

Deutsche Seeschifffahrt

4. Quartal 2022

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



20 | PORTRÄT



Norden-Frisia: Wie Carl-Ulfert Stegmann den Inselversorger in die Zukunft steuert



36 | MÄRKTE

Afrika: Wie sich deutsche Reedereien auf dem Kontinent engagieren



46 | REISE

Kreuzfahrten: Wie die Branche die Krise hinter sich lässt



28 | VERANTWORTUNG

Immer sicherer unterwegs

Wie Reedereien Menschen, Umwelt und Ladung schützen



Zukunft erfolgreich gestalten

MAN Energy Solutions
Future in the making



Karriere bei MAN

Hamburg und der Hafen sind untrennbar miteinander verbunden. Deshalb befindet sich auch genau hier unsere weltweit größte MAN-Service Werkstatt. In Hamburg sind wir spezialisiert auf die Reparatur und Wartung von Schiffsmotoren rund um den Globus und sorgen für grüne Energielösungen in Marine und Kraftwerksanwendungen.

Unterstützen Sie unseren Weg in eine klimafreundliche Zukunft und werden Sie Teil von uns. Wir suchen motivierte Seeleute und Motorenenthusiasten für unsere Teams im technischen Service.

Möchten Sie anpacken und etwas bewegen? Übernehmen Sie gerne Verantwortung und arbeiten selbstständig an technischen Projekten? Dann bewerben Sie sich in unserem Karriereportal u.a. auf folgende Stellen:

- Superintendent Engineer (m/w/d) im Bereich 2-Takt, 4-Takt oder Turbolader
- Field Service Engineer (m/w/d)

Aktuelle
Stellenangebote
Hamburg





Deutschland ist Schifffahrtsland – und soll es auch bleiben

●●● Deutschland ist eine der wichtigsten Schifffahrtsnationen der Welt. Wir sind ein starker und wettbewerbsfähiger Schifffahrtsstandort. Mit über 700 Containerschiffen bereedern wir die zweitgrößte Containerschiffsflotte der Welt.

Die vergangenen zwei Jahre haben uns alle gelehrt: In Deutschland sind wir angewiesen auf diese eigene Schifffahrt, mit der über 60 Prozent der deutschen Im- und Exporte mit Drittländern abgewickelt werden. Schifffahrt in Deutschland weist dabei eine bemerkenswerte Besonderheit auf, sie ist echter Mittelstand. 80 Prozent der in Deutschland ansässigen Reedereien haben immer noch zehn oder weniger Schiffe im Eigentum.

Es war gerade dieser Mittelstand, den zwölf Jahre schwerster Krise in der Schifffahrt besonders hart getroffen hatten. Der Standort hat als Folge einen enormen Aderlass mit einer Halbierung der Handelsflotte erlebt. Es ist gerade deshalb auch mehr als erfreulich, dass in den vergangenen anderthalb Jahren wieder Stabilität in die Schifffahrtsmärkte zurückgekehrt ist.

Aber schon in diesem Jahr hat eine Diskussion über die Höhe der Gewinne in der Seeschiffahrt begonnen, und die Tonnagebesteuerung am Standort wird kritisch hinterfragt. Statt alles daranzusetzen, die eigene Schifffahrt langfristig zu stabilisieren, wird diskutiert, dem Schifffahrtsstandort die Grundlage seiner Wettbewerbsfähigkeit zu entziehen.

Der VDR vertritt hierzu eine klare Haltung: Deutschland ist Schifffahrtsland und braucht eine starke eigene Schifffahrt. Wollen wir diese erhalten, dann müssen die steuerlichen Rahmenbedingungen in Deutschland den Rahmenbedin-



Foto: Gesche Jäger

gungen zumindest in konkurrierenden europäischen Schifffahrtsstandorten entsprechen – vom außereuropäischen Ausland ganz zu schweigen.

Die deutsche Schifffahrt ist zudem ein diverser Industriezweig mit noch immer mehreren Hundert mittelständischen Reedereien, die in einem äußerst harten internationalen Wettbewerb stehen. Eben dieser maritime Mittelstand bereitet sich gerade auf eine der größten Herausforderungen und Investitionsnotwendigkeiten seiner Geschichte vor: die Transformation der Schifffahrt zu einem klimaneutralen Verkehrsträger innerhalb der kommenden 30 Jahre. Wenn wir wollen, dass unsere Schifffahrt dieses Ziel erreicht, muss ein stabiler und verlässlicher Steuerrahmen in Deutschland gewährleistet sein, der dem üblichen europäischen Standard entspricht und die notwendige Verlässlichkeit für langfristige Investitionen in neue Schiffe und Technologie bietet.

Es ist deshalb der gänzlich falsche Zeitpunkt, um über eine Anpassung oder gar eine Abschaffung der bestehenden Tonnagebesteuerung in Deutschland zu diskutieren und damit noch mehr Unsicherheit in ein ohnehin inzwischen schon wieder recht angespanntes Marktumfeld mit erheblich reduzierten Fracht- und Charraten zu streuen.

Ihre

Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 12 EVENT**
„Blue Night“ des VDR: Branche trifft Politikprominenz
- 14 POLITIK**
Interview mit dem neuen maritimen Beauftragten der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Ingo Gädechens
- 18 STRATEGIE**
Sicherheitspolitik als Schwerpunkt auf dem Deutschen Schifffahrtstag
- 20 REEDERPORTRÄT**
Wie Carl-Ulfert Stegmann die Reederei Norden-Frisia in die Zukunft steuert

MARITIME LOGISTIK

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 28 TITEL: MARITIME SICHERHEIT**
Immer sicherer unterwegs: Wie Reedereien Menschen, Umwelt und Ladung schützen
Kommentar von Dr. Martin Kröger
- 36 MÄRKTE**
Auf nach Afrika: Deutsche Schifffahrtsunternehmen wie Hapag-Lloyd und BOCS engagieren sich verstärkt auf dem Kontinent



MARITIMES LEBEN

44 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

46 TOURISMUS

Krise, Klima, Kreuzfahrt: Die Passagiere sind zurück – die Branche setzt beim Neustart auf Nachhaltigkeit

50 MISSION MENSCH

Serie: Deutsche Seemannsmission und ihre Standorte. *Teil 2: Le Havre*

52 TECHNOLOGIE

Effizienzgewinn durch die Düse: Umweltpreis für Mewis-Duct-Erfinder

54 PORTRÄT

Einsatz für die Seeleute: Duckdalben-Chefin Anke Wibel hört auf

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

24 **MARKTBERICHT** Die Lage der Seeschifffahrt im Überblick

45 **IMPRESSUM** Herausgeber und Redaktion



Bahrain wächst

••• Seit den frühen 1980er-Jahren hat sich die Bevölkerung des Inselstaates im Persischen Golf vervierfacht. Im Jahr 2022 wird sie 1,5 Millionen erreichen. Mit der zunehmenden Bevölkerungsdichte und der Ausbreitung der Städte ist auch der Bedarf an Land gestiegen. „Wie andere Länder am Golf haben das rasche Bevölkerungswachstum und die zunehmende Verstädterung bei gleichzeitiger Landknappheit Bahrain dazu veranlasst, in riesige Landgewinnungsprojekte zu investieren, um seine Küstenlinie zu erweitern“, so Eman Ghoneim, Physischer Geograf an der University of North Carolina Wilmington. Die beiden Bilder zeigen die Veränderungen über 35 Jahre hinweg. Das erste Bild wurde vom Satelliten Landsat 5 am 17. August 1987 aufgenommen. Das zweite Bild (Landsat 8) zeigt dasselbe Gebiet am 17. August 2022.

Im Jahr 1987 war die Insel Bahrain gerade erst über den 1986 eröffneten King Fahd Causeway mit Saudi-Arabien verbunden worden. Im Juli 2022 wurde auf der 25 Kilometer langen Strecke eine Rekordzahl von 2,5 Millionen Fahrgästen gezählt, wie die Presse berichtet. Am deutlichsten wird der Wandel im Norden des Landes, wo die flachen Küstengewässer es technisch und wirtschaftlich möglich gemacht haben, neues Land vom Meeresboden aus zu erschließen. Zu sehen sind die Flächenausdehnung der bestehenden Inseln sowie die Hinzufügung neuer Inseln.





Foto: NASA

| PROFILE |



HAPAG-LLOYD

1 **Stuart Sandlin** steigt auf: Der bisherige Senior Vice President of Sales in den USA wird Nordamerika-Chef der größten deutschen Linienreederei. Er löst als President Region North America Uffe Ostergaard ab. Sandlin hatte seit 2001 mehrere Führungspositionen in den USA und in Deutschland bei Hapag-Lloyd inne. Zwischendurch war er von 2015 bis zur Übernahme durch HL im Jahr 2017 bei der United Arab Shipping Company (UASC).

ICS

Die Direktorin für Beschäftigungsangelegenheiten beim Weltreederverband ICS, **2** **Natalie Shaw**, erhält den Orden Most Excellent Order of the British Empire. Der

MBE wurde ihr von Prinzessin Royal Anne während einer Zeremonie auf Schloss Windsor verliehen. Shaw wird als eines der am meisten respektierten und geschätzten Mitglieder des maritimen Sektors „für ihre Verdienste um Seeleute während der COVID-19-Pandemie“ gewürdigt. Die Auszeichnung ist die Krönung von fast zwei Jahrzehnten engagierter Arbeit in der weltweiten Schifffahrt.

BUNDESREGIERUNG

Beim Bundesministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (BMUV) ist der neue Meeresschutzbeauftragte der Bundesregierung angesiedelt.

3 **Sebastian Unger** soll „national und international Gesicht und Sprachrohr der Bundesregierung für die Meere und deren

Schutz“ sein. Der neue Unterabteilungsleiter Meeresschutz beim BMUV war zuvor Gruppenleiter am Institute for Advanced Sustainability Studies.

HCOB

Der US-Amerikaner **4** **Ian Banwell** hat den Chefposten bei der Hamburg Commercial Bank übernommen. Banwell war dort seit September 2020 Chief Financial Officer. Auf diesem Posten folgt ihm **5** **Marc Ziegner**, der schon seit mehr als 20 Jahren bei der früheren HSH Nordbank ist.

HEMPEL

Die Nachfolge von Lars Petersson als Chef (CEO) beim dänischen Beschichtungsspezialisten Hempel hat **6** **Michael Hansen** angetreten. Er fungierte

bisher als Executive Vice President Energy & Infrastructure. Bis zu seinem Einstieg bei Hempel 2017 war er fast zwei Jahrzehnte bei Maersk.

BLG

Seit 1. Dezember ist **7** **Matthias Magnor** neuer Chief Operating Officer (COO) beim Bremer Hafen- und Logistikdienstleister BLG Logistics Group. Er verantwortete dort seit gut einem Jahr den Geschäftsbereich „Contract“.

HHLA

Eine neue Finanzchefin bekommt der Hamburger Hafenkonzern HHLA. **8** **Tanja Dreilich** übernimmt den Posten von Dr. Roland Lappin, der das Unternehmen verlässt. Dreilich kommt vom Technologieanbieter ZF Friedrichsha-

fen, wo sie die Finanzen der Pkw-Fahrwerkstechnik verantwortete.

N-PORTS

Zwei Personalien bei Niedersachsens Häfen: **9** **Volker Weiß** ist neuer technischer Geschäftsführer von N-Ports. Bisher leitete der Bauingenieur die Niederlassung Emden. Seinen Posten beim größten N-Ports-Standort übernimmt **10** **Aiko Hollander**.

KONGSBERG

Eine Frau steht an der Spitze des norwegischen Technologieunternehmens Kongsberg Maritime. **11** **Lisa Edvardsen Haugan** hat das Präsidentenamt von Egil Haugsdal übernommen. Bisher leitete sie den Bereich „Deck Machinery & Motion Control“.



11



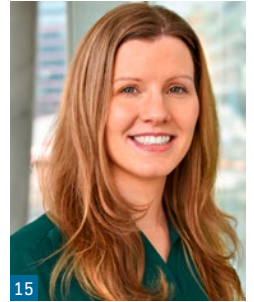
12



13



14



15



16



17

ROLLS-ROYCE

Rolls-Royce Power Systems hat einen neuen Vorstandschef: **12 Jörg Stratmann**. Der promovierte Wirtschaftsingenieur war zuletzt CEO und Vorsitzender der Geschäftsführung des Automobilzulieferers Mahle. Stratmann folgt auf Andreas Schell.

GEOMAR

Große Ehre für **13 Alexandra Zoe Worden**: Die Professorin für die Biologie ozeanischer Ökosysteme am GEOMAR in Kiel ist neues Mitglied der Nationalen Akademie der Wissenschaften Leopoldina.

WISSENSCHAFT

Die Mikrobiologin **14 Sina Schorn** vom Max-Planck-Institut für Marine Mikrobiologie in Bremen ist mit dem Joachim-Jungius-Preis aus-

gezeichnet worden. Forschungsschwerpunkt war die Methanproduktion von Mikroben in Seegrasswiesen.

HAFEN HAMBURG

Die Marktentwicklung Asien bei Hafen Hamburg Marketing leitet **15 Inga Gurries**. Die Sinologin koordiniert die Repräsentanzen in Shanghai, Hongkong und Mumbai.

VDR

Der Verband Deutscher Reeder hat seine Geschäftsleitung verstärkt. **16 Irina Haesler**, Juristin und VDR-Büroleiterin in Brüssel, sowie Verbandssyndikus **17 Tilo Walltrabenstein** übernehmen zusätzlich zu ihren bisherigen Aufgaben Führungsfunktionen und unterstützen damit VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger.

Wir halten Ausschau nach:



W2 Schiffsautomatisierung/ Schiffselektrotechnik

Die Professur ist zum 1.5.2023 an der Fakultät für Ingenieurwissenschaften der Hochschule Wismar unbefristet in Vollzeit zu besetzen.

Nachfragen bitte an
ute.schreiber@hs-wismar.de

Bewerbungen bitte bis zum
31.1.2023 als **PDF-Dokument** an
personalabteilung@hs-wismar.de
unter dem **Stichwort 78 600 015**



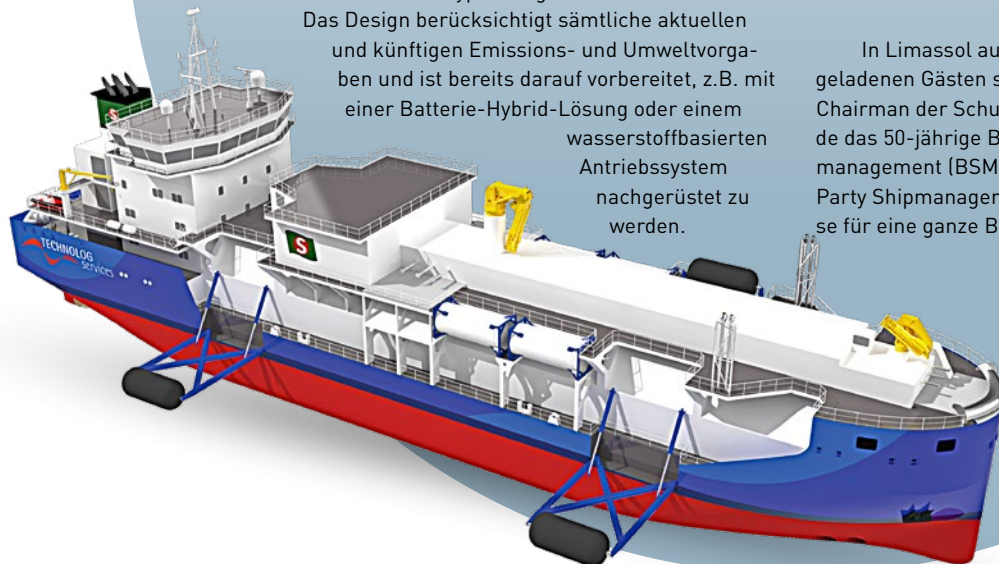
Die komplette Ausschreibung auf
www.hs-wismar.de/stellen

Hochschule Wismar
University of Applied Sciences:
Technology, Business and Design

Innovatives Design und große Feier

••• Die Schulte Group hat das Design für ein neues, energie- und kosteneffizientes LNG-Bunkerschiff (LBV) vorgestellt. Der Entwurf zeichnet sich u. a. durch Kompatibilität mit aktuellen und künftigen Schiffstypen aus. Das LBV soll bei Einhaltung höchster Sicherheitsstandards mit einer kleineren Besatzung betrieben werden können als vergleichbare Einheiten. Dabei hilft ein patentiertes Auslegersystem, das den zeit- und personalintensiven Vorgang für das Ausbringen von Fendern oder Abstandshaltern ersetzt. Eine weitere Neuerung ist der Teleskopkran mit einer Ausladung von bis zu 40 Metern über dem Wasser, der für den Beunkerungsvorgang auf sämtliche Schiffstypen eingestellt werden kann.

Das Design berücksichtigt sämtliche aktuellen und künftigen Emissions- und Umweltvorgaben und ist bereits darauf vorbereitet, z.B. mit einer Batterie-Hybrid-Lösung oder einem wasserstoffbasierten Antriebssystem nachgerüstet zu werden.



Designentwurf. Neues LNG-Bunkerschiff der Schulte Group.

Feierlichkeit. Auf Zypern wurde das Jubiläum von Bernhard Schulte Shipmanagement begangen.



Fotos: Schulte Group

In Limassol auf Zypern fand eine Party mit mehr als 600 geladenen Gästen statt: Im Beisein von Dr. Heinrich Schulte, Chairman der Schulte Group, und CEO Ian Beveridge wurde das 50-jährige Bestehen von Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) gefeiert. BSM ist Pionier im Third Party Shipmanagement und, so Dr. Schulte, „Blaupause für eine ganze Branche“. www.schultegroup.com



Foto: Damen Shipyards

Kraftpakete. Die Schlepper mit jeweils 5.050 kW Leistung sollen im Januar ausgeliefert werden.

Fairplay Towing ordert zwei neue Schlepper

••• Das niederländische Unternehmen Damen baut für die Hamburger Schleppreederei Fairplay Towing Group zwei Schlepper des Typs Damen RSD Tug 2513. Die knapp 25 Meter langen und gut 13 Meter breiten (Tiefgang: 6,20 Meter) Kraftprotze mit einem

Pfahlzug von 80 Tonnen werden von der vietnamesischen Werft Damen Song Cam Shipyard gebaut. Die zwei Neubauten erfüllen u.a. dank eines SCR-Systems zur Reduzierung der Emissionen die Abgasnorm IMO Tier 3.

www.fairplay-towing.group

Carl Büttner verkauft

••• Die traditionsreiche Bremer Tankerreederei Carl Büttner hat neue Eigentümer: Die Familienmitglieder haben das Unternehmen für knapp 160 Millionen US-Dollar an das britische Schifffahrtsunternehmen Lomar verkauft. Die Flotte setzt sich aus sieben Öl-, Produkten- und Chemikalien-tankern zusammen, darunter vier ältere 24.000-tdw-Einheiten und vier neue mit 38.000 tdw. www.carlbuettnner.de

Marke. Die Bremer Reederei Carl Büttner besteht seit 166 Jahren.

Foto: Carl Büttner Holding GmbH & Co. KG



Ausbau. Hapag-Lloyd investiert in Terminals.

Hapag-Lloyd kauft Terminalbetreiber in Chile

Die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd hat das komplette Terminalgeschäft von SM SAAM mit zehn Terminals und über 4.000 Mitarbeitern übernommen. Das in Chile ansässige Unternehmen ist als Terminalbetreiber und Logistikdienstleister in mehreren Ländern Nord-, Zentral- und Südamerikas tätig. „Investitionen in Terminalinfrastruktur sind ein wesentlicher Baustein unserer strategischen Agenda, und Lateinamerika ist einer unserer Heimatmärkte“, sagt CEO Rolf Habben Jansen. www.hlag.com



Vorbild. Ab 2024 ist eine emissionsfreie Frachtfähre im Einsatz.

Renommierter Umweltpreis für Scandlines

Die Reederei Scandlines hat einen angesehenen internationalen ESG-Preis (Environment, Social, Governance) für ihre Bemühungen erhalten, den Fährbetrieb emissionsarm zu gestalten. IJGlobal ESG Awards zeichnet damit u. a. Unternehmen im internationalen Infrastruktur- und Energiesektor aus. Bereits ab 2013 hat Scandlines in Hybridfähren investiert, die den Dieselantrieb mit einem elektrischen Batterieantrieb kombinieren und so den CO₂-Ausstoß auf der Strecke Puttgarden – Rødby um bis zu 15 Prozent reduzieren. 2022 schloss Scandlines ein Investitionsprojekt für neue Thruster für die Fehmarnbelt-Fähren ab. Sie reduzieren den CO₂-Ausstoß um weitere 15 Prozent. Mit der Installation von Rotorsegeln auf den Hybridfähren „Copenhagen“ und

„Berlin“ hat die Reederei die Liste der umweltfreundlichen Initiativen um die Windkrafttechnologie erweitert. Bis 2024 wird Scandlines 380 Millionen Euro in grüne Technologie investiert haben.

www.scandlines.de



Zeremonie. Scandlines-CEO Carsten Norland, Jenny Schmigale, Head of Compliance & CSR, sowie COO Michael Guldmann Petersen (v.l.).

Foto: Hapag-Lloyd AG

Fotos: Scandlines, LMG Martin

SYSTEM SOLUTIONS FOR THE FUTURE

Oil Mist Detection & Gas Monitoring for Gas and Dual Fuel Engines

DAS ORIGINAL VISATRON® DAS ORIGINAL

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

www.schaller-automation.com

Ex IECEx



Podium. Claudia Müller (2.v.l.), Maritime Koordinatorin der Bundesregierung, skizzierte die maritime Agenda der Bundesregierung.

