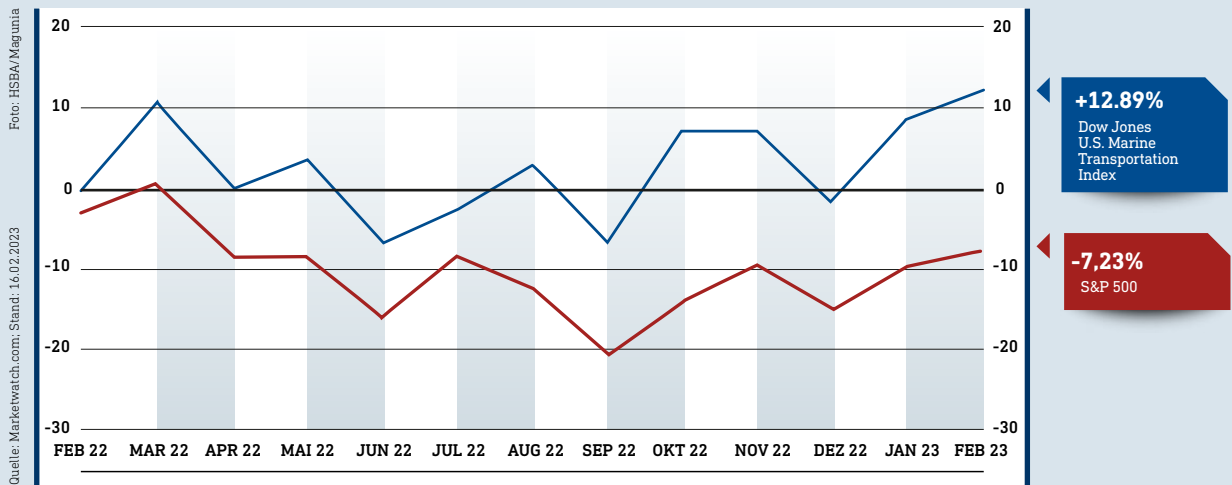
**LÄNGE:** 399,9 Meter

**BREITE:** 61 Meter

**HÖHE:** 76 Meter (vom Kiel bis über die Aufbauten)

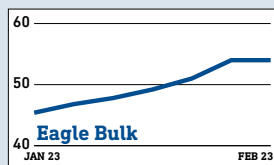


**Experte.** Prof. Dr. Max Johns kommentiert für die Deutsche Seeschifffahrt die Entwicklung der maritimen Börsenwerte.



## Hapag-Lloyd AG

•• Die Hamburger Reederei hat das Kunststück fertiggebracht, in rapide fallenden Märkten mit Zahlen (für das Gesamtjahr 2022) und Strategie so zu überzeugen, dass der Aktienkurs steigt. Eine deutlich bessere Performance als die große und kleine Konkurrenz im Ausland.



## Eagle Bulk

•• Es könnten die anziehenden Märkte sein, aber vielleicht liegt es auch am Umzug von der techlastigen NASDAQ-Börse an die etablierte NYSE: Der Kurs von Eagle Bulk hat seit Jahresanfang kräftig angezogen.

Quelle: Yahoo; Stand: 16.02.23

# Containerlinien am Scheideweg – Kreuzfahrer schulden um

Die geopolitischen Verwerfungen haben 2022 dramatische Auswirkungen gehabt. Die kollektive Erwartung fürs angelaufene Jahr ist im Container-Segment die Normalisierung, Tanker erwarten Zuwächse, und Bulker sind verhalten optimistisch.

Das große Börsendrama spielt sich zwischen zwei Schifffahrtsfamilien mit übergroßen Egos ab. Der Kampf um die Übernahme von **Euronav** durch Frontline und deren Folgen ist noch nicht ausgestanden. Hatte John Frederiksen zunächst die belgische Tankerkonkurrenz mit Gewalt und gegen den Willen der Saverys-Familie übernehmen wollen, geht es nun um Rechtsfolgen und Arbitrage. Unübersichtlich bleibt die Lage allemal, weil sie sich über mehr als eine Börse abspielt und die Euronav-Eigentümer Saverys mit dem eigenen Management über Kreuz liegen. Gut getan hat die Sache dem Kurs von Euronav nicht: Seit Jahresbeginn underperforms die Aktie trotz stärkerer Tankermärkte – und

fiel im letzten Quartal sogar um 20 Prozent.

## Gastanker: starke Nachfrage

Ein weiterer Merger bahnt sich bei den Gastankern an, nachdem **GasLog** von Peter Livanos ein Angebot für die Übernahme der MLP-Konstruktion mitsamt 13 Schiffen abgegeben hat. Zusammen hätten die Reedereien 38 Gastanker. Ziel ist es wohl, die Firma von der Börse zu nehmen. Die Kontrolle läge dann bei den drei Hauptpartnern Blackrock, Onassis Foundation und eben Livanos. Der Aktienkurs hat sich im Jahresverlauf auch dank der starken Nachfrage nach Gastransporten mehr als verdoppelt.

Die Aktien der großen Vercharterer (Costamare, GSL, MPCC, Danaos) zeigen ein fast identisches Kursprofil. Nach Bekanntgabe der Ergebnisse für 2022 mit erstmals erzielter eine Milliarde US-Dollar Umsatz kann etwa Costamare (72 Containerschiffe) auch weiterhin eine glänzende Auslastung vorweisen. Der Kurs hielt sich daher auch in fallenden

Märkten. Mit den gut gefüllten Taschen will der Vercharterer weiter auf Akquisition gehen.

## Container: harte Landung

In Feierlaune waren die Containerlinien angesichts der Jahreszahlen für 2022. Bei **Hapag-Lloyd**, Maersk & Co gab es Rekordergebnisse. Aber der Ausblick ist verhaltener: Die Jubelzeiten sind wohl erst mal vorbei – die Frachtraten sind hart gelandet, und 2023 wird es wieder einmal um Marktanteile und knappe Margen gehen.

Wichtig aber, dass sich auf dem Hintergrund der starken Gewinne wichtige strategische Weichenstellungen abzeichnen. **Maersk** und **MSC** stehen dabei mit der aufgekündigten 2M-Allianz für zwei ganz unterschiedliche Wege: Maersk will sich aggressiv vertikal integrieren und neben dem Seetransport auch die vor- und nachgelagerten Logistikleistungen anbieten. MSC setzt auf Größe und die spezielle Expertise im Seebereich – Ähnliches sagen Beobachter auch Hapag-Lloyd nach.



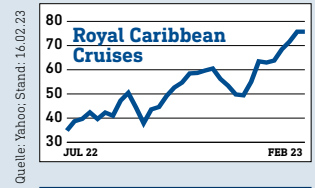
### Kreuzfahrer: mehr Urlauber

Still geworden ist es um die Kreuzfahrtrlinien. Während die Buchungen sich normalisieren, sind die Unternehmen in großem Stil dabei, die zu horrenden Konditionen aufgenommenen Schulden umzuschichten. Zum Höhepunkt der Krise mussten sie Anleihen mit Coupons von meist weit mehr als 10 Prozent aufnehmen. Im November konnte **Carnival** eine Milliarde Dollar zu 5,75 Prozent platzieren, NCL brachte im Ja-

nuar 600 Millionen zu etwas mehr als 8 Prozent unter, → **RCL** war dagegen im August bei 1,25 Milliarden Dollar noch einmal zu 11,625 Prozent gezwungen. Seit Sommer vergangenen Jahres sind die drei Marktführer wieder aus dem tiefen Kurskeller gestiegen, wobei **RCL** den stärksten Zuwachs hatte, NCL noch recht gut abschnitt und Carnival mit der größten Zahl an Marken immerhin noch ein Plus von 25 Prozent verbuchen konnte.