Maritime Souveränität und Wettbewerbsfähigkeit

| Meinungsaustausch | Auf Einladung des VDR trafen sich Fachpolitiker und Branchenexperten zur „Blue Night“ und diskutierten über Schifffahrtsthemen. Fotos: Gesche Jäger

Gemeinsam mit Gästen aus der maritimen Politik hat der Verband Deutscher Reeder (VDR) die Maritime Zukunftsagenda der Bundesregierung diskutiert und einen Ausblick auf Trends und Entwicklungen der Seeschifffahrt geworfen. Die Präsidentin des VDR, Dr. Gaby Bornheim, unterstrich in ihrer Begrüßung die Bedeutung der maritimen Wirtschaft. Deutschland sei mit über 1.900 Schiffen nach wie vor eine der wichtigsten Schifffahrtsnationen der Welt.

Klimawandel, Lieferengpässe, Coronapandemie, Ukraine-Krieg kämen aktuell zusammen und machten für jeden spürbar, was Versorgungsengpässe bedeuten. Politik und Wirtschaft seien aufgefordert, jetzt das Richtige zu tun. „Es geht im Kern um unsere maritime Sou-

veränität angesichts der Krisen und Herausforderungen unserer Zeit. Es geht um einen starken und wettbewerbsfähigen Schifffahrtsstandort Deutschland. Es geht um unsere maritime und wirtschaftliche Unabhängigkeit“, sagte die VDR-Präsidentin. Auch der Klimaschutz habe höchste Priorität. Der VDR bekenne sich zum Ziel einer Dekarbonisierung der deutschen Flotte zum Jahr 2050. „Um unser selbstgestecktes Ziel zu erreichen, brauchen wir eine Revolution bei den Treibstoffen. Wir brauchen alternative Kraftstoffe. Hergestellt aus Sonne, Wind oder Geothermie im sogenannten Power-to-Liquid Verfahren“, so Bornheim.

Nach einem Impulsvortrag der Parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Daniela



Event. Ort der Veranstaltung war die „Wartehalle“ des alten Stettiner Bahnhofs in Berlin.



Rednerin. Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Daniela Kluckert (FDP).



Erinnerungsfoto. Die Hamburger SPD-Bundestagsabgeordnete Dorothee Martin beim Selfie.



Engagement. SPD-Küstengang-Lotse Uwe Schmidt machte sich für die Sache der Seeleute stark.



Gespräch. CDU-MdBs Franziska Hoppermann (l.) und Enak Ferlemann (r.) mit Reinhard Lügen (VSM).



Dialog. Die Flensburger CDU-Abgeordnete Petra Nicolaisen mit Gesprächspartner.



Gastgeberin. VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim skizzierte die aktuellen Herausforderungen.

Kluckert (FDP), erörterte ein Panel aus Fachpolitikern und dem Umweltverband NABU zentrale politische Fragen von Lieferketten bis Klimaschutz.

| Standort, Klima, Nachwuchs | „Deutschland ist ein elementarer und logistischer Knotenpunkt für Europa und für die Welt“, sagte Kluckert. Daher sei eine leistungsstarke Handelsflotte für den gesamtwirtschaftlichen Erfolg von enormer Bedeutung. „Schifffahrt war und ist die Basis für eine erfolgreiche exportorientierte Volkswirtschaft“, pflichtete die Maritime Koordinatorin Claudia Müller (Die Grünen) bei. Die Branche müsse aber auch einen substanziellen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten. „Das Bekenntnis zur klimaneutralen Schifffahrt in 2050 begrüße ich deshalb sehr.“

Für einen zukunftsfesten Schifffahrtsstandort brauche es unter anderem „Mutige und weit-sichtige Investitionen in emissionsfreie Antriebs-technologien und einen klaren Rechtsrahmen zur Nutzung dieser Technologien“, so ihr Parteifreund Lukas Brenner. Beim Klimaschutz zähle jeder Tag, mahnte Hamburgs NABU-Chef Malte Siegert. Seine Forderung: „Um einen wirkungsvollen Beitrag zur Begrenzung der negativen Folgen des Klimawandels zu leisten, sollten die Reedereien ihre Schiffe schon deutlich vor 2050 klimaneutral betreiben.“

Uwe Schmidt, MdB (SPD), „Lotse“ der SPD-Küstengang, hob einen anderen As-



Entertainment. Die vielfach ausgezeichnete Jazz-Sängerin Jocelyn B. Smith war das musikalische Highlight des Abends.

pekt hervor: „Wir brauchen ein neues Konzept für die maritime Ausbildung und mehr Schiffe unter deutscher Flagge, um unseren dringend benötigten Nachwuchs an Bord unserer Schiffe zu halten und unser maritimes Know-how nicht zu verlieren.“

VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger bilanzierte: „Ziel der Schifffahrtspolitik muss sein, dass Schifffahrt von Deutschland aus nicht nur möglich bleibt, sondern ihre weltweite Spitzenposition und damit auch die maritime Souveränität für Deutschland gesichert ist.“ ■●●



Atmosphäre. Dem Motto entsprechend war der Saal in maritim-blaues Licht getaucht.



Stimmung. Die SPD-Bundestagsabgeordnete Peggy Schierenbeck ist u. a. Mitglied des Innenausschusses.



Treffen. Grünen-MdB Lukas Brenner mit Holger Schwesig (Fairplay) und Dr. Martin Kröger (VDR).

? Herr Gädechens, die Bundesregierung ist seit einem Jahr im Amt. Wie beurteilen Sie aus der Sicht des Maritimen Beauftragten der größten Oppositionspartei die maritime Politik der Ampel?

Ingo Gädechens: Richtschnur für die Bewertung der Regierungsarbeit ist die Umsetzung des Koalitionsvertrags. Dort sind die Ziele in Bezug auf die maritime Wirtschaft allerdings sehr allgemein gehalten. Man möchte den maritimen Standort über die gesamte Wertschöpfungskette stärken und die Schifffahrt bis hin zum Recycling umweltfreundlicher gestalten. Ich kann bislang aber nicht erkennen, an welcher Stelle die Ampel konkret Ziele verfolgt.

? Wo würden Sie anfangen?

IG: Die Politik muss für die Wirtschaft ein verlässlicher regulativer Partner sein. Die Reedereien brauchen dringend eine belastbare Aussage darüber, mit welchem Brennstoff die Schiffe der Zukunft fahren sollen. Hapag-Lloyd hat kürzlich mehrere Großcontainerschiffe mit LNG-fähigen Motoren geordert. Maersk gab weitere acht große Containerschiffe in Auftrag, die mit Bio-Methanol fahren können.

Das ist ja schon ein Fingerzeig, in welche Richtung es gehen könnte. Wir müssen aber auch sicherstellen, dass die Treibstoffe auch verfügbar sind. Auf jeden Fall ist bei allen Optionen, die in Rede stehen, eine größere Bunkerkapazität erforderlich als bei Diesel. Das hat erhebliche Auswirkungen auf die Investitionsentscheidungen, die im Übrigen auf Jahrzehnte hinaus getroffen werden. Die Schiffe fahren ja 20 Jahre oder länger.

? Verlässlichkeit ist wichtig. Das Hin und Her beim LNG-Antrieb als Brückentechnologie hat eher zur Verunsicherung beigetragen.

IG: Hier hat der russische Angriffskrieg in der Ukraine ideologische Grabenkämpfe beendet. Ich erkenne ausdrücklich den Wandel an, den die Grünen als Regierungspartei in dieser Situation vollzogen haben. Vor dem 24. Februar war es unvorstellbar, dass beispielsweise gefracktes Gas der Rettungsanker sein würde, um aus der Abhängigkeit von Russland bei der Energieversorgung zu kommen.

Wenn deutsche Reeder gewusst hätten, dass das der Weg sein würde, dann hätten sie wahrscheinlich LNG-Gastanker geordert oder gechartert. Jetzt wird sich darüber beklagt, dass andere das Geschäft machen. Auch wenn die viel zitierte Zei-



„Verlässlicher Partner für die Schifffahrt“

| Interview | Der Maritime Beauftragte der CDU/CSU-Fraktion, **Ingo Gädechens**, fordert von der Bundesregierung mehr Investitionssicherheit für deutsche Reeder und warnt vor zu großer Abhängigkeit von China. Interview: Dr. Martin Kröger, Peter Lindemann; Fotos: Christoph Wehrer

tenwende so nicht absehbar war – ein klares Bekenntnis zum LNG-Antrieb wäre nach der Bundestagswahl in Hinblick auf eine größere Investitionssicherheit wichtig gewesen. Das hätte den Schifffahrtsbetrieben geholfen und dem Standort Deutschland sicherlich gutgetan.

? Der Seeheimer Kreis in der SPD hat den Aufbau einer staatlichen LNG-Tankerflotte angeregt. Eine kühne Idee?

IG: Ja, und die Linke würde vorher noch die Reedereien verstaatlichen. Nein, Spaß beiseite, das entspricht nicht unserem Verständnis von Wirtschaftspolitik. Wenn Schiffe gut kalkulierbar und langfristig rentabel sind, lohnt sich eine Investition auch für private Reedereien, die dann vielleicht sogar noch unter deutscher Flagge fahren.

? Ein gutes Stichwort. Bleibt die deutsche Flagge für die Politik ein relevantes Thema?

IG: Ja. Aus meiner Sicht sollte Deutschland auch künftig ein Interesse an einer Handelsflotte unter eigener Flagge haben. Das setzt aber gleiche Startbedingungen für alle Flaggenstaaten voraus. Die Reeder müssen unter deutscher Flagge immer noch strengere Auflagen erfüllen als in anderen Flaggenstaaten. Vor dem Hintergrund ei-

nes globalen Wettbewerbs war deshalb die eine oder andere Ausflagung in der Vergangenheit nachvollziehbar. Wir wollen nicht die hohen Sicherheitsstandards für Schiff und Besatzung aufweichen, sie müssen aber für alle gelten. Die Voraussetzungen dafür können nur im Rahmen einer europäischen Handelspolitik und auf IMO-Ebene geschaffen werden.

? Die letzten Bundesregierungen haben den maritimen Standort auch durch eine stabile Förderung etwa bei der Ausbildung und den Lohnnebenkosten immer gestärkt. Wird sich das Ihrer Einschätzung nach fortsetzen?

IG: Nach der Bundestagswahl hat es einen Generationswechsel mit einem erheblichen Aderlass an maritimer Kompetenz im Bundestag gegeben. Und ich merke in meiner Fraktion, dass ich wieder stärker für maritime Themen werben muss, weil sich die neuen Kolleginnen und Kollegen erst noch in dieses breit gefächerte und recht komplexe Gebiet einarbeiten müssen.

Mit Claudia Müller hat die Bundesregierung aber eine exzellente Wahl für das Amt der Maritimen Koordinatorin getroffen – leider, wie schon bei Norbert Brackmann, nicht in der Funktion einer Parlamentarischen Staatssekretärin, das würde die Durchschlagskraft noch erhöhen. Ich aber bin optimistisch, dass wir den →

VITA

Ingo Gädechens

- geboren 1960 in Lübeck
- 1984 bis 2015 Berufssoldat (Marine)
- seit 1988 Mitglied der CDU
- 1994 bis 2008 Stadtrat von Fehmarn
- seit 2009 Mitglied des Bundestages (Wahlkreis Ostholstein – Stormarn-Nord)
- Mitglied des Haushaltsausschusses, seit 2022 maritimer Beauftragter seiner Fraktion



Gesprächsrunde. Der Bundestagsabgeordnete Ingo Gädechens mit DS-Redakteur Peter Lindemann und VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger (von links).

→ Pfad der vergangenen Legislaturen fortsetzen – es bleibt meines Erachtens genauso notwendig wie in den vergangenen Jahren.

? **Hat uns nicht die Coronapandemie gelehrt, wie wichtig in einer globalisierten Welt die Schifffahrt für eine funktionierende Wirtschaft ist?**

IG: Das ist richtig, und allen ist auch klar, dass bei uns im Prinzip die Lichter ausgehen, wenn die Lieferketten brechen. 90 Prozent des Welthandels wird über den Seeweg abgewickelt, 70 Prozent des deutschen Exports hängt an der Handelsschifffahrt. Mit der Normalisierung der Lage lässt aber auch die Aufmerksamkeit für dieses Thema außerhalb der maritimen Bubble wieder nach.

? **Und auch die Diskussion um eine Übergewinnbesteuerung von Reedereien?**

IG: Es gehört zu meinen politischen Grundsätzen, nur das zu fordern, was ich auch kontrollieren kann. Eine Übergewinnsteuer ist schnell willkürlich und berücksichtigt nicht das Risiko und das Auf und Ab, das zum Unternehmertum dazugehört. Die Tonnagebesteuerung für Reedereien hat sich auf lange Sicht bewährt und ist auf europäischer Bühne etabliert. Es gibt aus meiner Sicht keinen Grund, daran zu rütteln, nur weil die Branche nach vielen schwachen Jahren vorübergehend überdurchschnittlich profitiert. Das Geld ist außerdem für Investitionen dringend erforderlich.

? **Chinas Null-Covid-Strategie ist ein Risiko für die globalen Lieferketten, die Taiwan-Frage birgt aber ein noch viel größeres. Wie beurteilen Sie die Lage?**

IG: Das bereitet auch mir große Sorgen.



Die Tonnagebesteuerung für Reedereien hat sich auf lange Sicht bewährt und ist auf europäischer Bühne etabliert.

Ingo Gädechens,

Mitglied des Bundestages (CDU/CSU)

Sanktionen ähnlich wie gegen Russland nach dem Einmarsch in die Ukraine sind gegen China in der gegenwärtigen Gemengelage praktisch nicht möglich. Da würden wir uns tief ins eigene Fleisch schneiden. Deshalb ist es dringend erforderlich, dass wir China, gemeinsam mit unseren Bündnispartnern, mindestens aber auf europäischer Ebene, eine Strategie entgegenseetzen, die unsere Abhängigkeit verringert und eine Partnerschaft auf Augenhöhe ermöglicht.

? **Was heißt das konkret?**

IG: Wenn ich sehe, wie strategisch China agiert, dann ist schon jede Kleinstbeteiligung an deutscher oder europäischer Infrastruktur gefährlich. Das gilt auch für die Anteile am kleinsten Hamburger Containerterminal Tollerort. Hier geht es nicht um ein klassisches Investment, sondern um den großen Plan, Schritt für Schritt über den Kraken Seidenstraße die internationalen Handelswege zu kontrollieren. 2005 hat China angekündigt, die

größte Handelsflotte der Welt aufzubauen. 17 Jahre später ist dieses Ziel erreicht. Das zeigt, wie strategisch konsequent die Regierung in Peking agiert. Dem müssen wir etwas entgegensetzen und in diesem Zusammenhang auch unsere Ein-China-Politik überdenken.

? **Wie andere Branchen auch hat die Schifffahrt Nachwuchssorgen und Fachkräftemangel. Wie schaffen wir es, Ausbildung und Jobs attraktiver zu machen und das Know-how zu sichern?**

IG: Tatsächlich sind Heimatverbundenheit und der Wunsch nach Work-Life-Balance heute stärker ausgeprägt als in früheren Generationen. Die Chance, als Nautiker auf einem Kreuzfahrtschiff oder Containerfrachter etwas von der Welt zu sehen, ist nicht mehr das schlagende Argument. Eine Imagekampagne, die das Berufsbild attraktiv darstellt und verdeutlicht, dass es sich hier um Hightech-Jobs mit Zukunft handelt, wäre zumindest ein Ansatz, um der Misere entgegenzutreten.

? **Sie raten jungen Menschen, in die Schifffahrt zu gehen?**

IG: Auf jeden Fall. Ich bin in Niendorf an der Ostsee in der Handelsschifffahrt und in der Fischerei groß geworden. Das war die goldene Zeit der Butterfahrten. Mein Traum war es immer, zur See zu fahren und Kapitän eines Kreuzfahrtschiffs, zumindest aber eines Fahrgastschiffs zu werden. Ich war auch schon bei einer Reederei. Als bei mir eine Farbschwäche im Rot-Grün-Bereich festgestellt wurde, hatte sich das nautische Patent erledigt. Ich bin dann zur Marine in den Ortungsbereich gegangen. Heute gibt es ja digitalisierte Lagebilder, aber damals waren Radarschirme immer grün. Da konnte ich mich nicht vertun. |...

en2x

Wirtschaftsverband Fuels
und Energie e.V.

Kräfte bündeln für eine saubere Schifffahrt

AUF KURS: Der Umstieg von fossilen auf alternative Energieträger nimmt Fahrt auf.

GREEN SHIPPING Wie die Mineralölwirtschaft einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten kann und wo die Politik jetzt gefordert ist.

Die Mineralölwirtschaft in Deutschland hat sich auf den Weg Richtung Klimaneutralität gemacht. Sie kann und will mit ihren Technologien, ihrem Know-how und mit neuen Produkten zur Lösung der bestehenden Herausforderungen beitragen. Und das heißt: Am Ende der notwendigen Transformation wird sie keine Mineralölwirtschaft mehr sein. Dieser Wandel hat bereits begonnen, wobei die verschiedenen Unternehmen unterschiedliche Schwerpunkte setzen. Das ist auch gut so, denn der Klimaschutz braucht eine Vielfalt bedarfsgerechter Lösungen.

So auch in der Schifffahrt. Sie verursacht rund drei Prozent der globalen CO₂-Emissionen – deutlich mehr als ganz

Deutschland. Das soll sich ändern. Gelingen kann das nur, wenn die Treibstoffe, die heute noch auf fossiler Basis hergestellt werden, nach und nach alternativen Energieträgern weichen.

Hierbei ist der Einsatz „grüner Moleküle“ unverzichtbar. Ob CO₂-neutral hergestellter Wasserstoff, erneuerbares Methanol, synthetisches Ammoniak oder Bio-LNG: Ein vielfältiger Mix verschiedener Technologien und Energien sowie eine Diversität bei den nötigen Rohstoffen und Bezugsquellen sorgen für mehr Resilienz bei Klimaschutz und Versorgungssicherheit. „Bei unseren Mitgliedern werden deswegen gezielt Innovationen vorangetrieben, um – im Sinne des Klimaschutzes und der Kunden – die Technologien,

Energieträger und Dienstleistungen für morgen bereitzustellen“, erklärt Adrian Willig, Hauptgeschäftsführer von en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. „Dabei entstehen auch neue, branchenübergreifende Allianzen, die weiter ausgebaut werden sollten.“

Politischer Rückenwind gefragt

Eine klimaneutrale Schifffahrt ist technisch machbar. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, ist es wichtig, dass die Politik in Deutschland und Europa jetzt die passenden Rahmenbedingungen setzt, mit denen der schnelle Markthochlauf alternativer Fuels gelingt – mit einer klaren Perspektive für die kommenden Jahrzehnte. Wir fordern insbesondere

- einen wirksamen Carbon-Leakage-Schutz im Emissionshandel
- eine Anerkennung des Co-Processing, also die Mitverarbeitung erneuerbarer biogener Rest- und Abfallstoffe in Raffinerien
- eine sinnvolle CO₂-Bepreisung für fossile Kraftstoffe, um rasch eine Wettbewerbsfähigkeit klimaschonender Fuels zu erreichen.

Zudem ist der Aufbau globaler Märkte für grünen Wasserstoff und alternative flüssige Energieträger entscheidend: „Für eine große Zahl potenzieller Erzeugerländer entstünden dadurch neue Perspektiven, und gleichzeitig lassen sich einseitige Abhängigkeiten dauerhaft vermeiden“, betont Willig. ■



SAUBER. Synthetische Kraftstoffe auf Basis von „grünem Wasserstoff“.

Schutz. Auch die Deutsche Marine engagiert sich für funktionierende Häfen und Seewege.

Ohne Sicherheit keine Freiheit

| Schiffahrtstag | Vor dem Hintergrund der aktuellen Bedrohungen war die Sicherung der Seewege ein Schwerpunktthema bei einer Veranstaltung von VDR und Marinebund. Text: Irina Haester

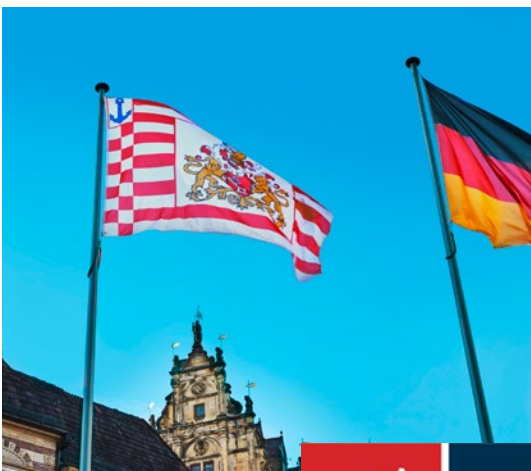
Die Schifffahrt ist wie kein anderer Verkehrsträger geopolitischen Veränderungen ausgesetzt und wird damit zum Seismographen der Weltpolitik. „Für Freiheit und Wohlstand bedarf es vor allem Sicherheit. Und das gilt insbesondere für die Sicherung der Freiheit der Seewege.“ Mit diesen Worten eröffnete VDR-Präsidentin Gaby Bornheim die gemeinsam mit dem Deutschen Marinebund organisierte Veranstaltung zur „Sicherung der Seewege und Freiheit der Meere“ in Bremen. Im Rahmen des Deutschen Schifffahrtstages sollte neben Themen zur grünen Zukunft der Schifffahrt auch die maritime Sicherheit nicht zu kurz kommen.

Ein Thema, das aktueller nicht hätte sein können. Rund 100 interessierte Gäste trafen sich im Haus der Wissenschaften zu spannenden Stunden, die nicht zuletzt im Zeichen des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine standen. Mit dabei waren neben Gaby Bornheim und VDR-Hauptgeschäftsführer Martin Kröger auch der Inspekteur der Marine, Jan-Christian Kaack, Konteradmiral Jürgen Ehle vom Europäischen Auswärtigen Dienst sowie weitere Experten der maritimen Branche.

| Freie Seewege | Wann ist das Meer frei? Was braucht es dafür und welche Risiken bestehen? Die Beantwortung dieser Fra-

gen und deren Bedeutung für die Handels-schifffahrt im Zusammenspiel mit den Aufgaben der Marine bildeten den Mittelpunkt der Beiträge und Diskussionen.

Den Auftakt machte Konteradmiral Ehle mit der Eröffnungsrede, in welcher er erläuterte, wie sich das militärische Lagebild seit dem 24. Februar verändert hat: „Bundeskanzler Scholz hat Russlands Krieg als Zeitenwende beschrieben, weil er weit über das hinausgeht, was wir an Kriegen seit Ende des Kalten Kriegs in und um Europa erlebt haben.“ Er spannte dabei einen Bogen von der Bedrohung durch Russland über die Sicherheitssituation in Afrika bis hin zum Indopazifik. Dabei ging



DEUTSCHER SCHIFFFAHRTSTAG

Globale Herausforderungen, nationale Perspektiven

Der Deutsche Schifffahrtstag 2022 fand vom 29. September bis zum 2. Oktober an zwei maritimen Standorten, in Bremen und Bremerhaven statt. Dabei wurden unter dem Motto „Nachhaltige Schifffahrt: Gemeinsam, klar, sauber!“ die zentralen Zukunftsfragen der Schifffahrt disku-

tiert. Die gesamte Veranstaltung wurde dadurch zum nationalen Bestandteil des zeitgleich stattfindenden Weltschifffahrtstages, der 2022 „New technologies for greener shipping“ gewidmet war. Ein weiterer Fokus lag auf der maritimen Sicherheit.

www.deutscher-schifffahrtstag.de



**BREMEN
BREMERHAVEN**

DEUTSCHER SCHIFFFAHRTSTAG 2022



Es gilt, die strategische Rolle der Schifffahrt für Deutschland und Europa gemeinsam neu zu justieren.

VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim

er auch auf die anhaltende Bedrohung der Handelsschifffahrt durch Piraten vor Westafrika ein. Marine-Inspekteur Kaack beleuchtete anschließend die künftige Rolle der Marine in Zeiten aktueller geopolitischer Spannungen. Sein Ziel sei es, der Marine wieder mehr Sichtbarkeit zu verschaffen. Konflikte würden immer häufiger über das Wasser ausgetragen, so Kaack. Für weiteren Gesprächsstoff sorgte der Begriff der kritischen Infrastrukturen Deutschlands und deren Schutz. Laut Kaack keine leichte Aufgabe, die viele Ressourcen erfordere. Eine Zeitenwende wünscht er sich auch für die Marine und hofft auf finanzielle Mittel aus dem Verteidigungshaushalt.

| Neue Realitäten | Martin Kröger pflichtete ihm in der anschließenden Diskussionsrunde bei und erläuterte, warum Deutschland eine starke Flotte wie auch einen starken maritimen Standort insgesamt



Dialog. Der Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Jan-Christian Kaack, mit VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger.

brauche. Die Versorgung Deutschlands werde nicht nur im Krisenfall über die See gesichert. Es bedürfe daher einer nationalen maritimen Unabhängigkeit: „Zu den bestehenden Herausforderungen sind nun weitere geopolitische Spannungen gekommen, die die Versorgungssicherheit des Landes gefährden könnten. Daher müssen wir uns alle an die veränderten Realitäten anpassen.“

Am Ende waren sich Reeder und Marine einig, dass dies die erste, aber nicht die letzte gemeinsame Veranstaltung gewesen sei. Die Partnerschaft solle weiter ausgebaut werden, betonte auch Gaby Bornheim in ihrem Schlusswort: „Es gilt nun, künftig gemeinsam die strategische Rolle der Schifffahrt für Deutschland und Europa neu zu justieren. Marine, Politik und Handelsschifffahrt können nur gemeinsam etwas bewegen – niemand von uns kann es alleine schaffen!“ |●●●



Deutsche Reeder im Porträt

Geschichte im Rücken, Zukunft im Blick

| **Teil 27 | Carl-Ulfert Stegmann** leitet die AG Reederei Norden-Frisia. Seit mehr als 150 Jahren kümmert sich das Unternehmen um die Versorgung der Inseln. Nun rückt das Ziel des CO₂-neutralen Betriebs in den Fokus.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Harry Köster

Von seinem Büro aus blickt Carl-Ulfert Stegmann über den Hafen von Norddeich bis zu den Inseln Norderney und Juist im ostfriesischen Wattenmeer. Damit hat er bei guter Sicht wesentliche Teile seines Geschäftsfeldes direkt im Blick – anders als viele Reeder, die ihre Schiffe nur alle paar Monate zu Gesicht bekommen. „Seit mehr als 150 Jahren sehen wir die zuverlässige und sichere Versorgung der Inseln als unsere Hauptaufgabe an – und das an 365 Tagen im Jahr“, sagt Stegmann. Einheimische, Handwerker und die Touristen als Haupteinnahmequelle der Inseln müssen ebenso übersetzt werden wie alle Waren und Güter, die sie für ihre Arbeit, zum Leben und zum Genießen ihres Urlaubs brauchen.

Stegmann und sein Team fühlen sich dafür verantwortlich, dass es auf den Inseln läuft. Der 53-Jährige leitet die Frisia

in vierter Generation – seit 1929 steht ein Stegmann an der Spitze des Unternehmens. „Wir sind aber kein Familienunternehmen“, betont der Alleinvorstand. Seine Familie gehört mit zwei weiteren lediglich zu den sogenannten Ankeraktionären der Aktiengesellschaft.

Dass sein Lebenslauf ihn in die Schifffahrt führen würde, hatte Stegmann eigentlich nicht geplant – „obwohl die Reederei natürlich Dauerthema in unserer Familie war“. Nach Bundeswehr und Banklehre studierte er in Würzburg Betriebswirtschaft und hat dann mehrere Jahre in der Tabakindustrie gearbeitet, zuletzt in London. Als der Aufsichtsrat dann doch bei ihm vorföhlte, ob er sich die Nachfolge seines Vaters vorstellen könne, kam der Sinneswandel – die unternehmerische Aufgabe reizte ihn, doch er verstand nicht viel von Schiffen. Also heuerte →

Erfahrung.

Carl-Ulfert Stegmann ist seit 2004 Chef der Norden-Frisia-Gruppe.



Anspruch. Carl-Ulfert Stegmann will den Inselverkehr langfristig klimaneutral machen.

→ Stegmann für ein Jahr als Assistent bei Axel Meynköhn an, der damals gerade als Geschäftsführer der Wyker Dampfschiffs-Reederei (WDR) gestartet war – wie die Frisia ein Inselversorger. „Ich habe da eine Menge zum Thema Optimierung einer Fährreederei gelernt“, sagt Stegmann. Wissen, das er dann im heimischen Betrieb anwenden konnte, wo er ab 2001 als Assistent des Alleinvorstands, seines Vaters, agierte. „Den Übergang hat mein Vater sehr fair gestaltet und mir schon früh Verantwortung übertragen.“ Seit 2004 lenkt nun er die Geschicke des Unternehmens.

| Herausforderung Pandemie | Die AG Reederei Norden-Frisia verfügt heute über zwölf Fähr-, Fahrgast- und Frachtschiffe und bedient im Schwerpunkt ab Norddeich im ganzjährigen Liniendienst die Inseln Norderney und Juist. Im Vor-Corona-Jahr 2019 wurden 2,4 Millionen Passagiere nach Norderney und 360.000 Passagiere nach Juist hin und zurück befördert. Damit ist der Norddeicher Hafen in Deutschland nach Puttgarden der zweitgrößte Personenumschlaghafen.

Neben den Schiffsverbindungen betreibt die Reederei mit ihrem Tochterunternehmen FLN die Fluglinien von Harlesiel nach Wangerooge und von Norddeich nach Juist. „Die neuen Inselexpressfähren machen dem Flugzeug allerdings auch intern ordentlich Konkurrenz“, räumt

Stegmann ein. Denn seit 2020 bedienen kleinere Boote die Inseln, die schneller sind und mit weniger Tiefgang gerade im tidenabhängigen Juist-Verkehr auch flexibler. 2023 wird ein zusätzlicher Inselexpress für rund 50 Passagiere in Dienst gestellt. „Damit können wir dem Wunsch der Gäste nach schnelleren und häufigeren Verbindungen gerecht werden – und unserer Kernaufgabe als Inselversorger“, so Stegmann.

Die Versorgung während der Pandemie sicherzustellen, war eine besondere Herausforderung. „Die Gäste blieben aus, denn touristische Übernachtungen in Ferienwohnungen und Hotels waren viele Wochen lang behördlich verboten“, sagt Stegmann. Umsätze fielen fast vollständig aus, die meisten Schiffe lagen festgemacht im Hafen. „Dennoch haben wir es in enger Abstimmung mit allen Beteiligten geschafft, das Nötigste auf die Inseln zu bringen, den Müll zu entsorgen und notwendiges Personal wie Handwerker zu befördern.“ In diesem Jahr hat sich der Tourismus in der Region weitestgehend normalisiert.

Unterdessen rückt ein weiteres Thema immer stärker in den Vordergrund: der Umwelt- und Klimaschutz. „Das ostfriesische Wattenmeer gehört zum Weltnaturerbe der UNESCO“, sagt Stegmann. Fast 10.000 Arten lebten im Wattenmeer, das darüber hinaus ein wichtiges Revier für viele Zugvögel sei. „Dieses Ökosystem reagiert empfindlich auf Verschmutzung und

Temperaturänderungen. Mit allem, was wir hier tun, müssen wir zum Schutz dieses Systems beitragen“, sagt der Manager. Bei den konventionell angetriebenen Doppelendfähren setzt die Reederei deshalb konsequent auf schwefelarme Treibstoffe und Abgasnachbehandlung – mehrere Schiffe zielt das begehrte Umweltsiegel „Blauer Engel“.

2024 will die Reederei den ersten Elektrokatamaran in Dienst stellen. „Das Schiff ist für den Einsatz im Inseldienst und im Wattenmeer optimiert“, sagt Stegmann. Die Mobilität auf den Inseln kommt ebenfalls zunehmend ohne fossile Energie



Kerngeschäft.

Mit Fähren wie der „Frisia III“ versorgt die Reederei die Inseln.



Wir dürfen uns nicht auf unseren Erfolgen ausruhen, sondern müssen uns neuen Herausforderungen stellen.

Carl-Ulfert Stegmann,

Alleinvorstand der AG Reederei Norden-Frisia

aus: Die Tochter Nordsee-bike bietet rund 300 Elektrofahrräder auf den Inseln an. Bei Frisia E-Mobility gibt es Shuttle-Services mit elektrischen Vans und Miet-E-Roller. Die Anschaffung elektrisch betriebener Fahrzeuge ist aber nur ein Baustein. „Was wir brauchen, ist ein geschlossenes System aus Energieerzeugung und CO₂-neutraler Mobilität“, sagt der Reederei-Vorstand. „Deshalb beginnen wir aktuell damit, die ersten unserer insgesamt rund 8.000 Parkplätze in Norddeich und Harlesiel mit Solarlächern auszustatten. Wir wollen damit einen eigenen, geschlossenen Stromkreis von der Herstellung bis zur Nutzung ent-

wickeln.“ Der neue Elektrokatamaran läuft dann idealerweise mit Strom, der über die Carport-Dächer erzeugt wird – praktischerweise scheint ja die Sonne in der Hauptsaison am längsten.

Die realistische Vision sei, den Betrieb des Inselverkehrs möglichst klimaneutral und autark zu betreiben. „Letztlich ist es denkbar, dass die Autos der Gäste während ihres Inselaufenthaltes als Speicher dienen und umgekehrt am Ende des Urlaubs voll aufgeladen für die Heimreise bereitstehen“, sagt Stegmann. Ziel ist ein Gesamtkonzept, das ökonomisch ebenso sinnvoll ist wie ökologisch.

| Gästenutzen im Fokus | Um spürbaren Fortschritt geht es auch beim Thema Digitalisierung. Im Fall Frisia bedeutet das Optimierung der Verkehrsflüsse, des Ticketverkaufs, der Abrechnung oder auch der intelligenten Energieerzeugungs- und Ladekonzepte für künftige Fähren. Die smarte Buchungsplattform „Frisonaut“ werde von den Gästen immer besser angenommen, berichtet Stegmann. Das „All-in-one-Ticket“ für Schiffstransfer, Parkplatz, Unterkunft und weitere Dienstleistungen vor Ort ist ein gutes Beispiel für eine touristische Weiterentwicklung, bei der der Gästenutzen im Vordergrund steht.

Der Frisia wird in der Region oft vorgeworfen, ihr Quasi-Monopol im Inselfahrt mit aller Macht zu festigen. Stegmann verweist darauf, dass in der Unternehmensgeschichte immer wieder andere Anbieter in den Markt eingetreten seien. Ein Beispiel aus jüngster Zeit sind die Acht-Meter-Boote, mit denen ein örtlicher Gastronom Anfang 2019 den Juist-Verkehr aufgemischt hat. Mittlerweile hat auch die

Frisia solche Expressfähren im Einsatz, weil die kleineren Einheiten recht flexibel sind und bei den Kunden gut ankommen. Die Koexistenz scheint zu funktionieren.

„Wir dürfen uns – auch wenn wir eine lange Historie haben – nicht auf unseren Erfolgen ausruhen. Wir haben Veränderungen immer im Blick und stellen uns neuen Herausforderungen“, sagt Stegmann. Heute gebe es in der küstennahen Region Geschäftsbereiche, die vor einigen Jahren kaum denkbar gewesen seien. Dazu gehören etwa der Crewtransfer mit Booten zu den Offshore-Windparks oder Helikopterdienste für die Energiewirtschaft.

Wettbewerb auf einem anderen Feld macht Stegmann viel Kopfzerbrechen: „Gerade beim Fahrpersonal wird es immer schwieriger, Fachkräfte zu bekommen und zu halten“, so Stegmann. Gefragt seien ganz neue Konzepte, um das Image von Berufen auf See und die Attraktivität als Arbeitgeber zu steigern. „Wir arbeiten mit Hochdruck daran“, sagt der Frisia-Vorstand. Stolz ist er auf das gedeihliche Miteinander zwischen Geschäftsleitung und Belegschaft, das sich gerade in der Coronazeit sehr bewährt habe. Kürzlich habe man mit einem Teil der Belegschaft das Projekt „Gemeinsam voraus“ gestartet, bei dem die Projektleiter entscheiden und die Geschäftsführung lediglich eine Mentorenrolle einnimmt. Ziel ist es, junge Führungskräfte in Entscheidungsprozesse einzubinden und das Gemeinschaftsgefühl zu stärken.

Seit Neuestem bietet die Reederei neben diversen schiffs- und landbezogenen Ausbildungsberufen auch die Ausbildung zur/m Elektrotechniker*in an. „Der Bedarf ist groß, schließlich wird an Bord und im Landbetrieb heute fast alles elektrisch und elektronisch gesteuert“, sagt Stegmann. Es sei gut, dass auch der Verband Deutscher Reeder (VDR) sich dafür einsetzt, das maritime Know-how in Deutschland zu erhalten und zu stärken. Überhaupt werde dessen Arbeit angesichts der wachsenden Zahl von Regularien auf unterschiedlichsten Ebenen immer wichtiger: „Dass jede Reederei da für sich selbst kämpft, ist nicht zielführend.“

Carl-Ulfert Stegmann richtet derweil den Blick nach vorn. Es gilt, die AG Reederei Norden-Frisia sicher in die Zukunft zu steuern – und damit die mehr als 150-jährige Geschichte des Unternehmens erfolgreich fortzuschreiben. Angesichts der sich schnell verändernden Rahmenbedingungen im Tourismus und neu eintretender Akteure im Markt ist das Herausforderung genug. |●●●

Die Reederei Norden-Frisia

●●● 1871 als Schifffahrtsunternehmen gegründet, hat sich die Frisia zu einem Dienstleistungsunternehmen entwickelt. Insgesamt beschäftigt der Konzern heute rund 280 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, etwa 180 davon im Kernunternehmen AG Reederei Norden-Frisia. Dessen Aufgabe ist nach wie vor die eines klassischen Inselversorgers: Zwölf Fähr-, Fahrgast- und Frachtschiffe bedienen im ganzjährigen Liniendienst die Inseln Norderney und Juist. Wesentlich

umfangreicher ist das Tätigkeitsfeld der Unternehmensgruppe: Knapp ein Dutzend Beteiligungen hält die AG Reederei Norden-Frisia direkt – darunter etwa knapp 40 Prozent an der Reederei WDR, die Föhr und Amrum versorgt. Zusammen mit den indirekten Beteiligungen entsteht ein interessantes Netzwerk für den Tourismus vor Ort. Die AG erwirtschaftete 2021 einen Umsatz von gut 36 Millionen Euro, auf Konzernebene waren es etwa 46 Millionen. www.reederei-frisia.de



| MARKTBERICHT |

Gestärkt in die Rezession

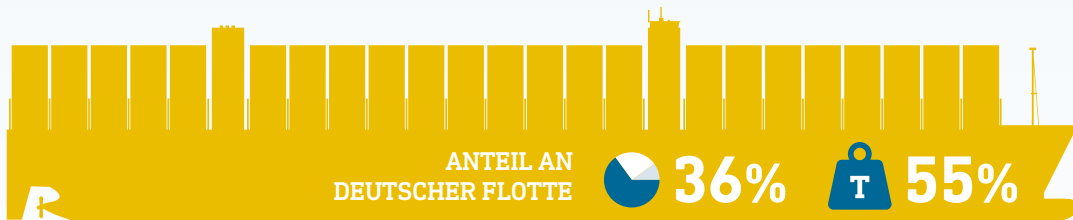
Es scheint, als ob die Schifffahrt selten so gut für einen Abschwung gerüstet war wie derzeit – wenn er denn überhaupt kommt. Der Cocktail bleibt höchst volatil: Der Krieg gegen die Ukraine zieht sich in den Winter und droht, den Handel noch über Jahre schwer zu beeinträchtigen. Die Energiemärkte bleiben so gestört, dass sie dauerhaft die Preise treiben. Die Inflation heizt die Unsicherheit auf den Arbeitsmärkten an. Die wichtigste Exportnation China ist im Rückwärtsgang. Und über allem schwebt der Schatten einer nicht auskurieren Pandemie. Die meisten Ökonomen gehen fest von einer Rezession im Jahr

2023 aus. Bislang haben knapper Schiffsraum, zu wenige Container und längere Transportwege für überwiegend gute Raten gesorgt. Doch nun normalisiert sich die Situation, Staus lösen sich auf, und mindestens bei den Containern glätten sich Charter- und Frachtraten.

Aber das Bild ist sehr bunt, jeder Frachtmarkt entwickelt sich so selbstständig wie lange nicht mehr. 2021 war der Seehandel um stolze 3,3 Prozent gewachsen, während die Wirtschaft sich vom ersten COVID-Schock erholte. Für 2022 bahnt sich nach den bisher vorliegenden Zahlen ein leichter Rückgang an. Ein ungewöhnlicher Blickwinkel hilft, die

aktuellen Zahlen zu verstehen: Energieladungen (Kohle, Öl, Gas) hatten 2020 besonders dramatisch gelitten und waren durch die Bank um zehn Prozent eingebrochen. Seit Jahresbeginn wächst der Markt um mehr als zwei Prozent, nicht zuletzt aufgrund der zerstörten Pipelines.

Und der Ukraine-Krieg führt bei Energie zu deutlich längeren Reisen. Nicht-Energie-Ladungen waren in 2020 weniger stark eingebrochen, insbesondere Container waren begehrt. Aber auch Erz und Getreide wurden in großem Maße verschifft. Der Containermarkt kämpft jetzt mit der Rezession, Erzladungen werden sogar spürbar reduziert. |...



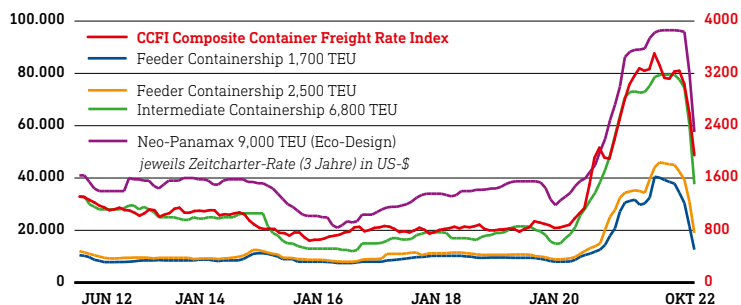
CONTAINERSCHIFFE

Der „Endless Summer“ ist zu Ende

... Die Party ist vorerst vorbei, aber der Geruch des Sommers wird noch lange in der Luft hängen. Die Frachtraten haben sich stark abgekühlt. Der SCFI-Index zeigt, dass es auf den Haupttrouten von China nach Europa und an die US-Westküste gerade noch 20 Prozent der Erlöse gibt, die Anfang des Jahres erzielt wurden. Zumindest gilt das für die Spotraten. Die Abkühlung kam schnell und wenig überraschend, zu viele Einzeleffekte wie Staus und Probleme im Hinterland konnten nach und nach behoben werden. Glücklicherweise, wer langfristige Verträge geschlossen hat. Es hat aber noch gereicht, damit die Linien im dritten Quartal die oft besten Ergebnisse der Geschichte einfahren konnten. Sie werden die Erlöse gut gebrauchen können, um die Flotten zu erneuern und die Dekarbonisierung

voranzutreiben. Die außergewöhnlichen Gewinne kommen der Umwelt zugute, wie das außerordentlich große Auftragsbuch zeigt. Parallel sind auch die Chartererlöse erwartungsgemäß auf die Erde zurückgekehrt. Der Verband der Schiffsmakler sieht jedoch das Ende der Talsohle erreicht, insbesondere für größere Tonnage. Zuletzt hatte es aber eine erfreuliche Anzahl mehrjähri-

ger Chartern gegeben, sodass die Landung vielfach weich ausfällt. Spannend wird jetzt, wie die Linien dieses Mal die Kontraktion der Nachfrage managen, ob es wieder zahlreiche „blank sailings“ gibt und die Raten stabil gehalten werden. Bei Ausbruch der Coronakrise hatten die Linien gezeigt, dass sie aus vergangenen Fehlern gelernt und einen ruinösen Preiskampf vermieden haben.