### Bulker: mehr Ladung

Bei den Bulkern warten Beobachter gespannt auf anziehende Märkte, nachdem China nach der Corona-Pause wohl wieder auf mehr Rohstoffe angewiesen ist. Unterdessen hat die Reederei → **Eagle Bulk** mit seinen mittelgroßen Schiffen die NASDAQ verlassen und ist zum „Establishment“ an die NYSE gewechselt. Ziel war es, dort auf andere Investorengruppen zu treffen. Seitdem hat der Kurs deutlich zugelegt.



### Royal Caribbean

Nach dem herben Kursrückschlag im Sommer hat sich der Kurs von RCL beinahe kometenhaft erholt und damit die Peer Group weit hinter sich gelassen.

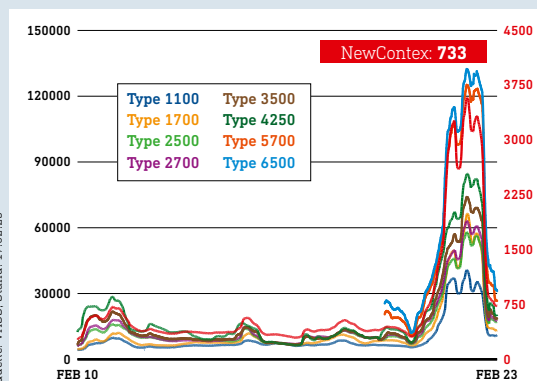
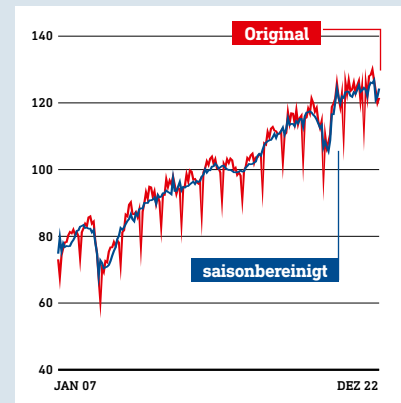
### RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

### Belegung des Umschlags: Nicht nur China, auch Europa

••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist nach der aktuellen Schnellschätzung im Dezember gegenüber dem Vormonat deutlich auf saisonbereinigt 124,3 Punkte gestiegen. Im Oktober hatte der globale Containerumschlag noch einen

kräftigen Rückgang erlebt. „Die Erholung des Containerumschlags hat sich zum Jahresende verstärkt. Die Belegung erreicht nun auch die europäischen Häfen, sodass sich die Engpässe bei einigen Vorprodukten weiter verringert haben dürften“, erklärt RWI-Konjunkturchef Torsten Schmidt.

[www.isl.org/www.rwi-essen.de](http://www.isl.org/www.rwi-essen.de)



### NEW CONTEX

### Andauernde Seitwärtsbewegung

••• Der Index verharrt auf niedrigem Niveau. Seit Ende des Chinesischen Neujahrsfestes hat die Aktivität bei Feedern spürbar zugenommen. Auf dem Atlantik trifft die Nachfrage auf ein knapperes Angebot, zum Teil konnten höhere Raten erzielt werden. Bei den größeren

Einheiten ist die Marktentwicklung etwas gedämpfter. Das Angebot an Schiffen ist ebenfalls begrenzt, aber es gab einige niedrige Abschlüsse. Das dürfte die Indizes beeinflussen. Insgesamt besteht aber Hoffnung auf mehr Dynamik auch in den größeren Segmenten. [www.vhbs.de](http://www.vhbs.de)



## Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

Telefon +49 (0) 4503 702 660 - 0  
Fax +49 (0) 4503 702 660 - 15

E-Mail [info@freireedereiinspektoren.com](mailto:info@freireedereiinspektoren.com)  
Web [www.freireedereiinspektoren.com](http://www.freireedereiinspektoren.com)



Fähre. Fahrzeuge mit Elektroantrieb erfordern andere Brandschutzmaßnahmen als Verbrenner.

Foto: Sheila - stock.adobe.com

## Zunehmend Sorgen wegen E-Autos

Die Entscheidung der norwegischen Reederei Havila Kystruten, keine E-Autos mehr zu transportieren, hat die Diskussion um die Brandgefahr bei Lithium-Ionen-Akkus neu angefacht. Der deutsche Versichererverband GDV kritisierte die Entscheidung. Von Elektroautos gehe keine höhere Brandgefahr aus als von Verbrennern, es brauche aber bessere Löschesysteme. Die herkömmlichen Vorrichtungen könnten Batteriebrände nicht eindämmen. Auch Havila Kystruten betonte, dass ein möglicher Brand bei Elektro-, Hybrid- und Wasserstoffautos nur mit externen Rettungsmaßnahmen bekämpft werden könne. Das hatte eine Sicherheitsanalyse durch das Unternehmen Proactima ergeben. Havila will aber Lösungen finden, die das Risiko durch den Transport dieser Fahrzeuge minimieren.

Spätestens seit dem verheerenden Brand auf dem Autofrachter „Felicity Ace“ der japanischen Reederei MOL ist die Gefahr durch Lithium-Ionen-Akkus im Bewusstsein von Branche und Öffentlichkeit angekommen. Der Transporter war Mitte Februar 2022 auf

**| Sicherheit |** Reeder und Versicherer diskutieren über die Brandgefahr, die von batteriebetriebenen Fahrzeugen ausgehen könnte. Erste Fährbetreiber schließen E-Autos vom Transport aus.

dem Weg von Emden nach Davisville im US-Bundesstaat Rhode Island in Brand geraten und Anfang März in der Nähe der Azoren gesunken. Der Frachter hatte mehrere Tausend Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns an Bord, darunter Luxusautos der Marken Bentley, Lamborghini und Porsche. Infolge des Untergangs lässt sich nicht mehr sicher feststellen, was Schadensauslöser war. Es gibt Vermutungen, dass der Akku eines der zahlreichen Elektroautos an Bord in Brand geraten war.

**| Deutsche ohne Verbot |** Das Risiko betrifft vor allem Autotransporter und Fährreedereien. Bereits vor der Havarie der „Felicity Ace“ gab es Vorfälle. Im Januar 2020 brannte es auf dem Containerschiff „Cosco Pacific“. Ursache soll eine nicht ordnungsgemäß deklarierte Batterieladung

gewesen sein. Im Juni desselben Jahres traf es den Autotransporter „Höegh Xiamen“. Ursache: offenbar nicht richtig abgeklemmte Autobatterien.

Bislang gibt es bei den Unternehmen kein einheitliches Vorgehen. Die norwegische Reederei Höegh, einer der größten Anbieter von Autotransportern, will weiterhin Neuwagen transportieren. Die Reederei arbeitet unter anderem für BMW und Volkswagen. Allerdings sperrt sie Gebrauchtwagen aus. Hier sei das Risiko zu groß. Auf der Nord- und Ostsee aktive Fährreedereien wie Color Line, Stena Line und Scandlines lehnen nach einem Bericht des Fachblatts „Automobilwoche“ Beförderungsverbote ab.

Den Versicherern drohen hohe Schäden aus einem Brand auf einer Fähre oder einem Autotransporter. Im Fall „Felicity Ace“ sind es Schät-

zungen zufolge mehr als 400 Millionen Dollar. Der führende Versicherer, die zur Ergo gehörende Köln Assekuranz, wollte sich dazu bislang nicht äußern. Auch der größte Schaden, den die deutschen Seekasko-Versicherer letztes Jahr verkraften mussten, war ein Brand auf einer Fähre – die „Euroferry Olympia“ der Reederei Grimaldi sank im Februar in der Adria. Der Verein Hanseatischer Transportversicherer schätzt den Schaden auf gut 29 Millionen Euro. Auch hier ist der Hintergrund noch nicht geklärt, die Versicherer vermuten aber eher eine „traditionelle“ Ursache und nicht E-Autos als Auslöser. Die Federführung hat hier ebenfalls Köln Assekuranz.