Anteil nach Schiffen in Prozent
Anteil nach BRZ

DIE LAGE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT IM ÜBERBLICK

ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE



10%



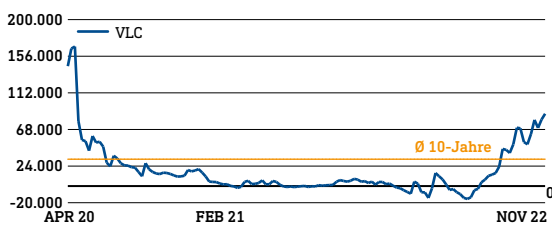
9%

TANKER

Hamsterkäufe helfen

••• Besonders gut sieht es derzeit für LNG-Tanker aus. Die wohlhabenden Europäer haben so viel Gas zusammengehamstert, dass die Tanker jetzt voll beladen vor der Küste liegen. Frachtraum ist knapp, sodass astronomische Raten von über 500.000 Dollar gezahlt werden.

Seit Ende Februar gehören die Öltanker zu den unfreiwilligen „Kriegsgewinnlern“: Die damals exzessiv niedrigen Raten steigen seit dem Überfall auf die Ukraine stetig an.



ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE



11%

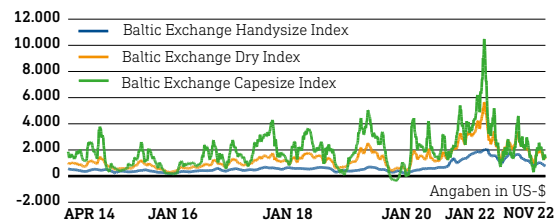


20%

BULKER

Makro-Effekte drücken auf den Markt

••• Nach dem „grausamen Sommer“ hat sich der Bulkmarkt im Herbst nicht erholt. Kamsarmaxe und Supramaxe haben die kurzen Gewinne des Spätsommers schon wieder abgegeben. Die großen Capesize Bulker bewegen sich unentschieden auf deprimierend niedrigem Niveau. Wer auf eine Hausse wie im Oktober 2021 gehofft hatte, wurde enttäuscht. Die makroökonomische Keule Chinas ist zu spüren, wo die Bauindustrie spürbar schwächelt.



ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE



33%

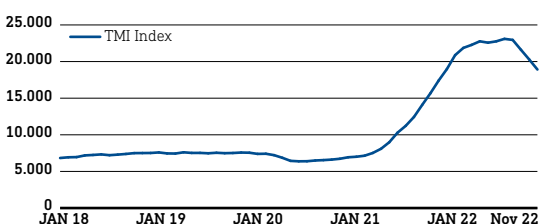


10%

MULTI-PURPOSE-FRACHTER

Gebremste Euphorie

••• Zum ersten Mal seit fast einem Jahr ist der TMI-Index von Toepfer wieder unter die Schwelle von 20.000 Dollar gefallen. Die Korrektur der Raten scheint anzudauern, sagen die Analysten. Allerdings erwarten sie keinen Absturz. Viel wird davon abhängen, wie sehr Großinvestitionen in Energieprojekte fortgeschrieben werden – und ob die überalterte Flotte ersetzt wird. Immerhin ist so viel Optimismus im Markt, dass SAL mehrere Neubauten in Auftrag gab und mit CARRIER53' eine neue transpazifische MPP-Linie in Hamburg gegründet wurde.



ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE



7,5%



6%

PASSAGIERSCHIFFE

Service zahlt sich aus

••• Der Fährverkehr hat einen guten Sommer erlebt. Die wiedererwachte Reiselust und anhaltend gutes Wetter haben zu soliden Auslastungen geführt, teilweise sogar zu besseren Passagierzahlen als vor der Pandemie. Sichtbar war dieses Jahr die immer grünere Flotte: TT-Line nutzte erstmals die grüne „Nils Holgersson“, Scandlines installierte weitere Rotorsegel, und im Bäderverkehr werden zunehmend moderne Antriebe eingesetzt.

Kreuzfahrer können jetzt die Ernte einfahren,

die sie mit jahrelangem Kundenservice gesät haben. Preise und Auslastungen stimmen, Buchungen gehen weit in die Zukunft. Fast alle Schiffe sind in Fahrt und stark ausgelastet – gute Nachrichten für AIDA, TUI, Hapag-Lloyd Kreuzfahrten und SeaCloud. Auch die intensiven (und teuren) Sicherheitsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Coronapandemie machen sich jetzt bezahlt. Die großen börsennotierten Anbieter kämpfen jetzt allerdings gegen den massiven Schuldenberg an.

Wilhelmshaven: Erstes LNG-Terminal eröffnet

••• Wenn es sein muss, geht es schnell: Der erste Anleger für Flüssigerdgas (LNG) in Deutschland ist fertig. Ein erstes beladenes Spezialschiff – eine schwimmende Speicher- und Regasifizierungsanlage (FSRU) – soll dort Mitte Dezember anlegen, wie der Hafentreiber Niedersachsen Ports mitteilte. Von Mitte Januar an sollen dann Tanker mit LNG in Wilhelmshaven eintreffen.

„Die frühzeitige Entscheidung, Wilhelmshaven als Drehscheibe für LNG-Importe zu wählen, war richtig“, so Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD). Landesumweltminister Christian Meyer (Die Grünen) sagte, der neue Anleger werde einen Beitrag zur Versorgungssi-

cherheit in Niedersachsen und in Deutschland leisten. Die Importe von fossilen Energien wolle er aber verringern. „Ziel ist es, schnellstmöglich auf klimaneutrale grüne Gase umzustellen und Wilhelmshaven zur Drehscheibe für grünen Wasserstoff und den Import erneuerbarer Energien aus der Nordsee zu machen.“

Die Bauarbeiten an dem Landungsplatz hatten im Mai begonnen. Die Leitung des Terminals in Wilhelmshaven hat eine jährliche Kapazität von zehn Milliarden Kubikmeter. Derzeit sind noch drei weitere schwimmende LNG-Terminals in Planung und im Bau – in Stade, Brunsbüttel (Schleswig-Holstein) und Lubmin (Mecklenburg-Vorpommern).



Energieversorger. Das FSRU

„Höegh Esperanza“ wird in Wilhelmshaven festmachen.

Foto: Höegh LNG



Lichtblick. Der Marktanteil im Containersegment war recht stabil.

Foto: © HHM / Thomas Wägenner

Hamburger Hafen mit mageren Zahlen

••• Der Hamburger Hafen verliert seit Jahresbeginn an Umschlag. Insgesamt wurden bis Ende September deutlich weniger Waren bewegt als im Vorjahreszeitraum. Die 91,8 Millionen Tonnen entsprechen einem Minus von 4,3 Prozent. Besonders betroffen war der Umschlag von Massengütern mit einem Rückgang von

7,4 Prozent auf 27,5 Millionen Tonnen. Beim Containerumschlag schnitt Hamburg noch relativ gut ab: 6,3 Millionen Standardcontainer (TEU) bedeuten ein Minus von 2,7 Prozent. Die Nordrange-Hauptkonkurrenten Rotterdam und Antwerpen verloren seit Jahresbeginn 4,4 und 5 Prozent.

www.hafen-hamburg.de

Antwerpen investiert in die Zukunft

••• Der Hafen Antwerpen-Brügge startet ein Projekt zur Erneuerung der Kaianlagen am Europa-Terminal. Die Arbeiten, deren drei Phasen etwa neun Jahre beanspruchen werden, sollen sicherstellen, dass die neueste Generation von Containerschiffen Antwerpen weiter anlaufen kann. Ziel sind außerdem mehr Effizienz und Nachhaltigkeit auf dem Weg zu einem klimaneutralen Hafen. Der Europa-Terminal wurde 1990 als erster Gezeiten-Containerterminal in Antwerpen eingeweiht. Die Modernisierung im Volumen von 335 Millionen Euro soll die Wettbewerbsposition stärken.

www.portofantwerpbruges.com



Ausbau. 2,50 Meter mehr Tiefgang für Schiffe am Europa-Terminal.

Foto: PSA Belgium – Europa Terminal – © PSA

Schutzverein SDR erwartet neue Mitglieder

Die Zahl der beim Schutzverein Deutscher Rheder (SDR) versicherten Schiffe hat sich entsprechend dem allgemeinen Trend in der deutschen Flotte im Geschäftsjahr 2022 weiter verringert. Laut Geschäftsführer Michael Wester sind zurzeit 823 Einheiten (Oktober 2021: 882) mit einer Gesamttonnage von ca. 15 Millionen BRZ (2021: ca. 16 Mio. BRZ) beim Schutzverein versichert. Für 2022 wird daher mit einem niedrigeren Beitragsaufkommen gerechnet.

Während bis zum Oktober des Vorjahres 175 Fälle gemeldet worden waren, sind dem Verein im Jahr 2022 bislang 248 neue Fälle angetragen worden. Entsprechend dürfte der Kostenaufwand steigen. Der vom Vorstandsvorsitzenden Dr. Kurt Klemme (Reederei Nord) vorgelegte Jahresbericht zeichnet ein ausgeglichenes finanzielles Bild für 2021: Der Überschuss von knapp 40.000 Euro wurde der Rücklage zugeführt.

www.shipdefence.de



Mitgliederversammlung. Vorstandsvorsitzender Dr. Kurt Klemme (l.) mit Leonhard Wessendorf und Michael Wester.

Foto: SDR

Einbruch. Der Umschlag von Eisenerz fiel um 18 Prozent, der von Agrarmassengütern um knapp 15 Prozent.



Foto: © Danny Cornelissen

Rotterdam: Plus bei LNG- und Kohleimport

In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurde in Europas größtem Hafen Rotterdam nahezu dieselbe Gütermenge umgeschlagen wie im Vorjahreszeitraum: 351 Millionen Tonnen (+ 0,3 Prozent).

Allerdings gab es bei der Art der umgeschlagenen Güter deutliche Unterschiede zum Vorjahr, vor allem infolge des Kriegs in der Ukraine, der Sanktionen gegen Russ-

land und der Veränderungen in den weltweiten Energieströmen. So wird nun – als Alternative zu russischem Erdgas – weitaus mehr Kohle (+ 25 Prozent) und Flüssiggas (+ 74 Prozent) importiert. Der Containerumschlag entwickelte sich dagegen rückläufig (-4,4 Prozent nach TEU, -8,6 Prozent nach Gewicht), vor allem durch den Wegfall des Handels mit Russland.

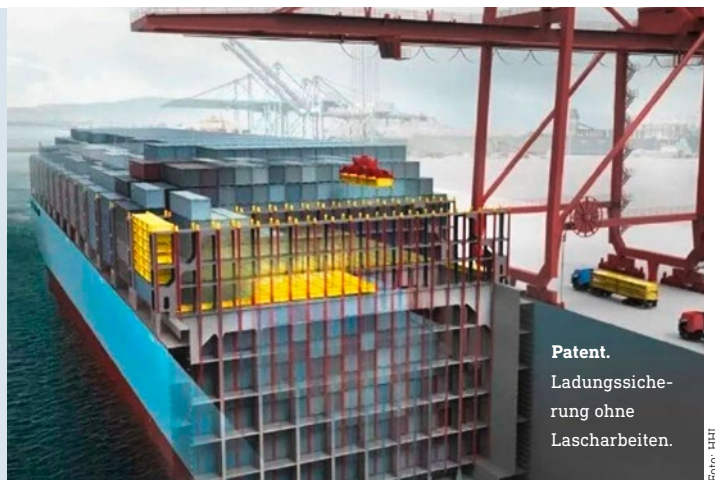
www.portofrotterdam.com

Innovation: Laschfreie Containersicherung

Der Schiffbauer Hyundai Heavy Industries (HHI) hat von der Klassifikationsgesellschaft ABS und dem liberianischen Register LISCR die Designgenehmigung für das „Lashing Free Container Ship“ erhalten. Das innovative Design eliminiert Lukendeckel und Festzurrdecks, die für sehr große Containerschiffe unerlässlich

sind. Kern der Entwicklung ist das Modul „SkyBench V2“, um die Zellführung, die nur vom Laderaum aus innen installiert werden konnte, nach außen zu verlängern. Das hat den Vorteil, dass Sicherungsarbeiten entfallen können und das Risiko des Ladungsverlusts an der Quelle verhindert wird.

<https://english.hhi.co.kr>



Patent.
Ladungssicherung ohne Lascharbeiten.

Foto: HHI



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

Web www.DirectCrewing.com

Safety

| Sicherheit | Handelsschiffe sind das wichtigste globale Transportmittel. Damit Ware und Crew unversehrt ihren Zielort erreichen, gelten in der Schifffahrt hohe Sicherheitsstandards – und sie werden laufend verbessert. Text: Gunther Meyn

Stabil.
Moderne Containerschiffe halten auch schwerem Seegang problemlos stand.

frst

Keine Frage: Schiffshavarien geben immer besonders spektakuläre Bilder ab, vor allem, wenn es sich um Containerriesen handelt. Man denke nur an die quer gestellte „Ever Given“, die im vergangenen Jahr wochenlang den Suezkanal blockierte. Oder die 2016 in der Elbe auf Grund gelaufene „CSCL Indian Ocean“.

Noch weitaus tragischer sind Unfälle, die Menschenleben kosten, wie beim italienischen Kreuzfahrtschiff „Costa Concordia“, das im Jahr 2012 nach einem waghalsigen Manöver des Kapitäns vor der Insel Giglio havarierte. 32 Menschen kamen dabei zu Tode.

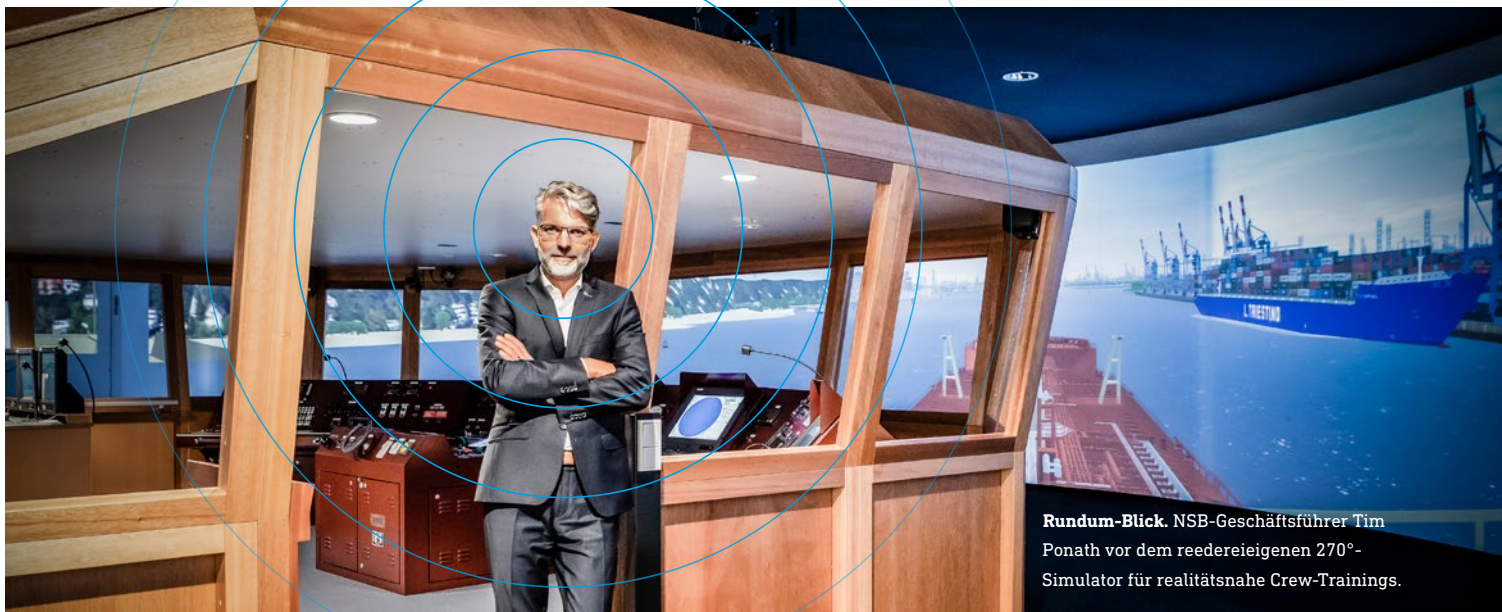
Glücklicherweise passieren solche schweren Unfälle äußerst selten. Tatsächlich wird die Seeschifffahrt sogar immer sicherer. Das bestätigte zuletzt wieder der jährliche Sicherheitsbericht des führenden Industrierversicherers Allianz Global Corporate & Specialty. Demnach war die Zahl der Totalverluste im vergangenen

Jahr mit 54 so niedrig wie nie zuvor. Zum Vergleich: Noch in den frühen 1990er-Jahren verlor die weltweite Handelsflotte jährlich mehr als 200 Schiffe. Der Rückgang ist umso beeindruckender, als heute schätzungsweise 130.000 Schiffe (mit einer Bruttoreaumzahl von über 100) auf den Weltmeeren fahren, während es vor 30 Jahren nur etwa 80.000 waren.

Auch in den hiesigen Hoheitsgewässern gibt es immer weniger Vorfälle. Laut Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ging die Zahl der schweren Seeunfälle bei Handelsschiffen seit 2019 von acht auf zuletzt zwei zurück. →



„CSCL Indian Ocean“. Fünf Tage lang steckte der knapp 400 m lange Frachter nahe Hamburg in der Elbe fest.



Rundum-Blick. NSB-Geschäftsführer Tim Ponath vor dem reedereigenen 270°-Simulator für realitätsnahe Crew-Trainings.

➔ „Das hängt vor allem mit einem gesteigerten Sicherheitsbewusstsein, der technischen Entwicklung und einer modernen Flotte zusammen“, erklärt BSU-Direktor Ulf Kaspera die positive Entwicklung.

Für die maritime Branche ist dieses Lob von höchster Stelle eine Bestätigung ihres strikten Sicherheitskurses. Und der reicht zurück bis 1912, dem Jahr der Urkatastrophe der modernen Schifffahrt dem Untergang der „Titanic“. Damit sich eine solche Tragödie nicht wiederholt, wurde zwei Jahre später das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) verabschiedet.

Seitdem bildet es die Grundlage für umfangreiche, regelmäßig aktualisierte Regelwerke, die einen sicheren Schiffsbetrieb gewährleisten. Von der Rumpfkons-

truktion über die Ausstattung mit Rettungsbooten sowie die Handhabung und Verstaung der Ladung, die Navigation und den Funkverkehr bis hin zur Gefahrenabwehr – in sämtlichen relevanten Bereichen gelten heute hohe Sicherheitsstandards.

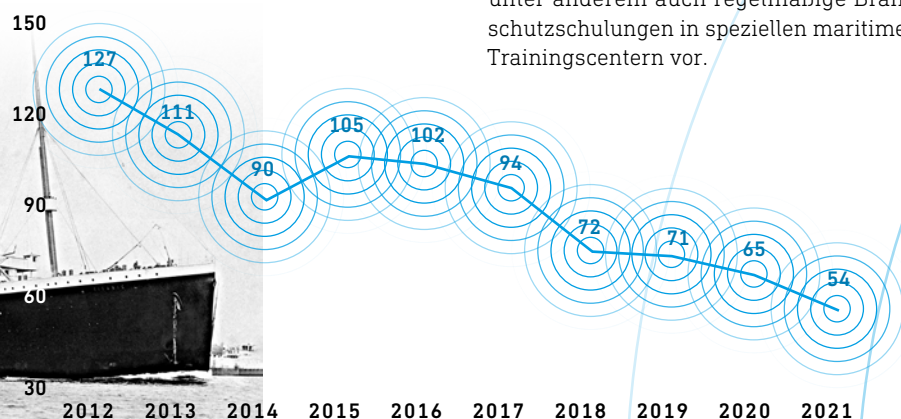
| Mittelpunkt Mensch | Bei der Umsetzung und Einhaltung dieser Standards spielt die Schiffsbesatzung eine tragende Rolle. So müssen Crewmitglieder regelmäßig Sicherheits- und Rettungsübungen durchführen. Auch müssen sie anhand von Zertifikaten nachweisen, dass sie in speziellen Kursen ihr Know-how aufgefrischt haben. Andernfalls dürfen sie bestimmte Funktionen an Bord nicht mehr übernehmen – oder gar nicht erst an Bord. Maßgeblich ist hierfür das „Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten“, kurz STCW – ein Regelwerk der International Maritime Organization (IMO). Es schreibt unter anderem auch regelmäßige Brandschutzschulungen in speziellen maritimen Trainingscentern vor.

ABWÄRTSTREND

Mehr Sicherheit – weniger Verluste

••• Beeindruckende Bilanz: In den frühen 1990er-Jahren verlor die weltweite maritime Flotte noch mehr als 200 Schiffe pro Jahr. Dank verbesserter Sicherheitsmaßnahmen vor allem in den Bereichen Schiffskonstruktion und -betrieb ist die Zahl in den vergangenen Dekaden sukzessive gesunken – zuletzt auf unter 60 (2021).

Schicksalsereignis. Der Untergang der „Titanic“ war Geburtsstunde des internationalen SOLAS-Übereinkommens für mehr Sicherheit an Bord.



Viele deutsche Reedereien sind in Sachen Ausbildung besonders vorbildlich und übertreffen diese Mindeststandards. Beispiel Hartmann: „Unsere Schiffe sind mit Besatzungsmitgliedern bemannt, die an eigenen Trainingszentren, Brücken- sowie Maschinenraumsimulatoren ausgebildet wurden und deren Ausbildungsstand die Forderungen der STCW-Konvention weit übertrifft“, so die Leeraner Reederei, deren Crews auf Gastankern, Containerschiffen und Bulkern arbeiten.