Der GDV versucht jetzt eine Diskussion über die Löschesysteme bei Autotransportern loszutreten. „Elektroautos brennen nicht öfter als Verbrenner, aber sie brennen



**Experte.** Patrick Hagen berichtet für die Deutsche Seeschifffahrt von den maritimen Versicherungsmärkten.

anders“, sagt GDV-Hauptgeschäftsführer Jörg Asmussen. Die üblichen Löschsysteme mit CO<sub>2</sub> seien bei Batteriebränden wirkungslos. Der Verband hält Systeme für sinnvoller, die Wassernebel versprühen. Damit ließen sich Batteriebrände zwar auch nicht löschen, es lasse sich aber verhindern, dass das Feuer auf andere Autos oder Container übergreife.

**| Keine Konfrontation |** Verbreitet sind solche Systeme bislang nicht. „Wir müssen sowohl die Brand-Detektion als auch die Löschsysteme auf und unter Deck grundlegend ändern“, fordert Asmussen. „Sonst bleiben die meisten Brände unbeherrschbar, besonders solche von Lithium-Ionen-Akkus.“ Auf Konfrontationskurs zu den Reedern wollen die Versicherer aber nicht gehen. Sie setzen eher auf neue Standards, die die Weltschifffahrtsorganisation IMO schaffen soll. Diesen Pfad haben die Versicherer schon bei der Brandbekämpfung auf Containerschiffen eingeschlagen, wo sie seit Jahren auf Veränderungen drängen.

Da das Löschen von Batteriebränden schwierig ist, setzt der führende Seekaskoversicherer Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) auf Prävention. „Wir begrüßen, dass die Schifffahrtsbranche bereits erste Initiativen zur Verbesserung des Brandschutzes auf Autotransportern eingeleitet hat“, sagt Justus Heinrich, Leiter Schiffs- und Transportversicherung Zentral- und Osteuropa. Dafür müssten alle Beteiligten entlang der Lieferkette zusammenarbeiten: „Das Logistik-Personal muss die Transportgüter korrekt verpacken, die Seeleute sollten wissen, wie sie Brände von Lithium-Ionen-Batterien frühzeitig entdecken und bekämpfen können.“ ●●●

## Fusion zu NorthStandard

●●● Die beiden P&I-Clubs North und Standard haben alle erforderlichen Genehmigungen für den Zusammenschluss erhalten. Das fusionierte Unternehmen NorthStandard wird auf Antrieb zu einem der größten Gegenseitigkeitsversicherer für maritime Haftpflichtrisiken. Neben dem bisherigen Marktführer Gard entsteht so ein zweites Schwergewicht. Zusammen kommen die beiden Clubs auf ein Prämienvolumen von rund 750 Millionen Dollar. Geleitet wird NorthStandard von Standard-Chef Jeremy Grose und North-CEO Paul Jennings. Mitglieder von North und Standard, die ihre Mitgliedschaft für das neue Versicherungsjahr 2023/2024 verlängern haben, sind seit 20. Februar Mitglieder von NorthStandard und erhalten ab Februar 2024 eine NorthStandard-Police.

Im März vergangenen Jahres hatten die beiden Clubs angekündigt, Gespräche über einen Zusammenschluss zu führen. Ende Mai stimmten die Mitglieder einer Fusion zu. Beobachter erwarten, dass es nun zu einer größeren Konsolidierung unter den Clubs kommt. Davor gab es den letzten großen Versuch eines Zusammenschlusses 2016, als Britannia und der UK Club Fusionsgespräche ankündigten.

## Inflation treibt Schadenhöhe in der Seekasko

●●● Die hohe Inflation wird bei Seekaskoversicherern zu steigenden Schäden führen, warnt der Makler Gallagher in einem Bericht zum Hull & Machinery-Markt. „Es lässt sich schwerlich behaupten, dass die Schadenkosten in den kommenden Monaten nicht steigen werden.“ Das Unternehmen äußerte sogar Verständnis für Preiserhöhungen durch die Versicherer – eher ungewöhnlich für einen Versicherungsmakler, der die Interessen seiner Kunden vertritt. „Die Kaskoversicherer bemühen sich zu Recht, Gespräche über Prämien erhöhungen mit Maklern und Reedern zu führen“, so Gallagher in seinem Bericht. Auch die Rückversicherungsprämien der Seekaskoanbieter dürften laut Gallagher steigen. Das werde dazu beitragen, dass die Anbieter versuchen werden, höhere Preise durchzusetzen.

## IMPRESSUM

# Deutsche Seeschifffahrt

### Verlag/Herausgeber

Verband Deutscher Reeder e.V.,  
Burchardstraße 24, 20095 Hamburg  
www.reederverband.de

### Chefredakteur (V.i.S.d.P.)

Thomas Kleyboldt,  
Tel.: 040/350 97 0,  
presse@reederverband.de

### Redaktion

printprojekt  
Peter Lindemann &  
Hanns-Stefan Grosch GbR  
grosch@print-projekt.de  
Tel.: 040/43 21 34-10  
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

### Anzeigen

printprojekt – Media/Anzeigenmarketing  
Gunther Meyn  
Tel.: 040/43 21 34-16  
E-Mail: media@deutsche-seeschifffahrt.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2023

### Abonnements und Vertrieb

AZM Gehrke GmbH  
Abonnenbetriebe  
Doris Krüger, Feldstraße 23,  
23858 Reinfeld  
Tel.: 04533/2077-12  
Fax: 04533/2077-21  
E-Mail: abo@deutsche-seeschifffahrt.de

### Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,  
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

### Titelbild

aerial-drone - stock.adobe.com

### Druck

Merkur Druck GmbH  
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

### Abonnementpreis

25,00 EUR, für Schüler, Studenten und Senioren 16,00 EUR jährlich, inkl. 7% MwSt. und Zustellgebühr, Einzelheft 7,00 EUR inkl. 7% MwSt.

Das Abonnement gilt für mindestens ein Jahr und kann danach mit einer Frist von sechs Wochen zum Ende des Bezugszeitraumes gekündigt werden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Filme, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen.

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:  
6.000 Exemplare



**Geprüfte Auflage**  
**Gedruckt auf**  
**FSC-zertifiziertem Papier**



# DER SCHWARM

**Dystopie.** Es geht auch um den Klimawandel: Forscher wie der Meeresbiologe Dr. Sigur Johansen (gespielt von Alexander Karim, Mitte) sind die Hauptcharaktere der Thrillerserie. Mit dabei sind auch Stars wie Barbara Sukowa (links).

## Meeresforschung im Mittelpunkt einer Thrillerserie

••• Lange hat es gedauert – und statt Hollywood ist es jetzt das ZDF geworden: Der 2004 erschienene Bestseller „Der Schwarm“ des Schriftstellers Frank Schätzing ist verfilmt worden und läuft ab Anfang März im deutschen Fernsehen (bzw. ist in der Mediathek abrufbar). Thema des Buchs und der auf ihm basierenden achteiligen Thrillerserie ist die existenzielle Bedrohung der Menschheit durch eine unbekannt, intelligente mari-

time Lebensform. Die Spezies von kollektiv bewussten und intelligenten Einzelwesen oder Einzellern lebt in den Tiefen des Meeres und steht dem Menschen feindselig gegenüber. Autor Schätzing, der anfangs an der Produktion beteiligt war, kritisierte in einem Interview mit der „ZEIT“ die Serie als erzählerisch „grundfalsch“. Sie sei „zusammengeschusterter Unsinn“ und „ohne aktuelle Relevanz“. Das ZDF konterte die Kritik: „Aus unserer Sicht ist

„Der Schwarm“ eine sehr gelungene und zeitgemäße Adaption des Romans.“ Verfilmungen von literarischen Stoffen unterscheiden sich in Erzählform und Dramaturgie immer und erheblich vom Ursprungsmedium Buch.

Die mit internationalen Kooperationen realisierte Serie ist mit 40 Millionen Euro die aufwendigste deutschsprachige Fernsehproduktion der Geschichte. [www.zdf.de/serien/der-schwarm](http://www.zdf.de/serien/der-schwarm)

## QVISTORFF revisited



20. Januar – 26. März 2023

Wiederentdeckung eines bedeutenden dänischen Marinemalers



Internationales Maritimes Museum Hamburg

Foto: IMM/H

**Ausstellung.** Die Bilder des Marinemalers sind bis 26. März im IMM zu sehen.

### Facettenreiche Werkschau

Das Internationale Maritime Museum Hamburg widmet dem Marinemaler Victor Qvistorff (1882–1953) eine Sonderausstellung in der Gemäldegalerie. Der dänische Künstler zählt zu den talentiertesten Malern seiner Generation und wurde u. a. von Prinz Axel von Dänemark gefördert. Die Ausstellung thematisiert das für einen Marinemaler überraschend facettenreiche Œuvre und die Entwicklung seiner Malerei. Obwohl Qvistorff ein Autodidakt war, gelang es ihm, einen beeindruckenden Stil mit impressionistischen Elementen zu entwickeln.

[www.imm-hamburg.de](http://www.imm-hamburg.de)

### TUI als Klimaschutz-Vorreiter

Der Reisekonzern TUI will seine Emissionen klimaschädlicher Treibhausgase reduzieren und hat verbindliche Ziele bis 2030 für die Bereiche Airlines, Hotels und Kreuzfahrtschiffe festgelegt. Bei den TUI-Fluggesellschaften, die für rund 80 Prozent der konzerneigenen Emissionen stehen, soll es bis dahin um 24 Prozent – verglichen mit dem Wert von 2019 – nach unten gehen. Beim Hotelsegment soll es eine Reduktion um mindestens 46,2 Prozent und bei den Kreuzfahrtgesellschaften um 27,5 Prozent geben. TUI hält auch an seinem zuvor gesetzten Ziel fest, spätestens 2030 klimaneutrale Kreuzfahrten anzubieten. „TUI soll Klimavorreiter unserer Branche werden“, sagte Firmenchef Sebastian Ebel.

Foto: TUI Cruises

[www.meinschiff.com](http://www.meinschiff.com)



**-27,5% Emissionen**

### Energiewende: AIDA setzt verstärkt auf Methanol

Die Costa Gruppe, Europas führendes Kreuzfahrtunternehmen mit den beiden Marken Costa Kreuzfahrten und AIDA Cruises, will gemeinsam mit dem führenden Methanolhersteller Proman

die Einführung von Methanol als Schiffskraftstoff für die Kreuzfahrtindustrie vorantreiben. Ziel ist es, die Dekarbonisierung der bestehenden Flotte zu beschleunigen.

Dafür soll die Versorgung mit nachhaltigem Methanol verbessert und der Weg für die entsprechende Nachrüstung bestehender Schiffe geebnet werden.

Foto: AIDA Cruises

Urlaub. Die Umweltfreundlichkeit der Schiffe ist ein wichtiges Kriterium.



### „Deutsche Seeschiffahrt“ ausgezeichnet

Erneuter Erfolg beim renommierten International Corporate Media Award (ICMA). Das Verbandsmagazin „Deutsche Seeschiffahrt“ hat in der Kategorie „Trade Magazines Print“ einen „Award of Excellence“ erhalten. Sogar mit einem „Silver Award“ wurde die Berichterstat-

tung des Magazins im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg gewürdigt (Ausgabe Q2/2022). Thema der Titelgeschichte waren die Bemühungen der deutschen Reedereien, ihre ukrainischen Seeleute und deren Familien in Sicherheit zu bringen.

[www.icma-award.com](http://www.icma-award.com)



**Zuhörer.** Die damalige Maritime Koordinatorin der Bundesregierung, Claudia Müller (MdB, Grüne), VDR-Hauptgeschäftsführer Martin Kröger und der Lotse der SPD-Küstengang, MdB Uwe Schmidt, bei der Rede des Ministers.



**Branchenkennner.** Guy Platten ist Generalsekretär des Weltreederverbands ICS.



**Diskussion.** Die Bundestagsabgeordnete Christine Aschenberg-Dugnus (FDP) mit Gesprächspartnern.



**Handelskammer.** Präses Norbert Aust (r.) und Geschäftsführer Malte Heyne mit Gaby Bornheim (VDR).



**Perspektive.** Die Hamburgerin Svenja Hahn sitzt für die FDP im Europäischen Parlament.

Die Coronapandemie hat nicht nur Lieferketten unterbrochen, sondern auch lieb gewonnene Traditionen: So konnte das – eigentlich – jährliche Reederessen in den vergangenen zwei Jahren nicht stattfinden. Umso größer war die Freude in der Branche, sich wieder treffen zu können. Eingeladen hatte der Verband Deutscher Reeder (VDR) mit Unterstützung von 23 Mitgliedsreedereien in den Emporio Tower in der Hamburger City. Rund 250 Verantwortliche aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft nutzten die Gelegenheit zum maritimen Meinungsaustausch.

**| Breites Spektrum |** Neben dem Festredner und Ehrengast des Abends, Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP), waren auch zahlreiche Bundestagsabgeordnete

mit von der Partie – darunter etwa Till Steffen (Grüne), Uwe Schmidt (SPD) und Ingo Gädechens (CDU). In ihrer Begrüßungsrede sagte die Präsidentin des Verbands Deutscher Reeder, Dr. Gaby Bornheim, die Mitgliedsunternehmen blickten nach Jahren der Krise optimistisch nach vorn: „Schifffahrt am Standort Deutschland ist wieder profitabel und dadurch auch zukunftsfähig.“

Bornheim warnte aber nicht nur mit Blick auf den Krieg in der Ukraine vor neuen Risiken: „Wir beobachten mit größter Sorge die zunehmenden Spannungen in der Straße von Taiwan, zerstörte Gaspipelines in der Ostsee und sabotierte Bahnverbindungen. Alte Gewissheiten werden erschüttert und die für uns so wichtige internationale Zusammenarbeit und Arbeits-

teilung auf die Probe gestellt.“ Damit werde auch der handelspolitische Kurs und die strategische Rolle der Schifffahrt neu bestimmt. Die VDR-Präsidentin forderte eine Politik der „maritimen Souveränität“. Angesichts der Nachwuchsprobleme der Branche rief Bornheim für ihren Verband 2023 zum Jahr der Ausbildung aus.

**| Verlässliche Akteure |** Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) bedankte sich in seiner Ansprache bei den Seeleuten, „dass sie uns mit allem versorgt haben, was wir als Gesellschaft brauchen“. Auch während der Coronakrise sei auf die deutschen Reedereien immer Verlass gewesen: „Sie haben geliefert!“ Mit dem Ukraine-Krieg gebe es nun schon die nächste Krise. Deshalb sei es so wichtig, den Wirtschafts-



**Treffen.** Ingo Gädechens, Maritimer Beauftragter der CDU/CSU-Fraktion, mit Martin Kröger (VDR).



**Gespräch.** Der CDU-Bundestagsabgeordnete Oliver Grundmann mit VDR-Altpräsident Alfred Hartmann.



**Begrüßung.** CDU-MdB Simone Borchardt mit Martin Kröger und VDR-Präsidentin Gaby Bornheim.

# Die neue maritime Souveränität

| **Reederessen** | Auf der Traditionsveranstaltung trafen politische Entscheidungsträger auf Branchengrößen. Im Fokus: Klimaschutz, Standortwettbewerb und Nachwuchssorgen.

Fotos: Gesche Jäger



**Gastredner.** Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) skizzierte die schiffahrtspolitische Agenda der Ampel-Koalition.



**Deutsche Seemannsmission.** Matthias Ristau (Generalsekretär) und Clara Schlaich (Präsidentin).

und Schifffahrtsstandort Deutschland noch resilienter und widerstandsfähiger zu machen, betonte der Minister.