Auch die Containerreederei CPO (Open Group) und der Shipmanager NSB GROUP schulen ihre Crews an Simulatoren. CPO nutzt dafür regelmäßig das Maritime Simulationszentrum Warnemünde (MSCW). „Dort lernen unsere Kapitäne und Offiziere unter anderem, wie man gefährliche Situationen bei der Durchquerung des Su-



Innovativ. Die Reederei CPO übt mit dem Rettungsnetz „Rescue Star“ die Bergung von Crewmitgliedern.

ezkanals verhindern kann“, so Kapitän Ortwin Mühr, bei der Reederei zuständig für Sicherheit und nautische Offiziere. „Dabei werden sie von erfahrenen Lotsen unterstützt.“

Bei NSB in Buxtehude sind zwei firmeneigene Simulatoren im Einsatz, darunter auch einer im 270°-Brücken-Format. Offiziere und Kapitäne trainieren hier neben typischen nautischen Szenarien wie dem „Mann-über-Bord-Manöver“ auch Führung und Kommunikation im Rahmen des Bridge-Team Management. Außerdem werden anspruchsvolle Situationen simuliert, die NSB-Schiffen in der Vergangenheit passiert sind. Die Erfahrung lehrt: Wenn man als Brückenteam solche realen Fälle durchspielt, wächst das Bewusstsein dafür und die Bereitschaft aus Fehlern zu lernen. „Im Simula- →



Öltanker

••• Um Meeresverschmutzungen vorzubeugen, unterliegen Erdöltanker bereits beim Bau strengen Sicherheitsvorschriften und hohen technischen Anforderungen. So muss der Schiffskörper über eine doppelte Außenhülle verfügen, die das Austreten von Flüssigkeiten verhindern soll. Vorschriften gibt es auch für das Know-how an Bord. Schiffsoffiziere und andere Besatzungsmitglieder müssen eine spezielle Grundausbildung absolvieren, bevor sie auf Tankschiffen anheuern können. Dabei geht es insbesondere um Kenntnisse über Brandverhütung und -bekämpfung.



Gas- und Chemikalentanker

••• Flüssiggastanker spielen – nicht zuletzt dank des LNG-Booms – eine immer wichtigere Rolle bei der weltweiten Energieversorgung. Auch für sie gelten strenge Baunormen, die eine maximale Sicherheit der Tankkonstruktionen gewährleisten. Geregelt ist dies im IGC-Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase. Besatzungsmitglieder benötigen für den Einsatz auf LNG-Tankern ebenfalls spezielle Befähigungsnachweise, etwa für das fachgerechte Entleeren und Herunterkühlen der Tanks. Bei Chemikalentankern greift wiederum der IBC-Code für die sichere Beförderung von gefährlichen Chemikalien und schädlichen flüssigen Stoffen.



Bulker

••• Bulk-Carrier bilden inzwischen gut ein Drittel der Welt-handelsflotte. Für diese Schiffe gilt seit 2011 der „International Maritime Solid Bulk Cargoes Code“ (IMSBC-Code). Er schreibt u. a. vor, dass beim Transport von potenziell gefährlichen Gütern (z. B. Kohle) besondere Brandschutz- und Lüftungseinrichtungen an Bord vorhanden sein müssen. Außerdem gilt: Bulker, die Schüttgüter geladen haben, die nicht ausdrücklich im IMSBC-Code aufgeführt sind, benötigen eine separate Zulassung der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr, um deutsche Häfen anlaufen zu dürfen.



Fahrgastschiffe (Cruise+Ferry)

••• Für Personenfähren und Kreuzfahrtschiffe, die mitunter Tausende Menschen transportieren, gelten besonders strenge Sicherheitsanforderungen. Laut SOLAS-Abkommen müssen die Rettungsboote in der Lage sein, innerhalb von 30 Minuten nach dem Notsignal sämtliche Passagiere aufzunehmen. In weniger als 80 Minuten muss die Evakuierung vollständig beendet sein. Für alle Passagiere sind deshalb vor Auslaufen des Schiffs Seenotrettungsübungen und Sicherheitseinweisungen vorgeschrieben. Außerdem sehen die SOLAS-Richtlinien eine regelmäßige psychologische Untersuchung der Schiffsführung vor.



Verzurr. Spezielle Laschstangen verankern die Containerstapel mit dem Decksboden und erhöhen die Stabilität (l.).

Verbunden. Mit sogenannten Twistlocks (zu Deutsch: Drehverschlüsse) werden die einzelnen Boxen miteinander fixiert.

→ tor dürfen die Offiziere Fehler machen, es gibt keinen „point of no return“, erklärt der NSB-Instruktor Kapitän Morten Magnil. „Die Teilnehmer können und dürfen Szenarien immer wieder üben. In der Wiederholung sammeln sie dann weiteres Vertrauen in die Systeme.“

Höchstes Sicherheitsniveau | Ein weiterer Schlüsselfaktor für den reibungslosen Seetransport ist die Ladungssicherheit. Früher sind regelmäßig Schiffe gekentert, weil das Transportgut verrutscht war. In der modernen Containerschiffahrt ist deshalb eine optimierte, softwareunterstützte Stauplanung ebenso Standard wie eine stabile Positionierung der bis zu 26 Meter hoch gestapelten Boxen. Dabei gilt: Je weiter oben ein Container steht, desto weniger darf er wiegen – immerhin bringt ein 40-Fuß-Seecontainer bereits leer rund vier Tonnen auf die Waage.

Damit die Stahlboxen auch bei Seegang nicht verrutschen oder gar kippen, werden sie mit Twistlocks untereinander gesichert. Die unteren Reihen sind zusätzlich mit Laschstangen fixiert. Die

weltweit geltenden Sicherheitsstandards gewährleistet der „Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing“ (CSS-Code). Im „Document of Compliance“, das jedes Schiff mitführen muss, ist außerdem beschrieben, wo an Bord das Laden von Gefahrgut zugelassen ist. Die umfangreichen Vorschriften zahlen sich aus: Von rund einer halben Milliarde transportierter Container pro Jahr werden 99,99 Prozent erfolgreich verschifft.

Dennoch gilt: Gegen die gewaltigen Naturkräfte auf hoher See sind auch die größten Containerfrachter nicht immer gefeit – und das müssen nicht gleich die berüchtigten Monsterwellen sein. Schon bei mittlerem Seegang können Schiffe so stark ins Schwanken (Rollen) geraten, dass Boxen über Bord gehen und Besatzungsmitglieder in kritische Situationen geraten. Die Gefahr droht, sobald Wellenintervall, -länge und -höhe in einem bestimmten Verhältnis zur Schiffsgröße stehen. „Dynamischer Stabilitätsverlust“, so nennen Experten dieses Phänomen. Je nach Wellenrichtung spricht man von parametrischem oder resonant synchronem Rollen.

Mit moderner Überwachungstechnik will man diese Risiken künftig minimieren. Elektronische Neigungsmesser etwa zeigen die Schwankungen des Rumpfes. Bei kritischen Werten kann die Crew eine Kursänderung veranlassen – zumindest theoretisch. Unter ungünstigen Umständen kann das Schiff schon innerhalb kurzer Zeit extrem ins Rollen geraten, sodass keine Zeit mehr für eine Kurs- oder Geschwindigkeitskorrektur bleibt.

Die Klassifikationsgesellschaft DNV hat deshalb ein appbasiertes Tool entwickelt, das potenziell gefährliche Wellengänge schon im Voraus bemerkt. „Unsere Software erlaubt es dem Kapitän, solche kritischen Zonen rechtzeitig zu erkennen und entsprechend zu reagieren“, sagt Arne Schulz-Heimbeck, Senior Principal Engineer, Program Development Manager for Containerships bei DNV. „Die Risikobewertung basiert auf Seegangssimulationen des jeweiligen Schiffes unter Berücksichtigung von Ladungsinformationen, Navigations- und Seegangsdaten.“

Einer der Pilot-Partner bei der Entwicklung der maßgeschneiderten →

DOPPELTE KONTROLLE

Flaggenstaaten und Häfen

••• Genau wie ein Auto muss jedes Schiff regelmäßig auf Mängel überprüft werden. Alle fünf Jahre kontrolliert eine staatlich anerkannte Klassifikationsgesellschaft unter anderem, ob alle Anforderungen an die Sicherheit erfüllt werden (sogenanntes „Klasse machen“).

Außerdem werden Schiffe im Rahmen von Hafenstaatkontrollen („Port State Controls“) stichprobenartig untersucht. Bei diesen unangekündigten Besuchen an Bord prüfen die örtlichen Behörden die Einhaltung aller geltenden Vorschriften, darunter Brandschutzmaßnahmen, Gefahrenabwehr und Cybersecurity-Management. Bei sicherheitsrelevanten Mängeln können sie das Schiff festhalten, bis alle Probleme behoben sind. Die von den deutschen Reedern genutzten Flaggen stehen übrigens alle auf der sogenannten „Weißen Liste“ mit besonders geringen Beanstandungsquoten.



Kennerblick. Ein Hafenstaat-Kontrollleur inspiziert den Maschinenraum und überprüft das Schiffsaggregat.



Durchgeschüttelt. Im Jahr 2019 war der Containerriesen „MSC Zoe“ in der Deutschen Bucht ins Rollen geraten und verlor dabei 342 Container. Die 22 Besatzungsmitglieder blieben allesamt unverletzt.



Sicherheitspartnerschaft zahlt sich aus

••• Als Mahnmal an einen der schwersten Tankerunfälle an der Küste Europas liegt auf einem öffentlichen Platz im Hafen des kleinen französischen Fischerortes Portsall der Anker der „Amoco Cadiz“. Es war der 16. März 1978, als die Ruderanlage des Schiffs in aufgewühlter See bei Windstärke 7 ausfiel. Der Schaden war schwer, das Wetter wurde schlechter, die Felsen der Küste kamen näher, die Mannschaft wurde gerettet, aber der Tanker brach schließlich auseinander. Die Mahnung auf dem Platz in Portsall ist aber nicht nur Erinnerung an die Schadensfolgen, sondern auch an den maßgeblichen Anstoß, den der Unfall zu einer der umfassendsten Überarbeitungen der Regeln der Sicherheit in der Seeschifffahrt durch die Gründung der Hafenstaatkontrolle gegeben hat. Die Schifffahrt zeigt seitdem ein sich ständig verbesserndes Sicherheitsergebnis, wozu die Hafenstaatkontrolle ganz wesentlich beiträgt.

Ihre Statistik belegt, dass sich die auf überwachten Schiffen gefundenen Mängel inzwischen halbiert haben. Dies ist ein Beleg dafür, dass die Mehrzahl der Schiffe heute einen hohen Sicherheitsstandard pflegt. Das bestehende dichte Regelwerk der IMO und der ILO bilden hierfür die Grundlage. Neben Qualitätsmanagement auf den Schiffen und in den einzelnen Reedereibetrieben wird inzwischen auch der menschliche Einflussfaktor umfassend mit in die modernen Sicherheitssysteme einbezogen. Leitgedanke ist dabei heute der einer Sicherheitspartnerschaft zwischen allen am Seetransport Beteiligten. Sie kann meistens mehr bewegen als reine Vorschriftengläubigkeit. Die Unfallstatistiken jedenfalls geben uns recht: Wir sind bei der Schiffssicherheit auf dem richtigen Weg!

Dr. Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des VDR



Foto: Bina Engel



Brandschutzübungen. Crewmitglieder von Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) trainieren den Einsatz gegen brennende Container mit dem selbst bohrenden „HydroPen“-Löschkopf (l.). Das Teleskopsystem kann Boxen bis zu 12,5 Meter oberhalb der Laschbrücke erreichen.

➔ Software war die Reederei CPO. Inzwischen ist das Tool auf mehreren Schiffen der Flotte erfolgreich im Einsatz. „Die Software gibt ziemlich exakt an, durch welche Gebiete das Schiff noch sicher fahren kann, ohne die Laschkräfte übermäßig zu belasten“, erklärt CPO-Sicherheitsexperte Mühr, der sich als erfahrener Kapitän mit solch kritischen Situationen auskennt.

| Besserer Brandschutz | Trotz aller Sicherheitsvorkehrungen gilt: Jede über Bord gegangene Box ist eine zu viel. „Die

IMO hat deshalb eine Meldepflicht für havarierte Boxen beschlossen. Die entsprechende Änderung in SOLAS Kapitel V wird voraussichtlich Anfang 2026 in Kraft treten“, erklärt Christian Naegeli, VDR-Referent für Schiffssicherheit, Nautik, Technik und Umweltschutz. „Gearbeitet wird auch an einer Anpassung der Brandschutzvorschriften, die den immer größer dimensionierten Containerfrachtern gerecht wird“.

Neben ungünstigem Wellengang stellen Brände die größte Gefahr für Container und Ladung dar. Sie entstehen zum Be-

spiel, wenn Gefahrgut fehlerhaft deklariert oder an falscher Stelle gelagert wird. Im Ernstfall ist nicht nur ein eingetübtes Krisenmanagement gefragt – auch das notwendige Equipment muss parat sein.

Deutsche Reedereien nutzen schon heute neue, innovative Brandbekämpfungslösungen. So setzt etwa CPO auf das Löschkopfsystem „Hydro Pen“, mit dem erstmalig auch Container in den höchsten Lagen erreicht werden können. Dabei kommt ein Teleskoparmsystem zum Einsatz, mit dem der Löschkopf an die betroffene Box geführt und arretiert wird. Am Ziel durchbohrt der HydroPen per Wasserdruck die Containerwand und wechselt anschließend in den Sprühmodus, um das Feuer mit Wasser, Schaum oder CO₂ direkt am Brandherd im Container zu bekämpfen.

CPO war in Kooperation mit dem Hersteller maßgeblich an der Erprobung der Praxistauglichkeit des Systems beteiligt und ist eine der ersten Reedereien, die



Löschmonitor. CPO schult seine Mitarbeiter an der reedereieigenen Brandschutzausrüstung.



Wärmebildkamera. Das Display zeigt an, in welchen Schiffsbereichen kritische Temperaturen herrschen.



Training. Brandschutzexperten von CPO üben zusammen mit der Berufsfeuerwehr den Extremfall.

Foto: Reederei CPO (5); BSM; Manybert - stock.adobe.com

RETTUNG VOM UFER

Wie die Medico-Experten in Cuxhaven bei Seenotfällen helfen

••• Ob schwere Erkrankung, dramatischer Sturz oder gefährliche Verbrennung – bei Notfällen auf Schiffen ist schnelle fachmännische Hilfe aus der Ferne gefragt. Genau dafür wurde der funktzrliche Beratungsdienst Cuxhaven (kurz: Medico) gegrndet. Seit 85 Jahren untersttzen und beraten die erstklassig vernetzten Experten Seeleute bei medizinischen Notsituationen. Sie wissen, wie man Verletzte mit Bordmitteln versorgt und wann externe Hilfe notwendig ist. Sie kennen die globale medizinische Infrastruktur und wissen, welchen Hafen ein Schiff bei einem Notfall am besten ansteuern sollte – oder ob ein medizinisch gut ausgerstetes Marine- oder Kreuzfahrtschiff in der Nhe helfen kann.

Die Medico-Leitstelle ist rund um die Uhr besetzt, kostenfrei und steht allen Schiffen weltweit zur Verfugung. Zum Team gehren maritim geschulte Fachrzte der Helios-Klinik Cuxhaven. Sie fhren jhrlich mehr als 1.200 Beratungen durch – und das schon lange nicht mehr nur per Funk, sondern per Satellitentelefon oder in weniger dringenden Fllen auch via E-Mail.

Zudem kooperiert Medico eng mit dem Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) in Bremen, das im Ernstfall die Seenotrettungsflotte der DGzRS alarmiert, die aus zehn hochseetauglichen Rettungskreuzern und -booten besteht.



das moderne Lschesequipment auf ihren Schiffen nutzt. „Aufgrund der guten Erfahrungen haben wir unsere gesamte Kernflotte mit dem System ausgerstet“, so Kapitn Mhr.

Mittlerweile verwenden auch andere Reedereien HydroPen, darunter die Hamburger Reederei Bernhard Schulte. „Der grste Vorteil ist, dass die Besatzung whrend der Brandbekmpfung einen sicheren Abstand halten kann, sodass sie sich nicht in Gefahr begibt“, sagt Ion Hariton Mihai, Erster Offizier und Sicherheitsbeauftragter auf der „Mia Schulte“.

| Alte Risiken, neue Gefahren | Zu den notwendigen Sicherheitsmaßnahmen an Bord zhl auch die Abwehr von kriminellen Gefahren wie Diebstahl, Drogenschmuggel – und modernen Piraterieangriffen. Immerhin: Vor der ostafrikanischen Kste, dem ehemaligen Piraterie-Hotspot, ist die Zahl der Übergriffe dank der dauerhaften Prsenz von EU-Marineschiffen seit einigen Jahren stark rckklufig. Zudem hatte sich der VDR erfolgreich dafur eingesetzt, dass auf besonders gefhrlichen Reiseabschnitten Sicherheitsteams an Bord von Schiffen unter Deutscher Flagge fahren drfen, um

potenzielle Tter abzuschrecken. Heute liegen die gefhrlichsten Pirateriegebiete in Westafrika im Golf von Guinea „Die Bundesregierung sollte sich deshalb auf EU-Ebene dafur starkmachen, dieses Problem mit den Anrainerstaaten zu lsen und deutsche Schiffe zu schtzen“, fordert VDR-Hauptgeschftsfrhrer Dr. Martin Krger.

Wie die Crewmitglieder im Ernstfall auf Gefahren reagieren, ist hingegen lngst geregelt. So mssen Reedereien einen Ship Security Plan erstellen und fr jedes Schiff einen speziell ausgebildeten Security Officer ernennen, der fr die Einhaltung und Umsetzung des Gefahrenabwehrplans an Bord zustndig ist.

Seit 2021 muss auerdem auch ein Cybersecurity-Beauftragter im Team sein. In der betreffenden IMO-Vorschrift MSC 428 (98) ist geregelt, wie sich Reedereien gegen Angriffe auf die Schiffs-IT schtzen und welche Maßnahmen bei solchen Vorfllen zu ergreifen sind. Hintergrund: Mit zunehmendem digitalem Vernetzungsgrad steigt auch die Anflligkeit fr Cyberattacken. Eine weitere Sicherheitsgefahr, die es knftig erfolgreich zu bekmpfen gilt – schon allein aus Eigeninteresse der Reeder, um Crew, Umwelt und Ladung zu schtzen. •••

Gefahrenzone. Damit bei Schiffsvorfllen schnelle Hilfe gewhrleistet ist, gibt es die Seenotleitung in Bremen und die Medico-Experten in Cuxhaven.



Auf nach Afrika!

| Markt | Geostrategisch und wirtschaftlich hat der afrikanische Kontinent in den vergangenen Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Auch bei den deutschen Reedereien steigt das Interesse an dieser spannenden Region. Text: Claudia Behrend



Erfahrung. Die Bremer Reederei BOCS gehört zu den wenigen Afrika-Spezialisten in Deutschland – und ist mit ihren Schiffen oft zu Gast in den afrikanischen Häfen.

Afrika rückt zunehmend in den Blick deutscher Reedereien. So ist der Kontinent für Hapag-Lloyd erklärtermaßen Teil der Strategie 2023: „Subsahara ist eine der Regionen, in der sich neue Konsumentenschichten entwickeln, es vor allem entlang der Küstengebiete ein schnelles Wachstum gibt und die ein interessanter Absatzmarkt für viele unserer Kunden ist“, berichtet Sven Gailus, Head of Strategy bei der Hamburger Reederei. „Bis zum Jahr 2018 hatten wir hier mit rund 300.000 TEU im Jahr insbesondere an der Ostküste und auch in Südafrika allerdings keine starke Position.“

Da die Region makroökonomisch betrachtet sehr attraktiv ist, entwickelte man eine Strategie, sich südlich der Sahara sowohl in Ost- als auch West- und Südafrika stärker aufzustellen. „Da wir das nicht auf einmal können, brauchen wir verschiedene Ansätze“, erläutert Gailus. Für organisches Wachstum und den Aufbau eigener Liniendienste mit eigenen Schiffen ist

etwa entsprechendes Marktwachstum erforderlich, um keine Überkapazitäten zu schaffen. „Das war an der Ostküste der Fall, sodass wir beispielsweise in Kenia und Tansania aus Indien, Asien und dem Nahen Osten eigene Dienste aufgebaut haben“, so Gailus, der die Afrika-Strategie 2019 mit ausgearbeitet hat.

In Westafrika und Südafrika ist die Situation anders. „Hier hatten wir das Glück, im vergangenen Jahr mit der niederländischen Containerreederei Nile Dutch einen der Spezialisten für Westafrika übernehmen zu können, der zudem auch einige Südafrika-Verbindungen mitbrachte. Und auch in Südafrika sei es für Hapag-Lloyd als einer der kleineren Player in diesem Markt nicht opportun gewesen, eigenständig neue Liniendienste aufzubauen. „Das macht nur Sinn, wenn es ein besonders starkes Wachstum gibt, was hier nicht der Fall ist.“ Die Übernahme der Hamburger Reederei Deutsche Afrika-Linien (DAL) mit ihrer Spezialisierung auf Südafrika und

den Indischen Ozean konnte diese Lücke 2022 schließen: „DAL ist ein Lokalmatador in diesem Nischensegment, der nicht nur aufgrund des regionalen Fokus, sondern auch im Hinblick auf unsere Qualitätsstrategie gut zu Hapag-Lloyd passt“, so Gailus.

| Position deutlich gestärkt | Mit den beiden Übernahmen und dem Ausbau des eigenen Geschäfts ist es Hapag-Lloyd gelungen, die Transportmengen von und nach Afrika innerhalb von drei Jahren mehr als zu verdoppeln. Wettbewerber bleiben vor allem die anderen großen Containerreedereien wie MSC, Maersk und CMA CGM, aber weiterhin auch einige kleinere, lokal bedeutsame Player. Und weil China im Rahmen seiner „Seidenstraßen-Strategie“ auch auf dem afrikanischen Kontinent stark investiert, sei die Staatsreederei Cosco weiterhin ein Wettbewerber, dessen Verhalten intensiv beobachtet wird

„In Summe ist es für kleinere Reedereien schwieriger geworden, ins- ➔



Wachstum. Deutschlands größte Linienreederei hat ihr Engagement in Afrika Mitte 2021 mit der Übernahme des niederländischen Players Nile Dutch gestärkt. Im Frühjahr 2022 kam DAL (Deutsche Afrika-Linien) dazu – samt 150 Mitarbeitern, einem 6.589-TEU-Containerschiff und einer Containerflotte von rund 17.800 eigenen und geleasten Containern.