Wissing bekannte sich zum Ziel der Dekarbonisierung und einer klimaneutralen Schifffahrt bis zum Jahr 2050: „Wir müssen gerade in diesem internationalen Logistikbereich dafür sorgen, dass wir Treiber des Klimaschutzes und der Dekarbonisierung sind, aber dabei dürfen wir nicht das Geschäft aus unseren Märkten in weniger ambitionierte Märkte verlagern.“ Deshalb seien Regeln auf internationaler Ebene erste Wahl. Neben einem noch effizienteren Schiffsbetrieb spiele die Frage der klimaneutralen Antriebstechnologien eine große Rolle: „Wir brauchen Planungssicherheit bei den Schiffsbrennstoffen.“

Nach dem offiziellen Part nutzten die zahlreichen Führungspersonlichkeiten aus den Schifffahrtsunternehmen die Gelegenheit zum intensiven Networking – untereinander, aber auch mit den geladenen Politikern, Medienleuten und Vertretern von Behörden und Verbänden. Nach der zweijährigen Zwangspause tat der persönliche Kontakt sichtlich gut. ●●●



**Location.** Aus dem 23. Stock des Emporio Towers geht der Blick auf das nächtliche Hamburg.

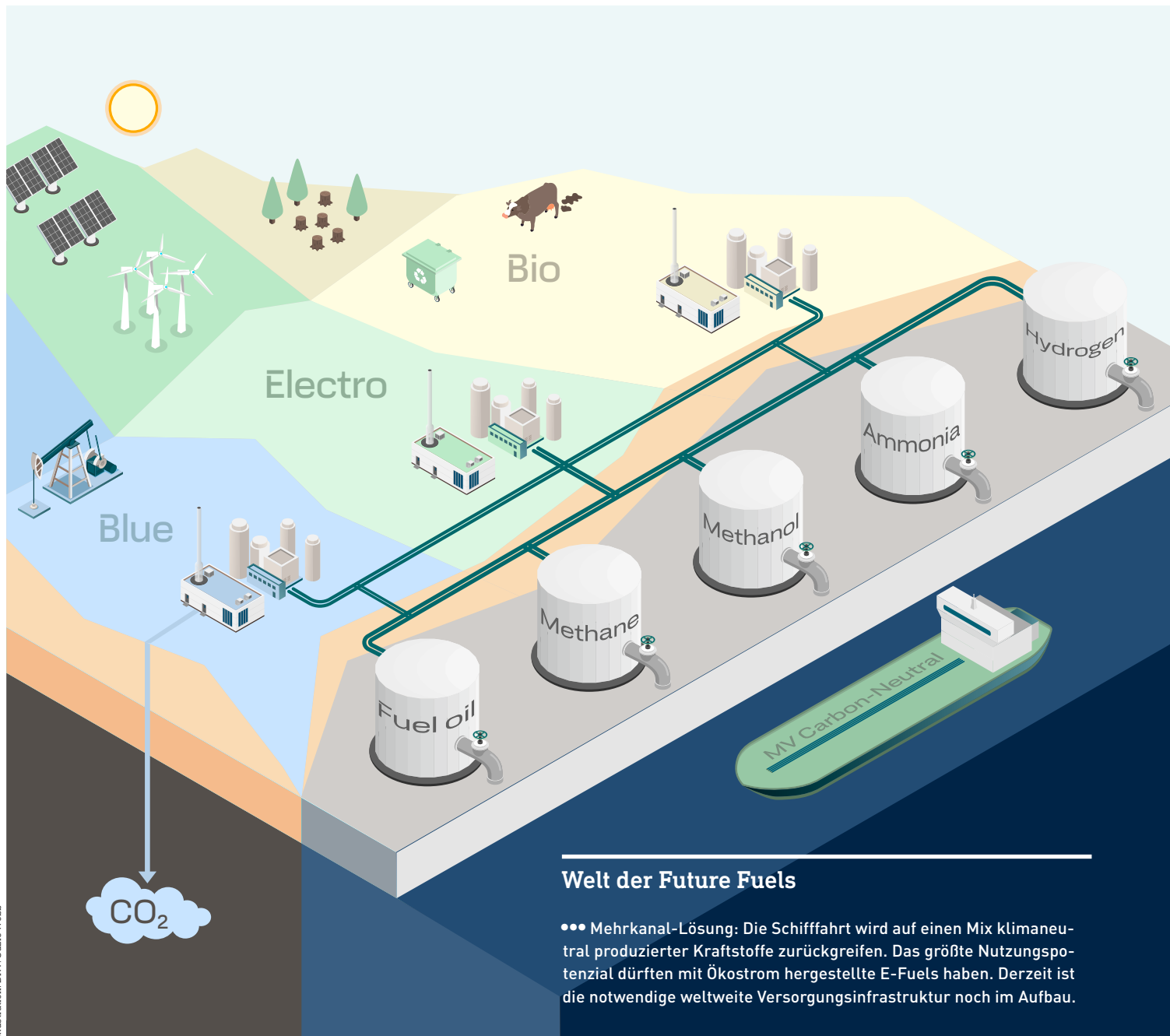


Illustration: DNV/Suzie Webb

### Welt der Future Fuels

••• Mehrkanal-Lösung: Die Schifffahrt wird auf einen Mix klimaneutral produzierter Kraftstoffe zurückgreifen. Das größte Nutzungspotenzial dürften mit Ökostrom hergestellte E-Fuels haben. Derzeit ist die notwendige weltweite Versorgungsinfrastruktur noch im Aufbau.

## | Konferenz | Beim 2. LNG & Future Fuels Forum ging es um die Antriebs- und Treibstoffe der Zukunft. Ein Thema sorgte besonders für Furore.

Text: Gunther Meyn, Fotos: Dierk Kruse

Die Location hätte nicht besser gewählt werden können: Man traf sich wieder im Konferenzraum des Empire Riverside Hotel St. Pauli mit seinem prächtigen Elbpanorama. Während auf der Bühne die Branchenexperten einen Blick auf die Treibstoffe und Motortechnik von morgen werfen, schippern im maritimen Hintergrund gemächlich große und kleine Frachter, Kümos, HVV-Fähren und Co. den Hamburger Hafen auf und ab.

Doch nicht überall auf der Welt geht es so friedlich zu. Auch das 2. Future-Fuels Forum stand im Zeichen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine sowie der folgenreichen Energiekrise – und die hat den weltweiten Run auf alternative Treibstoffe zusätzlich beflügelt.

Für die Schifffahrt spielen die sogenannten E-Fuels eine Schlüsselrolle, da sie nur bedingt auf elektrische Antriebe ausweichen kann. Laut Berechnungen

der Klassifikationsgesellschaft DNV muss die gesamte globale Schifffahrt bereits in sieben Jahren (2030) mindestens fünf Prozent  $\text{CO}_2$ -neutrale Kraftstoffe verwenden, um die IMO-2050-Ziele zu erreichen. „Der Anteil fossiler Brennstoffe, inklusive LNG, wird bis 2050 auf ein Drittel der heutigen Menge zurückgehen“, erklärte Rasmus Stute, Area Manager Deutschland, im ersten Vortrag des Tages. Wie weit der Weg noch ist, skizzierte VDR-Experte Sebastian



# Gesucht: Die perfekte Kraftstofflösung

Ebbing. „Derzeit sind gerade mal 0,3 Prozent des global produzierten Wasserstoffs grün per Elektrolyseverfahren hergestellt. Das ist einigermaßen ernüchternd.“

**| Mögliche Technologien |** Doch die Branche ist mächtig in Bewegung. So präsentierte Dr. Klaus Lucka von der privaten Forschungseinrichtung Tec4Fuels innovative Zelluloseverfahren zur Herstellung von nachhaltigen Bio-Kraftstoffen, die als „Drop-in“ die Klimabilanz verbessern. Beispiel: schwefelfreies Heavy Fuel Oil auf Basis von Sägespänen. Lucka ist sich sicher: „Das Biofuel-Potenzial ist ausreichend, um Luftfahrt, Schifffahrt und Straßenverkehr künftig ausreichend mit fortschrittlichen Brennstoffen zu versorgen.“

Martin Miller von Rolls Royce Power Systems informierte über die Anwendungspotenziale von E-Methanol, das aufgrund seiner etwas höheren volumetrischen Energiedichte leichte Vorteile gegenüber Ammoniak hat. Auch hier wird die Verfügbarkeit deutlich steigen. Miller geht davon aus, dass bis 2050 jährlich 400 Millionen Tonnen klimaneutrales Metha-



nol hergestellt werden können. Alexander Feindt vom Wettbewerber MAN Energy Solutions skizzierte anschließend die Vorzüge des sauberen Ammoniak-Pendants.  $\text{NH}_3$  (so die chemische Formel) werde als Trägerstoff für grün erzeugten Wasserstoff ( $\text{H}_2$ ) künftig wohl in großen Mengen hergestellt und transportiert werden. „Da bietet sich ein Einsatz als Treibstoff an, statt Ammoniak anschließend wieder aufzuspalten“, so Feindt.