→ besondere mit Blick auf die immer strengeren Umweltauflagen. Das macht es auch für neuere Spieler schwierig – anders als im Transpazifik, wo in den vergangenen zwei Jahren, gelockt von den hohen Frachtraten, einige Spieler in den Markt eingetreten sind.“ Es sei aber fraglich, ob sie sich bei einer Normalisierung des Marktes halten könnten, sagt Gailus.

Das ambitionierte Ziel einer Transportmenge von einer Million TEU im Jahr 2023 wird Hapag-Lloyd wegen der pandemiebedingten Disruptionen vermutlich erst ein bis eineinhalb Jahre später erreichen können, da einige Zeit viel Schiffskapazität in Dienste wie Fernost und Transpazifik verschoben werden musste, in denen der größte Bedarf herrschte. „Insgesamt sehen wir uns in Afrika aber immer besser aufgestellt und haben bereits wichtige Schritte zurückgelegt, um unsere (Zwischen-)Ziele zu erreichen. An verschiedenen Stellen sind wir jetzt nicht mehr im Aufbau-, sondern im Optimierungs- und Wachstumsmodus“, sagt Gailus.

„Klassisches Schifffahrtsgeschäft“ | Dabei gibt es allerdings auch einige Besonderheiten zu beachten: „Afrika ist immer noch ein sehr importgetriebener Markt, in dem – neben den Verladern – viele Importeure großen Einfluss darauf haben, wer das Geschäft bekommt“, berichtet Gailus. „Gerade in Westafrika wird hier das ‚klassische Schifffahrtsgeschäft‘ praktiziert, nicht so industrialisiert wie in anderen Trades mit ganz anderen Volumina.“ Dabei kom-



An verschiedenen Stellen sind wir jetzt nicht mehr im Aufbau-, sondern im Optimierungsmodus.

Sven Gailus,
Head of Strategy bei Hapag-Lloyd

me es nach wie vor noch sehr stark auf Kundenbeziehungen an, wofür auch Nile Dutch und DAL immer gestanden haben.

Starkes Wachstumspotenzial sieht man bei Hapag-Lloyd weiterhin in Richtung Asien und dem Mittleren Osten. Noch sei aber nicht entschieden, ob die Reederei hier auf eigene Schiffssysteme oder Partner setzt. „Die schnellen Schritte der

beiden Übernahmen müssen wir zunächst sauber abschließen und das Geschäft integrieren. Klar ist aber, dass Hapag-Lloyd in Afrika weiter auf Wachstumskurs bleibt.“

Über 30 Jahre im Liniendienst | Seit Langem auf das Geschäft in Westafrika spezialisiert ist die Reederei Bremen Overseas Chartering, die seit ihrer Gründung 1990 durch Ilse Fliege vor allem unter der Abkürzung BOCS bekannt ist. Nach wie vor ist die Reederei überwiegend in Westafrika aktiv und unterhält eigene Büros in Douala, Libreville und Abidjan, die von Einheimischen geleitet werden. Diese und auch die Kunden mit dem Abklingen der Pandemie nach und nach wieder besuchen zu können, zuletzt mit Präsidentin und Gründerin Fliege, freut Schwiegersohn und Geschäftsführer Björn Hollnagel sehr. „Unser Geschäft lebt von persönlichen Beziehungen, das mit Videokonferenzen und Telefonaten zu überbrücken, gerade mit anderen Kulturen, war nicht immer leicht.“

Hollnagel, der 2008 ins Geschäft einstieg und seitdem für den kommerziellen und operativen Bereich verantwortlich ist, während seine Frau Anna-Katharina, Flieges Tochter, sich um Marketing, Personal und Finanzen kümmert, erinnert sich noch genau an seine erste Afrikareise 2010: „Das war ein kleiner Kulturschock, ich wusste nicht, was mich erwartet.“

Gerade die Hafeninfrastruktur im Containerbereich sei in den vergangenen Jahren allerdings deutlich verbessert worden, verfüge über hochmoderne Brücken

STARTSCHUSS

Harren Group eröffnet Afrika-Dependance

••• Das deutsche Schifffahrtsunternehmen Harren Group hat im Oktober sein erstes Büro auf dem Kontinent in Lagos eröffnet. Geleitet wird Harren Nigeria von Managing Director Paul Okpurughre. „Das neue Büro repräsentiert die gesamte Harren-Gruppe und dient als Basis für die weitere Geschäftsentwicklung in Westafrika“, erklärt Okpurughre. Auf diese Weise sollen die Nähe zu den Kunden und die Geschäftsaktivitäten in der Region intensiviert werden. Der Markt ist attraktiv, schließlich repräsentiert Westafrika etwa 30 Prozent der Gesamtbevölkerung Afrikas. Darüber hinaus verfügt Nigeria mit seinen knapp 219 Millionen Einwohnern über die größte Wirtschaft in Afrika – noch vor Südafrika. „Lagos ist der perfekte Standort für uns – es ist eine pulsierende Stadt und eine der wichtigsten Projekt- und Logistikhauptstädte des Kontinents“, sagt Dr. Martin Harren, CEO der Harren-Gruppe. „Mit der Eröffnung des Büros können wir unseren Kunden vor Ort einen engagierten und persönlichen Service bieten. Dies ist ein weiterer wichtiger Meilenstein für unsere Gruppe“, ergänzt Geschäftsführer Nils Aden.



Statement. Der neue Chef von Harren Nigeria, Paul Okpurughre (Mitte), mit seinem Team im Büro in der Hauptstadt Lagos.

und könne mit der in Europa mithalten. Auch in puncto Sicherheit haben sich viele Länder erheblich weiterentwickelt: So ist es längst normal, dass die Hafentarbeiter Schutzkleidung tragen und die Maßgaben des ISPS-Codes zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Hafenanlagen besser eingehalten werden, beispielsweise mithilfe von Zäunen, Gates und modernen Schranken wie in Kamerun.

BOCS ist allerdings seit jeher auf Liniendienste für konventionelle Ladung spezialisiert. Und das ist in Westafrika weiterhin vor allem eins: Handarbeit. „Es gibt nur einige wenige Häfen mit Landkränen, beispielsweise in Ghana und im neuen Hafen in Gabuns Hauptstadt Libreville“, berichtet Hollnagel. „An der Elfenbeinküste, in Kamerun und im Kongo sind wir mit unseren Mehrzweckschiffen auf deren Bordkräne angewiesen.“ Gabelstapler und Lkws seien teils deutlich älter als in Europa.

| Flotte ausgebaut | Da das Geschäft auf dem am stärksten wachsenden Kontinent der Welt mit seinen enormen Ressourcen gesund gewachsen sei, habe man sich bei Schiffen und Tonnage weiterentwickelt, berichtet der Manager. So hat die Reederei 2019 erstmals in ihrer Geschichte eigene Schiffe gekauft und wurde vom Operator zum Schiffseigner. Im Juli vergangenen Jahres kam mit der „BOCS Bremen“ das vierte Schiff hinzu.

Verglichen mit dem Containergeschäft zwischen Asien und Europa beziehungsweise den USA seien die Frachtraten in Westafrika deutlich weniger stark gestiegen. „Die Region ist auf Im- und Exporte insbesondere von Getreide und Stahl angewiesen, egal, wie hoch die Preise sind“, sagt der BOCS-Geschäftsführer. Exportiert werden vor allem Stahl und Rohstoffe wie Holz, aber auch hier seien die Wellen deutlich geringer ausgefallen als in anderen Trades, unter anderem, weil Containerreedereien ihre Schiffe zeitweilig abzogen, um sie auf besonders nachgefragten Routen einzusetzen.

Seit 2020 verfügt die Reederei – insbesondere für das Projektgeschäft – über eigene Container. Inzwischen sind es 1.500 Boxen, davon jeweils etwa die Hälfte 20 und 40 Fuß, hinzu kommen Flatracks und Open-Top-Container. „Das Containergeschäft wird aber mit einem Anteil von zehn Prozent nicht zum Core-Business werden“, unterstreicht Hollnagel. Allerdings gebe es über das reine Projektgeschäft hinaus einige Destinationen, für die die Reederei gute Transitzeiten und direkte Verbindun-



Es gibt nur wenige Häfen mit Landkränen. Vielfach sind wir auf unsere Bordkräne angewiesen.

Björn Hollnagel, Geschäftsführer der Reederei BOCS

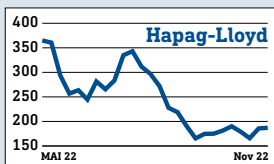
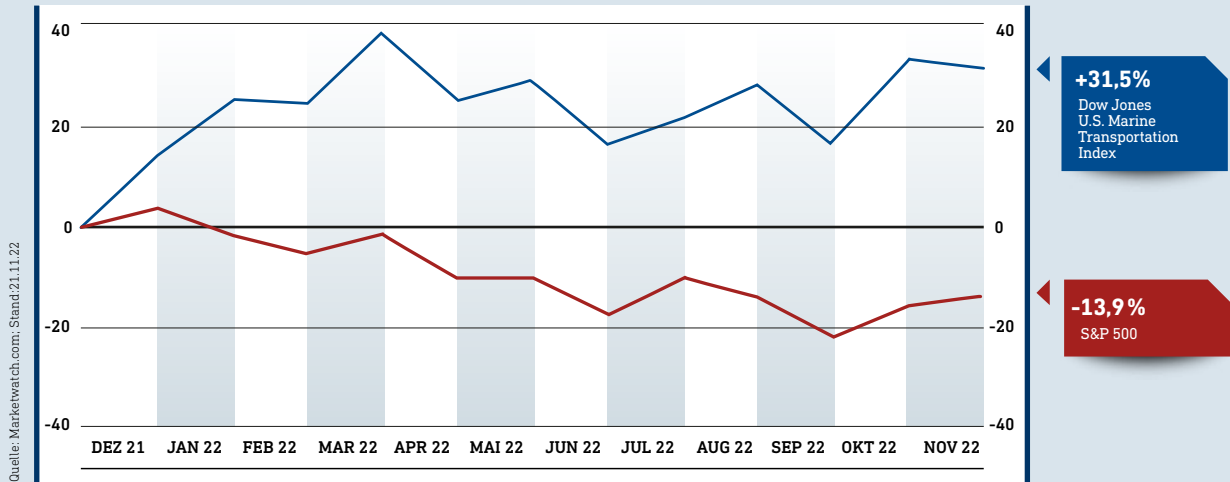
gen anbieten könne. Und das sei auch für Containerkunden interessant, von denen einige wegen des Mangel an Schiffskapazität und Equipment infolge der Pandemie hinzugekommen seien.

Insgesamt sei Westafrika aber kein einfacher Markt, was auch erklärt, weshalb sich bisher keine neuen Carrier engagieren, sondern im Gegenteil einige wie Intermarine dort nicht mehr aktiv seien. Zu den Herausforderungen der Liniendienste zwischen Europa und Westafrika zählt etwa die fehlende Parität: Während die Schiffe südgehend mit Getreide, Mais, Industrieanlagen, Produkten für die Öl- und Gasindustrie, Stahlerzeugnissen und spezieller Projektladung meist gut gebucht sind, gibt es in der Nordlinienfahrt insgesamt weniger Erzeugnisse zu transportieren.

Aber auch die Piraterie im Golf von Guinea macht den Reedereien Sorgen. Operativ gehören verstopfte Häfen und Tiefgangsrestriktionen dazu: „Nicht immer sind die offiziellen Angaben zu den Häfen aktuell, man braucht daher unbedingt ein eigenes Netzwerk aus lokalen Partnern und Agenten“, sagt Hollnagel. Dann aber sei die Region ein spannender Zukunftsmarkt mit viel Potenzial, weshalb sich BOCS vor Ort auch noch stärker aufstellen und ein eigenständiges Unternehmen gründen will. Zudem hat die Reederei in diesem Jahr ein Joint-Venture mit Universal Africa Lines (UAL) gegründet, das die Verkehre zwischen dem Mittelmeer und Westafrika abdecken soll. •••

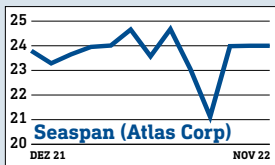


Experte. Prof. Dr. Max Johns kommentiert für die Deutsche Seeschifffahrt die Entwicklung der maritimen Börsenwerte.



Hapag-Lloyd AG

●●● „I think those are numbers that we will never ever see again in our lifetime“, sagte Hapag-Lloyd-CEO Rolf Habben Jansen bei Bekanntgabe der Ergebnisse fürs dritte Quartal 2022. Damit summieren sich die Gewinne in den ersten neun Monaten auf fast 14 Milliarden Euro.



Seaspan (Atlas Corp)

●●● Ein letzter Blick auf den Weltmarktführer unter den Vercharterern von Containertonnage vor der Privatisierung. Die Ankündigung hatte die Aktie zur Jahresmitte um 50 Prozent emporschnellen lassen – eine hohe Prämie für Investoren.

Kreuzfahrer beenden Krisenmodus – Containerlinien und Vercharterer mit erfolgreichem Quartal

Trotz der vorhersehbaren Rezession erholen sich die stark verschuldeten Kreuzfahrantbieter und fahren erste positive Ergebnisse ein. Im Containermarkt steht nach gefallen Raten eine Normalisierung des Marktes bevor.

Linien konsolidiert

→ Hapag-Lloyd, Maersk und andere Linienreedereien haben erneut exzeptionell gute Zwischenergebnisse vorgelegt. Die Aktien der Containercarrier haben sich entsprechend positiv entwickelt, obwohl der gesamtwirtschaftliche Ausblick alles andere als positiv ist. Jedoch haben die Carrier gezeigt, dass sie inzwischen durchaus auch mit einem Abschwung umzugehen wissen und die Kapazitäten angemessen anpassen.

Bei Hapag-Lloyd scheint auf sehr hohem Niveau im Herbst ein Plateau erreicht, ähnlich sieht es bei Maersk, Evergreen, Matson und ZIM aus.

Anleger von HL, ZIM und Evergreen haben zudem ein besonderes Hoch im Jahresverlauf 2022 mitgenommen.

Die Aktien der großen Vercharterer (GSL, MPCC, Danaos) zeigen über das Jahr ein fast identisches Kursprofil. Trotz stark fallender Chartermärkte konnten sich die Kurse aufgrund zahlreicher Langzeitchartern halten. Gerade Vercharterer wie GSL haben das Charter-Hoch sehr erfolgreich genutzt, um die Marktlage in langfristige Verträge zu übersetzen. Die Reederei hat sich in die Zukunft Chartern von rund 2,2 Milliarden Dollar vertraglich gesichert. Nach einem satten Profit von gut 170 Millionen Dollar im dritten Quartal konnten sich Anleger über eine ordentliche Dividende freuen.

Der wahre Paukenschlag des Containermarktes aber spielte sich in Vancouver ab. Nach 17 bemerkenswerten Jahren an der Börse wird der

größte Vercharterer der Welt, → Seaspan (Atlas), wieder privatisiert. Fast elf Milliarden Dollar lässt sich eine Gruppe von Investoren die Extravaganz auf dem Höhepunkt des Marktes kosten. Besonders pikant: Zu den Investoren gehört auch das japanische Containerkonsortium ONE. Was das für die Strategie des 127 Schiffe starken Vercharterers mit Kunden wie Hapag-Lloyd, Maersk, CMA, COSCO und MSC bedeutet, wird sich erweisen müssen. Neben ONE gehören auch die Fairfax- und die Washington-Familie zu den neuen Eigentümern.

Hafen am Scheideweg

Neue Strategien sind auch in den Häfen gefragt. Die HHLA zeigt, wie das aussehen kann. Besonders getroffen vom Krieg mit dem Terminal in Odessa und dem Umschlagsminus im Heimathafen Hamburg, steuert das Management jetzt um. Denn die sich ankündigende

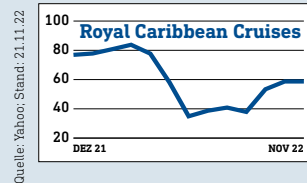
Rezession und damit weniger Containerumschlag lassen den Ausblick bei stark steigenden Kosten verhalten ausfallen. Die angepeilten Investitionen im dreistelligen Millionenbereich werden verschoben. Seit Jahresbeginn hatte die Aktie ein Drittel eingebüßt, im letzten Quartal kann sie den Abwärtstrend bremsen.

Cruiser schulden um

Die Kreuzfahrtlinien steuern wieder auf einen Normalbe-

trieb zu. Die Schiffe werden in hohem Maße ausgelastet, die Buchungen reichen weit in die Zukunft. Einzig China bleibt komplett verschlossen, weshalb sich die meisten Linien aus dem erhofften Zukunftsmarkt vorläufig zurückziehen. Normalbetrieb heißt aber auch, dass neben den operativen Herausforderungen nun die finanziellen in den Vordergrund treten. Die exorbitanten Schuldenberge, die mittels milliardenschwerer Anleihen mit

Coupons um die zehn Prozent aufgenommen wurden, müssen jetzt abgetragen oder umgeschuldet werden. Daher bleiben die Anleger noch verhalten. Auf das Jahr gesehen sind die Kurse der drei Protagonisten Carnival (mit AIDA und Costa), Norwegian und **→ Royal Caribbean** stabil geblieben, seit Mitte Juni haben NCL und RCL fast 50 Prozent zugelegt. Lediglich Carnival konnte sich vom Kurstief nach Ausbruch der Pandemie kaum erholen.



Quelle: Yahoo; Stand: 21.11.22

Royal Caribbean

••• Nach dem herben Rückschlag im Frühjahr hat sich der Kurs von RCL stetig erholt. RCL hatte die Analysten mit einem Profit im dritten Quartal überrascht.

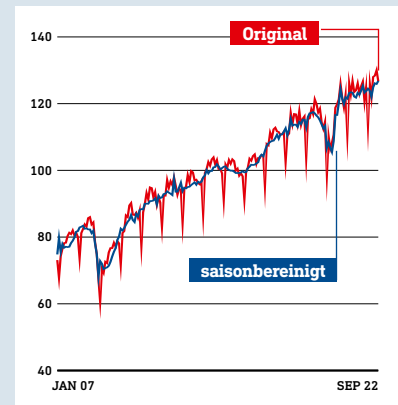
RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Welthandel trotz konjunktureller Belastung stabil

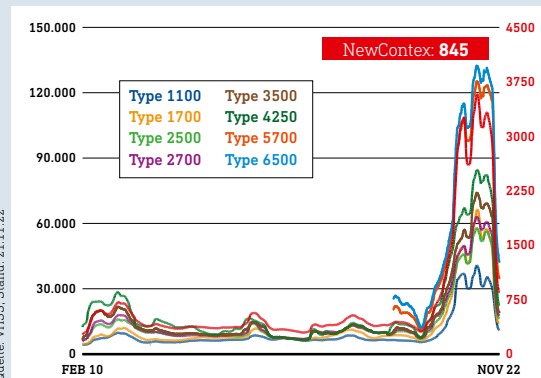
••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist nach der aktuellen Schnellschätzung im September mit saisonbereinigt 126,8 Punkten gegenüber dem Vormonat leicht gestiegen. Der Zuwachs resultiert vor allem aus den chinesischen

Häfen, während er sich in den nordeuropäischen Häfen abgeschwächt hat. „In Europa scheint sich die konjunkturelle Abschwächung durch die steigenden Energiepreise stärker im Containerumschlag auszuwirken als im Rest der Welt“, erklärt RWI-Konjunkturchef Torsten Schmidt.

www.isl.org/www.rwi-essen.de



Quelle: RWI/ISL; Stand: 21.11.22



Quelle: VHBS; Stand: 21.11.22

NEW CONTEX

Bodenbildung bei Charrerraten

••• Auf dem Chartermarkt für Containerschiffe ist die Zahl der gemeldeten neuen Abschlüsse nach mehreren Wochen hoher Aktivität leicht zurückgegangen, insbesondere in den kleineren Feeder-Segmenten. Obwohl der Gesamtrend leicht rückläufig ist, scheint sich der

Markt in allen Segmenten zu stabilisieren. Der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. herausgegebene New ConTex pendelt sich bei einem knappen Drittel des Vorjahreswerts ein. Immerhin wird das Angebot an verfügbarer Tonnage wieder geringer. www.vhbs.de



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.
 Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

Telefon +49 (0) 4503 702 660 - 0 **E-Mail** info@freireedereiinspektoren.com
Fax +49 (0) 4503 702 660 - 15 **Web** www.freireedereiinspektoren.com

Foto: Letopisec - stock.adobe.com



Lücke. Russland versucht, mit Transporten etwa über den Nordmeerhafen Murmansk Öl zu verkaufen.

Sanktionen gegen Russland verunsichern Versicherer

| Kriegsfolge | Die Schifffahrt und ihre Versicherer stehen im Zentrum der Bemühungen westlicher Regierungen, Russlands Einnahmen aus Ölexporten zu mindern. Die Umsetzung birgt allerdings Risiken.

Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine hat zahlreiche Sanktionen westlicher Regierungen gegen Russland ausgelöst. Am 5. Dezember tritt die nächste Runde in Kraft: Großbritannien, die USA und die Europäische Union wollen die Versicherung von Schiffen verbieten, die russisches Öl transportieren. Versicherer, die in den betroffenen Ländern ansässig sind, dürfen dann keine Deckungen für diese Tanker ausstellen. Allerdings soll das Verbot nicht für Schiffe gelten, die Öl für Drittstaaten transportieren und sich an den Preisdeckel für russisches Öl halten, den die G7-Staaten einführen wollen.