Die Forumsteilnehmer favorisierten indes Methanol. Laut Umfrage sehen 60 Prozent darin das größte Potenzial in ihrem Geschäftsbereich – deutlich vor Ammoniak (21 Prozent). Auch das Thema Carbon Capturing and Storage (CCS), also das Abtrennen und Speichern von Kohlenstoff aus den Schiffsemissionen, durfte nicht fehlen. Welche chemischen Verfahren sich dafür am besten eignen, erläuterte René Veldman (VDL AEC Maritime).

Im küstennahen Verkehr ist das Zero-Emission-Ziel wohl am ehesten zu erreichen. Juan Camillo Gómez Trillos zeigte dies anhand des HySeasII-Projekts. Die hochseetauglichen RoPax Fähren sind mit wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellen unterwegs. Der Strom für den grünen Wasserstoff und die Bordbatterie stammt aus schottischer Offshore-Windenergie. Dass man den grünen Wasserstoff am besten gleich direkt offshore produziert und dann per Pipeline oder Schiff an Land transportiert, wurde in weiteren Vorträgen erläutert.

**| Fusion oder Vision? |** Ein geradezu revolutionäres Energiegewinnungskonzept stellten Eero Lethovaara von ABB und Dr.



**Durchblick.** Katrin Lau, Chefredakteurin von „Schiff & Hafen“, leitete als Gastgeberin die Veranstaltung, bei der Christian Ebbing vom VDR (o.r.) und Rasmus Stute von DNV eine Bestandsaufnahme der aktuellen Fuels-Lage machten.

Pierre C. Sames von DNV vor: Containerschiffe mit emissionsfreiem Fusionsantrieb. Laut Modellberechnung für eine Flotte von 400 Meter langen 20.000-TEU-Frachtern im klassischen Asien-Europa-Verkehr würde sich die teurere Hochleistungstechnik gegenüber konventionell betriebenen Schiffen bereits nach fünf Jahren amortisieren. Denn die Box-Carrier mit Kernkraftreaktor (Kosten pro Schiff: rund 500 Mio. US-Dollar) müssen niemals bebunkert werden und können dank ihres Geschwindigkeitsvorteils sogar den Suezkanal umfahren und somit die hohen Kanalgebühren sparen. Zudem fällt bei der Fusionstechnik kein radioaktiver Abfall an. Eine tatsächliche Umstellung ist kurz- und mittelfristig aber wohl nicht sehr wahrscheinlich.

Derweil gilt es, die gesetzlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen zu verbessern, um die Weiterentwicklung von E-Fuels zügig voranzutreiben – eine Herkulesaufgabe für die gesamte maritime Branche. |●●



## Blick in die Zukunft

●●● 100 Teilnehmer, 18 Vorträge und ganz viel Gesprächsstoff – so lautet die erfolgreiche Bilanz des zweiten LNG & Future Fuels Forums. Die Veranstaltung am 24. Januar wurde wieder vom Fachmagazin „Schiff & Hafen“ durchgeführt.



# Unser Mann in

Über der Steppe pfeift ein eisiger Wind. Eine Gruppe Jäger folgt in sicherem Abstand einer Mammutherde und hofft auf ihr Jagdglück. Dort, wo sich vor 30.000 Jahren diese Szene abspielt hat – davon zeugen archäologische Fundstücke –, ist heute die „Maasvlakte“, die letzte Hafenerweiterung mitten in der Nordsee bei Rotterdam. Der uralte, aufgeschüttete Nordseestrand trägt nun eine der weltweit modernsten Umschlagsanlagen für die größten Containerschiffe.

Hier, wo die automatisierten Containertransporter wie von Geisterhand bewegt aus dem Blocklager fahren und Fallwinde neben den 400 Meter langen Containerriesen herabsausen, ist der Arbeitsplatz von Severin Frenzel. Der Diakon und geistliche Begleiter, der auch promovierter Sozial- und Bildungswissenschaftler ist, leitet seit Januar 2022 den Standort der Deutschen Seemannsmission in Rotterdam. Rund 800 Schiffsbesuche leistet die Station im Jahr, die bereits 1880 mit der Anstellung des

**| Serie |** Wie sich Diakon Severin Frenzel und seine Unterstützer im größten Containerhafen Europas um die Belange der Seeleute kümmern.  
**Teil 3** der Serie über die Standorte der Deutschen Seemannsmission.

ersten Hafenmissionars Ferdinand Runge ihre Arbeit aufnahm.

**| Zeit zum Zuhören |** In Windeseile werden hier 20.000-TEU-Containerfrachter mit hochmodernen Schienenportalkränen gelöscht. Von Fernweh und Abenteuer ist an diesem Ort nichts zu spüren. Rationalität und Zeitersparnis bestimmen den 24-Stunden-Betrieb.

Severin Frenzel und Greta Schnell, die derzeit als Volunteer im Internationalen Jugendfreiwilligendienst mitarbeitet, haben Ungewöhnliches für die Crew im Gepäck, als sie die schier endlose Gangway hinaufsteigen.

„Nicht die Sim-Karten oder Informationen zum Seemannsclub sind entscheidend, unsere Ressource ist Zeit“, sagt Frenzel. „Wir sind die Einzigen an diesem Ort, die Zeit nicht als ökonomischen Kostenfaktor betrachten. Unsere Zeit gehört den Seeleuten und ihren Anliegen“, berichtet er, während er sich zum Schiffsbesuch beim



Fotos: Dc Photography/Wirestock - Igor Kardasov - stock.adobe.com, Severin Frenzel



# Rotterdam

**Belebt.** Die Deutsche Seemannsmission ist auch im niederländischen Megahafen präsent.

Watch Officer anmeldet. Bei den Gesprächen geht es um das Miteinander und den Zusammenhalt an Bord, um Isolation und Sehnsucht, um die Organisation von Clubbesuch und Landgang.

Rotterdam hat einiges zu bieten. Mit 650.000 Einwohnern die Nummer zwei der Niederlande nach Amsterdam, ist es eine sehr junge, internationale Stadt mit architektonischen Highlights, vielen guten Restaurants und ausgefallenen Geschäften.

**| Teamwork an Bord |** Der Rotterdamer Hafen ist ein Gigant – rund 15 Millionen TEU werden hier pro Jahr umgeschlagen. „Es dauert Jahre, bis man alle Ecken gesehen hat, und es ist unmöglich, alle 30.000 Seeschiffe, die hier im Jahr festmachen, zu besuchen“, sagt Frenzel. Für Einzelkämpfer sei hier deshalb auch kein Platz.

Frenzel sieht sich als Teamplayer und ist froh darüber, einen sehr guten Draht zu den Kollegen von „The Mission to Seafa-

**Begegnung.** Diakon Frenzel macht jährlich rund 800 Bordbesuche, bei denen er Seeleuten mit Rat und Tat zur Seite steht.

**Bebauung.** Das erweiterte Seehafenareal „Maasvlakte 2“ liegt 40 km westlich von Rotterdam und umfasst rund zehn Quadratkilometer.

**Begleitung.** Greta Schnell unterstützt Frenzel als Volunteer bei den täglichen Schiffsbesuchen.

cers“ und „Seamen’s Christian Friends Society“, zum Seemannsclub in Oostvoorne und zum niederländischen Koopvaard-pastoraat zu haben. „Gemeinsam mit allen Partnern der International Christian Maritime Association (ICMA) bekommen wir richtig viel Gutes für die Seeleute hin“, sagt Frenzel. So entstand etwa auch eine Initiative zur Unterstützung von Crewmitgliedern, die vom Ukraine-Krieg betroffen sind ([www.seafarersinitiative.com](http://www.seafarersinitiative.com)).

Ein paar Meter hinter den Terminals mutet die „Maasvlakte“ mit Dünengras und feinstem Sand an wie ein traumhafter Strand auf Sylt. Hier hat Severin Frenzel in einer Mittagspause den Mittelfußknochen eines Mammuts gefunden. Die Nordsee spült die Geheimnisse der Urzeitjäger ans Tageslicht. Während Frenzel den Knochen vom Sand befreit, dreht sich lautlos im Hintergrund die 260 Meter hohe Haliade-X, die derzeit größte Windenergieanlage der Welt. |...

## Seelsorger für den Extremfall

••• Piratenüberfälle, Kidnapping, Tod an Bord, schwere Arbeitsunfälle – auf See können viele Notsituationen eintreten, die die Crew psychisch sehr belasten. Die Deutsche Seemannsmission hat deshalb 30 eigene Mitarbeiter im Bereich Psychosoziale Notfallversorgung (PSNV) geschult, damit diese im Krisenfall helfen können.

2022 gab es 48 dieser Fälle. Das erscheint auf den ersten Blick nicht viel, es handelt sich aber um besonders aufwendige und schwerwiegende Situationen, die viel Personaleinsatz und Expertise benötigen. Dieser Bereich soll weiter ausgebaut werden, denn der Beruf des Seemanns zählt zu den gefährlichsten der Welt.

[seemannsmission.org](http://seemannsmission.org)



**Beistand.** Die Seemannsmission leistet auch psychologische Hilfe, z. B. nach traumatischen Erfahrungen.

# Mission: Hamburgs neues Wahrzeichen

**| Porträt |** Klaus Bernhard Staubermann ist seit 1. November Gründungsdirektor des Deutschen Hafenumuseums. Wer ist der „Neue“? Und was hat er für den Neubau auf dem Grasbrook geplant?

Text: Sabrina Junge

G emächlich schlängelt sich die S31 von der Veddel in Richtung Hauptbahnhof. Sie fährt vorbei am Saalehafen, an Lagerhäusern und Logistikzentren. Kurz vor den Elbbrücken eröffnet sich auf der linken Seite eine große gelbe Fläche. Was aktuell noch aussieht wie eine Mondlandschaft, wird einmal der neue Stadtteil Grasbrook. „Hier wird tonnenweise Sand verteilt, um den Boden zu festigen“, erklärt Klaus Bernhard Staubermann. Die Vorbereitungen für Hamburgs jüngsten Stadtteil laufen auf Hochtouren. An der Spitze soll als kulturelles Zentrum der Neubau des Deutschen Hafenumuseums thronen. Dafür ist Staubermann nach Hamburg gekommen.

Seit dem 1. November 2022 ist der 55-Jährige Gründungsdirektor. Die Erwartungen sind groß – das Museum soll nichts Geringeres als Hamburgs neues Wahrzeichen werden. „Die Idee ist, dass wir architektonisch ein Dreier-Ensemble aufbauen, quasi eine neue Süd-Skyline bestehend aus Elbphilharmonie, Elbtor und Museum“, so Staubermann. Wie es aussehen soll, hat er bereits vor Augen. Konkretes verrät er aber nicht. Nur so viel: „Das Museumsgebäude soll eine Designikone werden.“ Eine Fußgänger- und Fahrradbrücke sowie weitere Barkassen und Fähren sollen den Sprung über die Elbe verkürzen: „Hamburgs Süden wird so

über die Jahre ein integraler Lebens- und Arbeitsplatz werden“, so Staubermann, der nun in St. Georg wohnt. Im nächsten Jahr soll der Architekturwettbewerb beginnen für das mit bis zu 185,5 Millionen Euro vom Bund geförderte Projekt. „Wir hoffen, dass das Museum noch in dieser Dekade eröffnet werden kann“, sagt Staubermann. Bis dahin heißt es für ihn: viele Gespräche führen, ein gutes Team formen und vor allem ein überzeugendes Konzept entwickeln.

**| Zwei Standorte |** Aus seinem Büro hat er sie stets im Blick: die „Peking“. Das 112 Jahre alte Segelfrachtschiff wird einer der zwei Standorte des neuen Deutschen Hafenumuseums sein. Aktuell liegt sie am Ausrüstungskai vor dem Schuppen 50A, dem bereits bestehenden Teil des Deutschen Hafenumuseums: „Wir rekonstruieren hier etwa die Anker, Rettungsboote, aber auch die Räume unter Deck“, erklärt Staubermann. Wenn der Neubau fertig ist, „geht sie mit rüber“, sagt er und deutet in Richtung Grasbrook. Der Schuppen 50A hingegen bleibt: „Das ist ein Ort des gelebten Wissens, wo man Dinge vorgeführt bekommt und ausprobieren kann. In die Richtung werden wir es auch weiterentwickeln“, so Staubermann. In der Hafenmanufaktur geht es etwa um

historische Schiffbau-techniken: Handwerklich-technisches Wissen soll so nicht verloren gehen. Und junge Menschen für Berufe in Handwerk und Technik zu begeistern, kann gegen den Fachkräftemangel helfen.

Für den neuen Standort, den Grasbrook-Bau, verfolgt der gebürtige Westfale einen globalen Ansatz: „Es wird einen Blick geben von Hamburg auf die Welt und umgekehrt. Ein Schwerpunkt wird dabei auf dem Salpeterhandel mit Chile liegen“, erklärt Staubermann. Insgesamt geht es



**Was macht ein gutes Museum aus?** „Es muss begeistern, informieren und einen Dialog zwischen Museum und Zivilgesellschaft schaffen“, sagt Klaus B. Staubermann. Das Wichtigste seien aber die Besucher. „Sie entscheiden, ob es ein gutes Museum ist oder nicht. Und das Beste ist das, in das die Besucher gerne wiederkommen.“

ihm darum, mit den Hamburgerinnen und Hamburgern auf verschiedenen Ebenen in einen verantwortungsvollen Dialog zu treten. Der Blick geht dabei aber nicht nur zurück. „Die Frage, wie der Transport der Zukunft aussieht, spielt eine zentrale Rolle. Da muss der Hafen als Logistkdreh-scheibe mitgedacht werden – auch was alternative Antriebstechnologien angeht. Wenn man unter Segeln in den Hafen einfährt, braucht man eine andere Infrastruktur als bei einer Verbrennungsmaschine. Über diese und andere Themen sind wir im Austausch mit Reedereien, Start-ups, Hochschulen und Werften.“ Das größte Asset des Museums: Es liegt inmitten eines pulsierenden Hafens.

**| Maritimer Overkill? |** Im Gespräch ist Staubermann auch mit Peter Tamm, Leiter des Internationalen Maritimen Museums. Der hatte jüngst einen „maritimen Overkill“ in der Hansestadt befürchtet. „Ich habe mich mit Herrn Tamm im Dezember zum Austausch getroffen. Wir hatten ein gutes Gespräch, und ich denke, es ist deutlich geworden, dass es keine Konkurrenz gibt, sondern vielmehr eine gegenseitige Befruchtung“, erklärt Staubermann. Während Tamms Museum den Fokus auf Schifffahrt lege, gehe es im Hafenumuseum vor allem um Handel, Logistik und Transport. „Wir haben eine gute gemeinsame Arbeitsgrundlage für die nächsten Jahre“, findet Staubermann.