Die britische Regierung hat das Verbot am 4. November beschlossen. Bereits am 6. Oktober hatte die EU angekündigt, dass ihr achties Sanktionspaket gegen Russland ein

Verbot für die Versicherung von Öltransporten in Drittländern enthält, die sich nicht an den Ölpreisdeckel halten. Die USA bereiten ähnliche Regelungen vor. Die Regeln gelten nur für Drittländer und ersetzen nicht die Sanktionen, die Großbritannien, die EU oder die USA für russische Ölimporte erlassen haben.

| Faktor Ölpreis | Ursprünglich hatten die EU und Großbritannien ein deutlich weiter reichendes Versicherungsverbot geplant. Sie hatten sich Ende Mai darauf geeinigt, die Versicherung von Öltransporten auch für Lieferungen an Drittstaaten zu verbieten. Das ging vor allem den USA zu weit.

Sie befürchteten, dass damit ein Großteil der russischen Ölexporte gestoppt werden könnte, was wohl den Ölpreis steil nach oben getrieben hätte.

Schließlich sind gut 90 Prozent der Tankerflotte weltweit durch Versicherer aus Großbritannien oder der EU versichert. Der Ölpreisdeckel soll nun das Ziel ermöglichen, Russland finanziell zu schwächen, gleichzeitig aber den Export von russischem Öl auf den Weltmarkt zu ermöglichen.

Das Verbot betrifft sowohl die Warentransportversicherung (Cargo), die Seekasko (Hull) wie auch die Haftpflichtdeckungen (P&I). Letztere dürfte dabei allerdings den wichtigsten Hebel darstellen, heißt es in der Branche. Denn es ist kaum denkbar, dass Tanker ohne Haftpflichtversicherung fahren.

Bei der P&I-Deckung ist wiederum der britische und europäische Einfluss besonders stark. Die International Group, in der die wichtigsten P&I Clubs zusammengeschlossen

sind, wird von Anbietern aus der EU und Großbritannien dominiert.

Die Versicherungsbranche beobachtet die Pläne für den Ölpreisdeckel genau. Branchenvertreter bemängeln, dass es noch einige Unklarheiten gebe. „Wir brauchen klare Regeln, auf die wir uns verlassen können“, sagte Lars Lange, Generalsekretär der Internationalen Transportversicherer-Vereinigung IUMI. Er sieht ein Risiko für die Versicherungsbranche darin, dass es Unterschiede in der Ausgestaltung der Regeln durch EU, USA und Großbritannien geben könnte.

Lange weist darauf hin, dass Versicherer im Falle von Unsicherheiten im Zweifel lieber keine Deckung geben würden. Damit könnte das Ziel gefährdet werden, weiter Öl in den Weltmarkt zu bringen. Andererseits dürfe man sich nicht



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



der Illusion hingeben, dass nur Versicherer aus der EU oder Großbritannien den Tankern Deckung geben könnten. Russland gewährt Staatsgarantien, und indische und chinesische Versicherer sind durchaus in der Lage, Tanker zu versichern.

| Unklare Regel | Ein Punkt, der den Versicherern noch Sorgen bereitet: Wie lässt sich sicherstellen, dass das Öl tatsächlich nur zum erlaubten Preis verkauft wurde? Die Branche ist dafür in intensiven Gesprächen mit der EU-Kommission und dem britischen Finanzministerium.

Die USA haben bereits Pläne vorgelegt, nach denen Versicherer vom Käufer des Öls eine Bescheinigung verlangen müssen (Attestation). Sollte diese Bescheinigung gefälscht sein, sollen die Versicherer allerdings nicht des Sanktionsbruchs beschuldigt werden. Der Branche bereitet dieser Punkt aber immer noch Bauchschmerzen.

Welche Auswirkungen der Ölpreisdeckel haben wird, ist umstritten. Russland hat wiederholt klargemacht, dass es kein Öl unter diesen Regeln verkaufen wird. Dass Indien und China – die größten Käufer russischen Öls – sich dem Deckel unterwerfen werden, ist ebenfalls unwahrscheinlich. |●●

P&I Clubs drängen auf Preiserhöhungen

●●● Schiffseigner müssen sich bei den kommenden Vertragserneuerungen in der P&I-Versicherung auf weitere Preissteigerungen einstellen. Der Makler Gallagher erwartet, dass die meisten Clubs der International Group (IG) Prämien erhöhungen zwischen 7,5 und zehn Prozent anstreben – entweder als allgemeine Erhöhung (General Increase) oder als internes Ziel. Finanzstarke Clubs könnten mit weniger drastischen Erhöhungen auskommen, andere könnten durchaus mehr verlangen.

Festgelegt haben sich bereits der UK Club, der eine allgemeine Erhöhung von zehn Prozent anstrebt und damit bislang Spitzenreiter ist. Mitglieder mit einer schlechten Schadenhistorie müssen unter Umständen noch mehr zahlen. Steamship hat General Increases von 7,5 Prozent erklärt. Britannia plant keine allgemeinen Erhöhungen, will aber die erwartete Gesamtprämie um zehn Prozent steigern. Marktführer Gard hat angekündigt, die Preise nach dem individuellen Risikoprofil und Schadenverlauf der Mitglieder anzupassen. Die meisten Mitglieder müssten mit Erhöhungen von fünf bis sieben Prozent rechnen, teilte Gard mit.

Die Clubs reagieren mit den Prämien erhöhungen auch auf die stark gestiegene Inflation. Ein anderes Mittel ist, die Selbstbehalte nach oben zu setzen – also die Schadenhöhe, für die Mitglieder selbst

aufkommen müssen. So hebt der Shipowners Club alle Selbstbehalte unter 50.000 Dollar um 10 Prozent an. Mindestbetrag: 500 Dollar. Der UK Club belässt den Selbstbehalt bei 15.000 Dollar je Schadenereignis, behält sich aber vor, ihn für Mitglieder mit vielen Vorschäden zu erhöhen.

Für die Reeder kommen noch die Prämien für den Rückversicherungsschutz der IG hinzu. Im vergangenen Jahr fiel die Prämiensteigerung durch die Rückversicherer sehr hoch aus. Sie lag je nach Schiffstyp zwischen 15 und 55 Prozent. Für das kommende Geschäftsjahr deuteten die ersten Anzeichen auf eine minimale Erneuerung hin, heißt es bei Gallagher. Hurrikan „Ian“, der die Rückversicherer mit Milliarden-schäden belastet, hat hier für eine Kehrtwende gesorgt. Jetzt sieht es so aus, dass die Prämien um mindestens zehn Prozent steigen werden.



Kalkulation. Auf die Reedereien könnten höhere Versicherungsprämien zukommen.

Foto: Freedomsz – stockadobe.com

Graham verlässt Chaucer

●●● Philip Graham, weltweiter Leiter der Transportversicherung beim britischen Erst- und Rückversicherer Chaucer, verlässt nach mehr als zwei Jahrzehnten das Unternehmen, berichtet der Insurance Insider. Graham ist in der Branche gut bekannt, nicht zuletzt aufgrund seiner Rolle als Vorsitzender des Komitees für Fakten und Zahlen der Internationalen Transportversicherervereinigung IUMI. Graham hatte das Komitee seit 2019 geleitet. Die

Gründe für Grahams Weggang sind unklar. Chaucer kommentierte das nicht.

Graham leitete die Transportsparte des zu China Re gehörenden Unternehmens seit 2016. Seine Karriere begann er 1989 bei Cigna, wo er insgesamt sieben Jahre arbeitete, zuletzt als Underwriter Marine in Paris. Nach dreieinhalb weiteren Jahren bei Ace landete er im Jahr 2000 bei Chaucer, zunächst als Senior Hull and Liability Underwriter.

Forschung: Umweltfolgen des Tiefseebergbaus

●●● Wie stark zerstört der Manganknollenabbau den Lebensraum in der Tiefsee? Das untersucht eine Expedition mit dem Forschungsschiff „Sonne“ in den Explorationslizenzgebieten der Clarion-Clipperton-Zone im Nordpazifik. Beim Einsammeln von Manganknollen wird die belebte

Zone des Meeresbodens abgetragen; zusätzlich bedecken die beim Abbau aufgewirbelten Sedimente große Flächen in der Umgebung. Ziel der Fahrt ist es, das komplette Ausmaß der Umweltauswirkungen anderthalb Jahre nach einem industriellen Gerätetest zu erfassen. www.awi.de

Unermüdlich. Die von Briesa bereederte „Sonne“ ist wieder unterwegs.



Foto: M. Hartig/Meyer-Weert



Jubiläum: 60 Jahre Stena Line

●●● 1962 hat Sten A. Olsson, der Gründer von Stena Line, eine Schifffahrtsroute zwischen seiner Heimatstadt Göteborg in Schweden und Skagen in Dänemark eröffnet. Sechs Jahrzehnte ist das jetzt her. Mit 18 Routen und 38 Schiffen, einem europäischen Routennetz von Irland bis Lettland, in dem sechs Millionen Passagiere und mehrere Millionen Frachteinheiten pro Jahr transportiert werden, ist Stena Line heute eins der weltweit führenden Fährunternehmen. www.stenaline.de

Wandel. Stena-Chef Sten A. Olsson 1969 mit Inger Nilsson alias Pipi Langstrumpf, umweltfreundliche Fähre der neuesten Generation.



Fotos: Stenaline, @Kamerareportage



FRS gleitet elektrisch übers Wasser

●●● Die international operierende Fährreederei FRS hat mit dem US-Unternehmen Regent einen Vertrag zur Aufnahme von „Seaglidern“ in ihre Flotte geschlossen. Seaglider ermöglichen den Transport von Hafen zu Hafen über Wasser zu einem Bruchteil der Kosten, des Lärms und der Emissionen bestehender regionaler Trans-



Foto: Fabian Horst, CC BY-SA 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/> via Wikimedia Commons

„Turtle 2022“ Antiterrorübung auf See

●●● Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat im Oktober mit der Bundespolizei den Ernstfall einer sogenannten maritimen Sonderlage in der Lübecker Bucht geübt. Das Fährschiff „Robin Hood“ der TT-Linie diente dabei als Übungsobjekt für einen simulierten terroristischen Angriff mit Geiselnahme an Bord. Die

GSG 9 der Bundespolizei und Spezialeinsatzkommandos aus Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Bremen, Hamburg und Brandenburg trainierten die Bewältigung einer Vielzahl von möglichen Szenarien. Dabei ist die Zusammenarbeit mit der Schiffsbesatzung ein wesentlicher Bestandteil. www.bundespolizei.de



Flachflieger. Der Seaglider ist ein vollelektrisches Wing-in-Ground-Effekt-Fahrzeug.

portmittel wie Flugzeuge und Fähren. Die Partnerschaft zwischen Regent und FRS erstreckt sich auf den Bau und den Betrieb von zwei Seeflugzeugtypen: die „Viceroy“, die jeweils bis zu zwölf Passagiere oder kritische Fracht bis zu 1,6 Tonnen in ca. 21 Kubikmetern fassen, und die „Monarchs“, die bis zu 100 Passagiere aufnehmen können. „Die Seaglider von Regent passen perfekt zu unserer Produktpalette in vielen unserer weltweiten Aktivitäten“, sagt Moritz Bruns, Director Business & Corporate

Development von FRS. Die Gleiter werden Strecken von bis zu 290 Kilometer mit einer Geschwindigkeit von bis zu 290 km/h mit der bestehenden Batterietechnologie und bis zu 800 Kilometer mit Batterien der nächsten Generation über die bestehende Hafinfrastruktur bedienen. Regent ist bei der Entwicklung und Vermarktung des revolutionären, vollständig elektrischen Gleiters marktführend, das Verkaufsvolumen beläuft sich inzwischen auf mehr als sieben Milliarden US-Dollar. www.frs.world/de

Fotos: FRS, REGENT Seaglider

Neue Projekte von „AIDA Cruise & Help“

••• Eine Kreuzfahrt unternehmen und dabei Gutes tun: Dank der Spenden von Passagieren der AIDA-Flotte entstehen in Indien zwei neue Schulen für insgesamt rund 280 Kinder. Im Rahmen der Initiative „AIDA Cruise & Help“ konnten damit weltweit

insgesamt bereits 37 Projekte ermöglicht werden. Im Fokus der Initiative, die das karitative Engagement von AIDA Cruises bündelt, stehen bessere Bildungs- und damit Zukunftschancen für Kinder in Schwellen- und Entwicklungsländern. www.aida.de

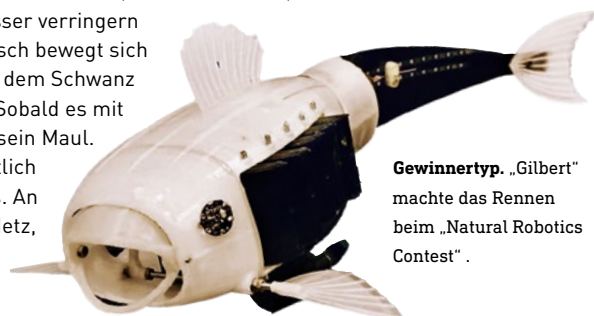


Förderfeier. CEO Felix Eichhorn (rechts) überreicht Symbolscheck.

Foto: Peter Seydel

Roboterfisch futtert Mikroplastik aus Gewässern

••• Bio-inspirierte Roboter, die der Welt helfen könnten, sind Thema eines Wettbewerbs. Die Idee der Chemiestudentin Eleanor Mackintosh, ein Fischroboter, der die Plastikverschmutzung im Wasser verringern soll, ist jetzt realisiert worden. Der Fisch bewegt sich vorwärts, indem er kontinuierlich mit dem Schwanz schlägt. Dabei ist das Maul geöffnet. Sobald es mit Wasser gefüllt ist, schließt der Fisch sein Maul. Dann drückt er das Wasser durch seitlich angebrachte „Kiemen“ wieder heraus. An den Kiemen befindet sich ein feines Netz, das die Plastikpartikel herausfiltert.



Gewinnertyp. „Gilbert“ machte das Rennen beim „Natural Robotics Contest“.

Foto: University of Surrey / Robert Stiddall

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt

Verlag/Herausgeber

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

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

Dr. Martin Kröger
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 1/2022

Abonnements und Vertrieb

AZM Gehrke GmbH
Abonnementbetreuung
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

m.mphoto - 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:
5.700 Exemplare



Geprüfte Auflage
Gedruckt auf
FSC-zertifiziertem Papier



Krise, Klima

| Neustart | Kaum eine Branche wurde von der Pandemie so hart getroffen wie die Kreuzfahrtindustrie. Nun zieht das Geschäft auf See wieder an. Wie hat die Zwangspause Kreuzfahrten verändert? Eine Wasserstands-

meldung.

Text: Sabrina Junge

Das Meer gleitet sanft vorbei, das Sonnendeck ist gut gefüllt, Idylle pur an Bord der „Mein Schiff 3“. Auf einer achttägigen Reise geht es für die Passagiere vom Hamburger Hafen nach Mallorca. Kurz zuvor wurde der Urlaubsdampfer noch einer Modernisierungskur unterzogen. „Zahlreiche Werftarbeiter, Techniker und Ingenieure sowie die rund 1.000 Crewmitglieder haben die ‚Mein Schiff 3‘ in den vergangenen Tagen fit für den Winter gemacht“, sagt Ulrich Voss, Director Shipmanagement & Hotel Refurbishment, der die technischen Arbeiten im Trockendock von Blohm+Voss geleitet hat.

„Fit für den Winter“ – damit meint Voss, das Schiff für die anstehende Urlaubssaison herauszuputzen. Eine innovative Ultraschall-Antifouling-Technologie verhindert nun etwa, dass sich invasive Arten im Seewasser-Kühlsystem des Kreuzfahrtschiffes breitmachen. Aber auch das Innere des schwimmenden Hotels wird wortwörtlich grüner: In der neuen „Gröone Bar“ auf Deck 4 können sich die Gäste bei einem Drink zwischen Origami-Bäumchen und Vogelgezwitscher über die Nachhaltig-

keitsanstrengungen von TUI Cruises informieren.

| Die grünen Knöpfe drücken | Verschönerungsmaßnahmen und das Umsatteln auf innovative Technologien: Nach der coronabedingten Zwangspause setzen die Reedereien alles daran, um Urlauber wieder an Bord zu locken. Und die aktuelle Buchungslage zeigt: Die Bemühungen werden belohnt. Die Reiselust der Deutschen ist nach zwei Jahren Pandemie groß – daran ändern selbst die Energiekrise, der Krieg in der Ukraine und die Klimadebatte nichts. „In der aktuellen Hauptreisezeit sind immer mehr unserer Kreuzfahrten auf nahezu Vor-Corona-Niveau und vielfach ausgebucht“, sagt TUI-Cruises-Sprecherin Friederike Grönemeyer. Auch Konkurrent AIDA nennt die Buchungslage in den Herbstferien „sehr gut“.

Die Reedereien fürchten sich derweil nicht vor einem Corona-Herbst. „Wir haben gezeigt, dass Kreuzfahrten in der Pandemie möglich sind. Schon im Juli 2020 sind wir wieder losgefahren“, sagt TUI Cruises-Chefin Wybcke Meier. Nun sind laut →

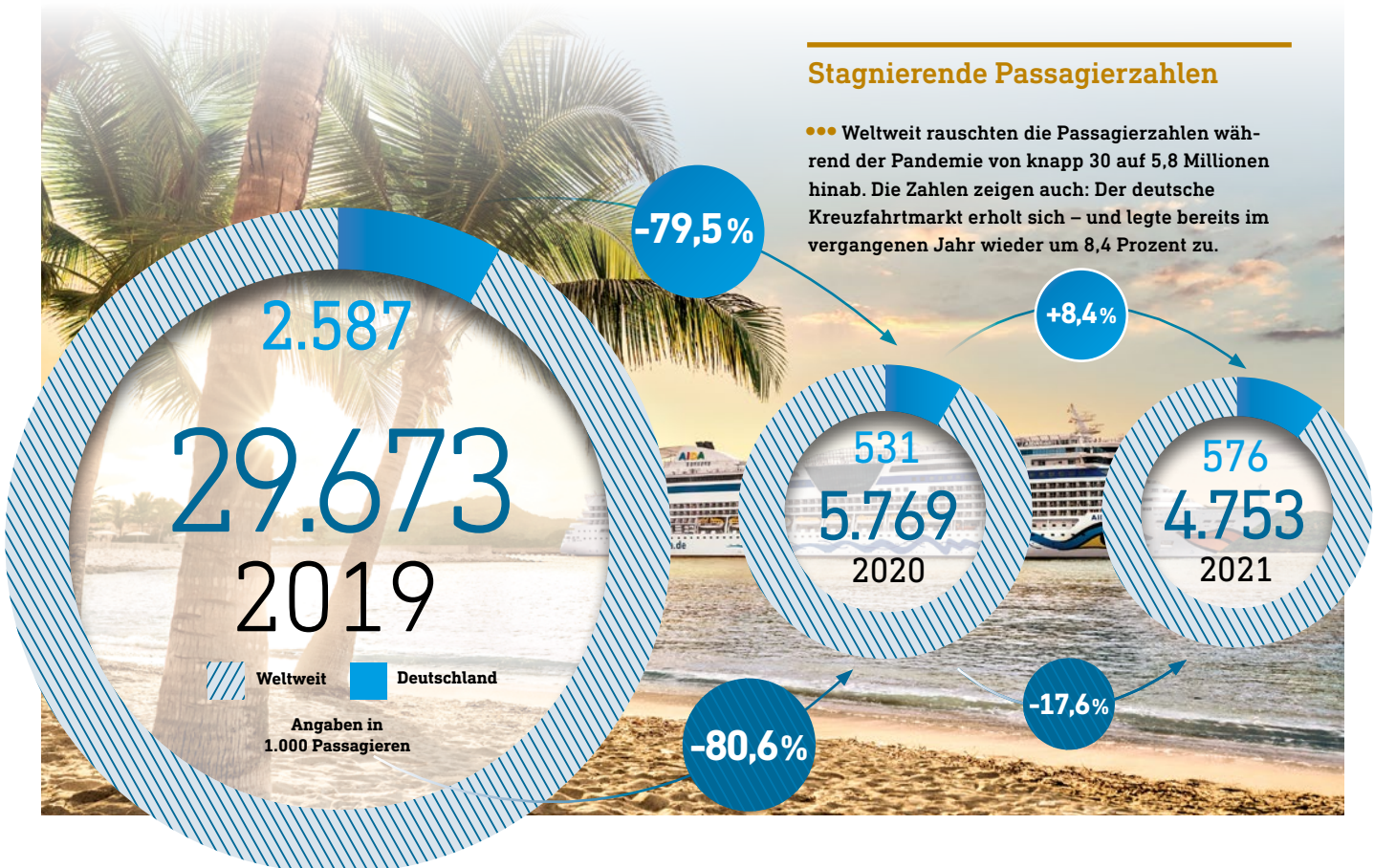
Fotos: AIDA Cruises, René Supper / TUI Cruises GmbH



Kreuzfahrt

Stagnierende Passagierzahlen

●●● Weltweit rauschten die Passagierzahlen während der Pandemie von knapp 30 auf 5,8 Millionen hinab. Die Zahlen zeigen auch: Der deutsche Kreuzfahrtmarkt erholt sich – und legte bereits im vergangenen Jahr wieder um 8,4 Prozent zu.



Weite Welt. Rund 2.500 Passagiere und 1.000 Crewmitglieder können an Bord der „Mein Schiff 4“ die Ozeane erkunden.



Makelloser Makeover. Die größte Veränderung an Bord der „Mein Schiff 3“ ist die neue „Grüne Bar“.



”

Um unsere ehrgeizigen Ziele zu erreichen, werden wir weiter in Nachhaltigkeit investieren, anwendbare Lösungen für die Kreuzfahrt testen und innovative Partnerschaften eingehen.