Für den habilitierten Astrophysiker ist die Museumsleitung kein komplett neues Kapitel. Auch an maritimen Themen ist er schon länger dran. Mit zwölf Jahren wollte er sogar Kapitän werden – doch seine Sehschwäche verhinderte es. Es blieb dann erst mal beim Segelschein auf der Außenalster.

Beruflich verschlug es ihn dann in die Museumswelt. Zuletzt war er elf Jahre lang Hauptkurator am schottischen Nationalmuseum. „Schottland ist größtenteils von Wasser umgeben. Die Themen sind dort entsprechend maritim.“ Der Abschied dort fiel ihm schwer, doch auch zu Hamburg hat er einen engen Bezug: „Ein Teil meiner Familie lebt hier. Eine Cousine und ihr Mann sind im Reedereigeschäft tätig“, erzählt er. Und als Hobby-Schiffsmodellbauer hat er die Originale nun praktischerweise auch noch direkt vor der Haustür. |●●●



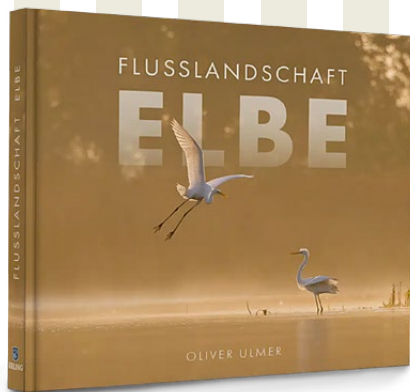
**Neue Heimat.** Die „Peking“ ist das Herz des Museums. Ab April sind auf dem Schiff am Schuppen 50A Besichtigungen im Baustellenbetrieb möglich. Sobald der Neubau auf dem Grassbrook fertig ist, zieht die historische Viermastbark dorthin um.



## Deutsches Hafenumuseum

**Anschrift:** Schuppen 50A, Australialstraße, 20457 Hamburg  
**Preis:** 6,50 Euro, Freier Eintritt für Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren  
**Öffnungszeiten:** Das Deutsche Hafenumuseum befindet sich bis zum 2. April 2023 in der Winterpause.  
 shmh.de

## | PUBLIKATIONEN |



### Hommage an einen Fluss

●●● Bei der Elbe denken die meisten Menschen zunächst an den Hamburger Hafen und große Frachtschiffe. Was die wenigsten wissen: Die wichtigste Wasserstraße Deutschlands ist auch Heimat von Bruchwasserläufer, Flussregenpfeifer, Gänsesäger und Kampfläufer. Die seltenen heimischen Vogelarten tummeln sich in den Elbauen, die zum UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ gehören – eine der letzten naturnahen Stromlandschaften Europas.

Über viele Jahre hat der passionierte Tier- und Naturfotograf Oliver Ulmer diese malerisch schöne Region mit seiner Kamera erkundet. Die in seinem Bildband „Flusslandschaft Elbe“ gezeigten, teils spektakulären Nahaufnahmen der örtlichen Fauna sind das Ergebnis unzähliger Tage und Nächte, über alle Jahreszeiten hinweg, die der Hamburger in der Auenwildnis verbracht hat – mal im Tarnzelt, mal mit der Drohne, mal mit dem Einsatz einer Kamerafalle. Es hat sich gelohnt: Das Ergebnis ist eine beeindruckende Bilderreise durch eine der unberührtesten Naturlandschaften Deutschlands – flankiert von vielen wissenswerten Details zu den gezeigten Protagonisten.

Oliver Ulmer. Flusslandschaft Elbe. Erling Verlag.  
Hardcover. 232 Seiten. 39,90 Euro.



### Klar zur Klimawende?

●●● Mehr als 10.000 Menschen haben den Mount Everest bestiegen, über 500 Menschen sind ins All geflogen, aber weniger als 100 Menschen haben es geschafft, allein nonstop die Welt zu umsegeln. Einer von ihnen ist Boris Herrmann. Auf seinen Segelabenteuern sammelt der Hamburger Ozeandate, um der Wissenschaft im Wettlauf gegen den Klimawandel zu helfen.

Darum geht es auch in seinem Buch „My Ocean Challenge“, das er zusammen mit seiner Frau Birte geschrieben hat. Das Sachbuch vermittelt kleinen (und großen) Lesern Wissen über die Weltmeere und ihren Einfluss auf das Klima. Spielerisch wird erklärt, was eigentlich der Treibhaus-Effekt ist, wobei CO<sub>2</sub> entsteht, und was wir für unsere Ozeane tun können: im großen – etwa bei Containerschiffen auf grüne Antriebsmethoden setzen – wie auch im Kleinen – kürzer duschen, Plastik vermeiden oder mit dem Fahrrad zur Schule fahren.

Birte und Boris Herrmann lassen in das fundierte und bunt illustrierte Kindersachbuch nicht nur ihre eigenen Erfahrungen einfließen – auch zahlreiche Forscher kommen zu Wort.

Birte Lorenzen-Herrmann, Boris Herrmann. My Ocean Challenge – Kurs auf Klimaschutz. cbj Verlag.  
96 Seiten. 20,00 Euro. Ab 8 Jahren.



### Mit allen Sinnen

●●● Als Junge fürchtet sich Bill François vor Fischen. So sehr, dass er sich nur ins flache Meer traut. Als er dort einer verirrten Sardine begegnet, verändert sich seine Einstellung fundamental. „Ich fragte mich, durch welche Landschaften sie normalerweise schwamm und ob sie manchmal mit anderen Sardinen sprach. Plötzlich machte mir das tiefe Wasser keine Angst mehr, mich lockten seine stillen Geheimnisse“, schreibt François. In seinem nun als Taschenbuch erschienenen Werk „Die Eloquenz der Sardine“ lässt der Wissenschaftler die Leser an den Wundern der Meere teilhaben. Etwa daran, dass atlantische Lachse noch in den Gewässern Grönlands den bretonischen Bach riechen können, in dem sie geboren wurden. Besonders das Schicksal des einsamsten Wals der Welt berührt: Der Finnwal singt, spricht und ruft auf einer Frequenz von 52 Hertz – seine Artgenossen debattieren bei 10 bis 35 Herz. Nur die Forscher hören sein Klagen. François' Wunsch, die Leser mögen sich bei der Lektüre wie er nach seinem ersten Schnorchelgang im Meer fühlen, trifft zu: Der Kopf ist voller Geschichten – und die Lust, diese weiterzuerzählen, groß.

Bill François. Die Eloquenz der Sardine. C.H. Beck Verlag. 234 Seiten. 16,00 Euro.



Climate Protection  
CO<sub>2</sub> Strategy  
Collective Bargaining  
Arctic Shipping  
Maritime Training and Know-how  
Rescue at Sea  
Piracy

Logistics  
Legal Advice  
Ship Recycling Convention  
Offshore Service Code  
Alternative Fuels  
Ship Safety  
Verified Gross Mass  
Sulphur Cap 2020

Funding Programmes  
Free Trade  
Ballast Water Convention  
Sanctions

Digitalisation  
**Smart Shipping**  
Migrants in the Med  
**Competitive Conditions**  
LNG

## A STRONG VOICE FOR MARITIME SHIPPING

The German Shipowners' Association (VDR) is a leading professional association within the German business community. It represents the interests of some 200 member companies, not only in Berlin and Bonn, but also in Brussels, London, Geneva and on a global scale. The management and experts of the VDR hold key positions in the leading management bodies of European and international shipping associations. It is important to make oneself heard – particularly in difficult economic times. VDR is the voice that makes this possible.

**VDR** German  
Shipowners'  
Association

[www.reederverband.de/en](http://www.reederverband.de/en)



Spende und werde ein Teil von uns.  
**seenotretter.de**

Bei jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee. Seit 1865.



**OHNE  
DEINE  
SPENDE  
GEHT'S  
NICHT**

Einsatzberichte, Fotos, Videos und  
Geschichten von der rauen See erleben:

    **#TeamSeenotretter**



— Spendenfinanziert —