Wybcke Meier, Geschäftsführerin TUI Cruises

➔ Branchenverband CLIA etwa 90 Prozent der globalen Kreuzfahrtflotte wieder unterwegs. Die Sorge, sich zu infizieren, ist der Überzeugung gewichen, dass die Gefahr kontrollierbar ist. Dabei gelten unterschiedliche Regelungen an Bord. Während AIDA für Reisen bis zu 15 Tagen Dauer keinen Impfschutz vorschreibt, müssen Reisende bei TUI und der Tochter Hapag-Lloyd Cruises vollständig geimpft sein. Ob die Passagiere Maske tragen, ist ihnen selbst überlassen.

| Modernere Flotten | Vor Corona entschieden sich weltweit fast 30 Millionen Menschen für Urlaub auf dem Wasser. Die Branche machte einen Umsatz von 47 Milliarden US-Dollar. Während des zweijährigen Wachkomas verloren die drei größten Kreuzfahrtreedereien der Welt – Carnival Cruises, Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line – pro Monat fast 900 Millionen US-Dollar. Allein Branchenprimus Carnival häufte Schulden in Höhe von 34,9 Milliarden Dollar an. Um Kosten zu sparen, wurden in den vergangenen beiden Jahren ältere – noch intakte – Kreuzfahrtschiffe abgewrackt oder verkauft. Nun wird wieder nachbestellt.

Laut weltweitem Orderbuch sind bis 2027 rund 70 neue Kreuzfahrtschiffe geplant.

Die deutschen Betreiber setzen bei den Neubauten vor allem auf umweltschonende Antriebe. So kommen die drei Kreuzfahrtschiffe, die TUI Cruises bis 2026 bestellt hat, ohne Schweröl aus. „Mein Schiff 7“ (Auslieferung 2024) soll mit emissionsarmem Marinediesel fahren und mit Katalysatoren sowie einem Landstromanschluss ausgestattet sein. „Darüber hinaus wird die ‚Mein Schiff 7‘ so gebaut, dass das Schiff perspektivisch auch mit Methanol, bzw. grünem Methanol, fahren kann“, erklärt die Reederei. Die anderen beiden Neubauten werden zunächst mit dem Flüssiggas LNG betrieben. Bis 2030 will TUI Cruises bereits erste klimaneutrale Kreuzfahrten anbieten. Spätestens 2050 soll dann die komplette Flotte klimaneutral sein. „Um unsere ehrgeizigen Ziele zu erreichen, werden wir weiter in Nachhaltigkeit investieren, anwendbare Lösungen für die Kreuzfahrt testen und innovative Partnerschaften eingehen“, so die TUI-Chefin.

AIDA Cruises will sogar bis 2040 vollständig klimaneutral sein. Um das grüne Ziel fristgerecht zu erreichen, experimen-

tieren die Rostocker auch mit Batterien und Brennstoffzellen. So ist die „AIDA-prima“ kürzlich mit einem zehn Megawatt starken Akku nachgerüstet worden – nach eigenen Angaben das bislang größte Batteriespeichersystem in der Passagierschiffahrt. Die „AIDAnova“ (2019) und die „AIDAcosma“ (2022) fahren mit LNG. Weitere Neubauten sind zunächst nicht geplant.

| Green Cruising vs. Green Washing | Beschauliche Fjorde, entlegene Arktis, üppige Regenwälder: Hapag-Lloyd Cruises bringt seine Passagiere in sensibelste Ökosysteme. Im vergangenen Jahr kam mit der „Hanseatic spirit“ der bislang letzte Flottenzuwachs hinzu. Alle fünf Schiffe fahren mit schwefelarmem Marinediesel. Seit Kurzem lässt die Reederei die „Hanseatic inspiration“ als Beimischung außerdem Biokraftstoff aus Resten von Speiseölen tanken.

Der zertifizierte Biokraftstoff ist nahezu frei von Schwefeloxiden und bietet eine CO₂-Reduktion von bis zu 90 Prozent im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen. Als nächsten Schritt will Julian Pfitzner, CEO von Hapag-Lloyd Cruises, „Hanseatic inspiration“ und „Hanseatic nature“ mit

Exotische Expeditionen.

Hapag-Lloyd Cruises verspricht seinen Passagieren „täglich das Nicht-Alltägliche“. Dazu zählt auch die Begegnung mit Kaiserpinguinen. Um in der Antarktis problemlos manövrieren zu können, sind die Expeditionsschiffe mit der höchsten Eisklasse ausgestattet.



Landstromvorrichtungen nachrüsten. „Die Nutzung von Landstrom ist für uns ein Baustein, um zukünftig klimaneutrale Kreuzfahrten anzubieten“, so Pfitzner.

In der Politik kommt das Engagement gut an: Claudia Müller attestiert den Reedern bei der nachhaltigen Entwicklung der Seeschifffahrt gar eine Vorreiterposition: „Die Kreuzfahrtbranche investiert massiv in innovative Antriebe und geht in wirt-

schaftlich herausfordernden Zeiten hohe Risiken ein“, so die Maritime Koordinatorin der Bundesregierung.

Auch der Naturschutzbund NABU merkt, dass sich die Einstellung der Branche zum Klimaschutz verändert hat. Ob die Reedereien ihre Versprechen auch wirklich einhalten, überprüft der Umweltverband mit dem Kreuzfahrt-Ranking. In diesem Jahr ist es bereits zum zehnten Mal

erschienen. „Wir sind hier vom Kampf in die Kooperation übergegangen“, sagt Malte Siegert, Vorsitzender des NABU Hamburg. Sträubten sich anfangs noch viele Reedereien, Fakten preiszugeben, arbeiten sie nun mit den Naturschützern zusammen. „Wir wollen Antworten liefern. Wir wollen zeigen, was wir tun“, sagt Hansjörg Kunze, VP Communication von AIDA Cruises.

Im NABU-Ranking rangieren unter den ersten fünf Reedereien mit AIDA, TUI und Hapag-Lloyd Cruises gleich drei deutsche Unternehmen. „Insbesondere für Maßnahmen auf großen und sehr großen Schiffen können sie als Vorreiter gelten“, lobt Sönke Diesener vom NABU. Insgesamt wünsche er sich aber einen schnelleren Abschied der Branche von fossilen Brennstoffen. Nur wer heute aus dem Schweröl aussteige, könne auch glaubhaft machen, dass die Ankündigungen für eine klimaneutrale Zukunft ernst gemeint sind. Für eine grünere Kreuzfahrt brauche es aber auch die passende Infrastruktur, mahnt TUI-Chefin Wybcke Meier: „Aktuell ist noch nicht genügend klimaneutraler Kraftstoff verfügbar. Wenn die Hersteller genügend produzieren, geht das.“ ■■■



Besonderer Besuch. Die „AIDAprima“ war beim diesjährigen Hafengeburtstag in Hamburg die Hauptattraktion.



Ein Fall für zwei

| **Serie** | In Le Havre, dem führenden Containerhafen Frankreichs, setzt sich ein starkes Team für Seeleute ein: Diakonin Silvie Boyd und Terrier-Mischling Fluffy. **Teil 2** der Serie über die Standorte der Deutschen Seemannsmission.

Helfer-Duo. Silvie Boyd kümmert sich für die Deutsche Seemannsmission um die Belange von Crewmitgliedern, die in Le Havre anlanden. Terrier-Mischling Fluffy ist stets an ihrer Seite. Gemeinsam bieten sie der Coronapandemie die Stirn.



Le Havre, zu deutsch „Der Hafen“: Die 170.000-Einwohner-Stadt an der Seine-Mündung ist Standort des größten Containerhafens Frankreichs. Im vergangenen Jahr konnte er erstmals die 3-Millionen-TEU-Marke beim Umschlag knacken.

Le Havres Architektur ist geprägt von der jüngeren Vergangenheit. Im Zweiten Weltkrieg nahezu komplett zerstört, wurde die Stadt am Ärmelkanal später mit großen Boulevards, Magistralen und Gebäuden aus Beton wieder aufgebaut und ist deshalb bei vielen Franzosen als „Betonwüste“ verschrien.

Doch das Herz Le Havres schlägt nach wie vor im namensgebenden Hafen. Hier ist auch das Revier von Silvie Boyd (47), Diakonin bei der Deutschen Seemannsmission (DSM). Meist sieht man sie mit blauem Schutzhelm – beklebt mit einem seltsamen Hundesticker – und gelber Warnweste die Gangways von Schiffen erklimmen. Boyd sucht den Kontakt zu Seeleuten, die in der Coronapandemie besonders unter Restriktionen leiden. Viele von ihnen mussten über Monate auf ihren Schiffen bleiben. „Wenn da jemand kommt, der ihnen zuhört, sich Zeit nimmt für ihre Sorgen und Nöte, dann ist das wie eine Boje im Wasser“, sagt Boyd, die 2020 als Seemannsdiakonin in Le Havre angeheuert hat.

| Tierische Unterstützung | Der Hund auf dem Sticker heißt übrigens Fluffy – ein vierjähriger Terrier-Mischling. Er dürfte wohl noch vor der bunten „Catène de Container“, dem Wahrzeichen Le Havres, das beliebteste Fotomotiv der Stadt sein. Jedenfalls bei Seeleuten. Fluffy, der zottelige Eisbrecher. Alle wollen ihn knuddeln und Selfies mit ihm machen. „Es ist wunderbar, einfach mal etwas ganz Normales zu machen, wie zum Beispiel einen Hund streicheln“, sagt ein Erster Offizier aus Rumänien.



Hingucker. Die futuristische Containerskulptur „Catène de Container“ prägt seit 2017 das Stadtbild.



Ansprechpartnerin. Diakonin Silvie Boyd bei einem ihrer täglichen Bordbesuche.



Terminal. In Le Havre werden jährlich rund 7.000 Schiffe abgefertigt – darunter auch deutsche Frachter.

Fluffy darf zwar nicht mit an Bord, wartet aber geduldig unten an der Gangway im Auto. Ob er ab und zu mal einen Knochen aus der Bordküche bekommt, ist nicht überliefert. „Auf jeden Fall ist Fluffy immer Gesprächsthema Nummer eins“, sagt Silvie Boyd, lächelt und drückt dem Wachposten am oberen Ende der Gangway Infolyer der DSM in die Hand.

| Seelsorge und praktische Hilfe | Szenenwechsel zum Tower der Port Authority: Hier hat man den wohl schönsten Blick über Le Havre. Hafenskapitän Nicolas Chervy zeigt seinem Gast, Matthias Ristau, das Panorama. Gleich vorn hat ein riesiger Kreuzfahrer festgemacht, im Hintergrund sind die Silhouetten der Container-Terminals zu sehen. Ristau (52), seit März 2022 Generalsekretär der Deutschen Seemannsmission, ist derzeit auf Stippvisite in der Hafenstadt.

Der Seemannspastor hat selbst viele Jahre im Hafen gearbeitet und möchte sich nun von den Stationen der DSM vor Ort ein Bild machen. „Es ist mir besonders wichtig, mit unseren Mitarbeitern und Playern vor Ort ins Gespräch zu kommen und Kontakte zu vertiefen. Wir brauchen diese Ansprechpartner, wenn es darauf ankommt“, sagt er. „Und es ist toll, hier vom Hafenskapitän zu hören, was für eine wichtige Rolle unsere Diakonin hier in der Pandemie gespielt hat.“



Kuscheltier. Fluffy erweicht regelmäßig die Herzen vermeintlich „harter“ Seeleute.

Wie wertvoll das menschliche Engagement der Seemannsmission und ihrer Mitarbeiter vor allem in Krisenzeiten ist, wird im Hochsommer 2021 deutlich. Damals bricht auf einem Massengutfrachter

Corona aus. Fünf von 20 Seeleuten müssen ins Krankenhaus, einer stirbt.

Die anderen, darunter elf Infizierte, bleiben an Bord. „Ich war Kontaktperson für diese Seeleute, die ohne die Hierarchie auskommen mussten. Das kann das Gleichgewicht und das Sicherheitsgefühl an Bord sehr durcheinanderwirbeln“, erzählt Boyd. „Bei den Gesprächen ging es aber auch um ganz praktische Dinge wie Geldwechsel oder Versorgung mit SIM-Karten, damit die Besatzungsmitglieder Kontakt zu ihren Familien halten konnten.“ Seit Mai kann sie Seeleuten wieder die Umgebung ihrer Wahlheimat Le Havre zeigen, denn mittlerweile wurden die örtlichen Pandemieauflagen gelockert.

Doch auch von der nächsten Krise – dem Krieg gegen die Ukraine – ist die Schifffahrt unmittelbar betroffen. Grund: Auf vielen Handelsschiffen arbeiten Schiffsoffiziere aus der Ukraine und Russland. „Es ist gut, mal für ein paar Stunden die ganzen Probleme zu vergessen und einfach nur das Leben zu genießen“, beschreibt ein ukrainischer Seemann während eines Ausflugs zu den Kreidefelsen von Étretat seine Gefühlswelt.

Gut, dass man sich in Le Havre auf Silvie Boyd von der Deutschen Seemannsmission verlassen kann – und auf Fluffy natürlich. |●●●



Fotos: Matthias TR Ristau (7)

Kleiner Standort, große Hilfe

●●● Die Deutsche Seemannsmission in der französischen Hafenstadt Le Havre wurde 1988 gegründet. Sie wird seit 2020 von Silvie Boyd geleitet. Unterstützung erhält sie von einem ehrenamtlichen Vorstand des Ortsvereins. Die Diakonin macht ca. 700 Bordbesuche im Jahr, unternimmt Ausflüge in die Umgebung und bietet Seelsorge

an. Außerdem stellt sie Seeleuten in Notfällen Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung. Dafür gibt es eigens Räume im Wohnhaus der Diakonin. Die DSM kooperiert darüber hinaus mit einem örtlichen Seemannsclub, in dem man nützliche Dinge wie Telefonkarten kaufen kann.

lehavre.seemannsmission.org



Tüftler. Die Erfolgsidee von Dirk Lehmann und Friedrich Mewis hat viele Schiffe sparsamer gemacht.

Deutscher Umweltpreis: die Leitidee

••• Mit dem Deutschen Umweltpreis werden Leistungen ausgezeichnet, die jetzt und künftig entscheidend und in vorbildlicher Weise zum Schutz und zur Erhaltung der Umwelt beitragen. Der mit 500.000 Euro dotierte Preis geht an Personen, deren innovative Produkte und technische Prozessverbesserungen, erfolgreiche Forschungsergebnisse oder Lebensleistungen im Zeichen nachhaltigen Umweltschutzes stehen.

Preiswürdige Spartechnik

| Umweltpreis | Mit der Vordüse „Mewis Duct“ haben die Ingenieure Friedrich Mewis und Dirk Lehmann die Schifffahrt umweltfreundlicher gemacht. Dafür wurden sie jetzt ausgezeichnet.

Die Ingenieure Friedrich Mewis und Dirk Lehmann haben mit dem innovativen Becker Mewis Duct (BMD) die Schifffahrt revolutioniert. Die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) hat diese Leistung mit dem Deutschen Umweltpreis gewürdigt, der zu den höchstdotierten Auszeichnungen Europas zählt und in diesem Jahr zum 30. Mal verliehen wird.

| Win-win-Erfindung | „Für die Schifffahrt ist der BMD ein Daniel Düsentrrieb-Moment“, sagt DBU-Generalsekretär Alexander Bonde. Die Kooperation der beiden Ingenieure sei ein „vorzügliches Beispiel“, wie fruchtbar das Zusammenspiel von Spitzenforschung und wirtschaftlichem Wagemut sei. „Und ihre Erfindung ist ein Win-win erster Güte: Die Schifffahrt spart Brennstoff und damit Energie. Vor allem aber wird die Umwelt geschont, weil die Belastung mit Treibhausgasen sinkt.“ Durch den Becker Mewis Duct sind seit Markteinführung 2008 wohl rund zwölf Millionen Tonnen CO₂ eingespart worden.

Die Zusammenarbeit zwischen Mewis (79) und Lehmann (58) reicht ins Jahr 2001 zurück. Als Tüftler im Schiffbau hatte sich Mewis bereits einen Namen gemacht, Lehmann war neuer Chef des mittelständischen Unternehmens Becker Marine Systems in Hamburg. Mewis arbeitete nach seinem Schiffbaustudium zunächst in der Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam und wechselte 1996 an die Hamburgische

Schiffbau-Versuchsanstalt. Im Ruhestand arbeitete Mewis von Dresden aus weiter als Berater für Reeder, Werften und Schiffbau-Zulieferer. Er hält fast ein Dutzend Patente. Lehmann hat ebenfalls mehrere Patente. Neben seinem Hauptjob als Becker-Marine-Geschäftsführer engagiert er sich als Gesellschafter von Start-ups für Elektro- und Wasserstoffmobilität.

Anfangs ging es Mewis und Lehmann um die Verbesserung von Rudern für sehr große Containerschiffe, 2007 änderte sich der Fokus. Die Frage: Wie lässt sich die Effizienz bei großen, langsamen Schiffen – von Tankern bis zu Massengutfrachtern – steigern? Später kamen wieder Containerschiffe hinzu. „Eigentlich waren alle technischen Tricks schon erfunden“, erzählt Mewis. Irgendwann kam ihm aber

doch die zündende Idee: eine Kombination aus verschiedenen bereits bekannten Komponenten. Der Becker Mewis Duct war geboren – eine hydrodynamische, energiesparende Vordüse, ein „Energy Saving Device“. Bis zu 60 Tonnen schwer, bis zu sieben Meter im Durchmesser und produziert in zwei Hälften, die am Schiff zusammengesweißt werden.

| Mehr Effizienz | Lehmann glaubte an diese Erfindung, überzeugte Zweifler und überwand bürokratische Hürden. Den BMD erklärt er für Laien so: „Ein Schiff ist wie ein Schuhkarton, der durchs Wasser geschoben wird. Vorne gibt's eine Welle, und hinten weiß das Wasser nicht, wohin es soll.“ Dieses „Nachstromfeld“ nahm Mewis ins Visier. Lehmann: „Als ob man einen Joghurtbecher quer durchschneidet und als Trichter hinter den Karton setzt – und vor den Propeller. Das Wasser wird gebündelt.“

Als technische Finesse wurden in diese Vordüse asymmetrische Strömungsleitflächen gesetzt, sogenannte Fins. „Die Folge ist ein negativ erzeugter Drall entgegen der Propeller-Drehrichtung“, so Lehmann – Bedingung dafür, dass die Düse den Schiffsantrieb effektiver macht und den Verbrauch um bis zu zehn Prozent senkt. Positiver Nebeneffekt: leisere Schiffe und damit geringere Lärmbelastung für Meerestiere wie Wale. Bisher ist der Becker Mewis Duct weltweit in 1.400 Schiffen eingebaut, 300 Exemplare stehen vor einer Installation. |●●●

Weitere Bulker bekommen Sprintspar-Düse

●●● Erst Mitte Juni hat die führende Massengut-Reederei Oldendorff Carriers für zwölf ihrer Schiffe weitere Becker Mewis Ducts bestellt. Die Lübecker wollen im Verlauf des ersten Halbjahres 2023 sieben Baby-caper und fünf Post-Panamaxe mit der treibstoffsparenden Strömungsoptimierung ausstatten.

www.oldendorff.com

| PORTRÄT |



Ein Leben für die See – und ihre Leute

| **Abschied** | Anke Wibel verlässt den Duckdalben. Wie sich der Seemannsclub in einem Vierteljahrhundert verändert hat

Text: Sabrina Junge

Anke verkörpert genau das, was wir für heraushebenswert halten: Offenheit und ein Auge für Diversität, für Seeleute unabhängig von Religion oder Ethnie. Für sie zählt der Mensch“, sagte Annette Suhrbier vergangenes Jahr in ihrer Laudatio. Wibels „unglaubliche Energie“ sei der Grund, warum sie 2021 zur Persönlichkeit des Jahres der Women’s International Shipping & Trading Association (WISTA) gewählt wurde, so die Sales-Direktorin der Döhle Group.

Die WISTA-Auszeichnung ist dabei nur eine von vielen Würdigungen, die Anke Wibel für ihre Tätigkeit als Geschäftsführerin der Deutschen Seemannsmission Harburg e.V. und Leiterin des internationalen Seemannsclubs Duckdalben bekommen hat. 2016 erhielt sie als erste Frau die Ehrenmedaille „Portugaleser in Silber“ – eine der höchsten Auszeichnungen der Hansestadt. 2011 nahm sie gemeinsam mit ihrem langjährigen Kollegen Jan Oltmanns den Preis „Bester Seemannsclub der Welt“ entgegen. Nun macht die 60-Jährige allerdings Schluss – Ende des Jahres verlässt sie nach mehr als 27 Jahren den Duckdalben. Ein Rückblick.

| Die Ära Anke | Wibel stammt aus Brake an der Unterweser. Während ihres Studiums machte sie in der „Guten Stube“, der damaligen Seemannsmission in Bremerhaven, ihr diakonisches Praktikum. Hier knüpfte sie erste Kontakte in die maritime Branche – und lernte ihren Ehemann



Zukunft. Mit dem Abgang von Anke Wibel und ihrem Kollegen Jan Oltmann steht in Seemannsmission und Seemannsclub ein Generationswechsel an.

kennen, einen Seemann. Heute haben die beiden zwei erwachsene Kinder. Mit ihrem 1985 erworbenen Diplom in Religionspädagogik arbeitete Wibel zunächst als Diakonin für Kinder- und Jugendarbeit in der St. Paulus-Kirchengemeinde in Buchholz. 1995 wurde dann schließlich eine Stelle im Duckdalben frei. „Eine Entscheidung, die ich nie bereut habe“, so Wibel. Als sie angefangen habe, seien Frauen in der Schifffahrt und auch in der Seemannsmission noch eine Seltenheit gewesen. Heute liege die Frauenquote im Club bei etwa fünf Prozent. Nicht viel, aber immerhin seien sie und ihre Mitstreiterinnen nicht mehr „der bunte Vogel“ in einer reinen Männerwelt.

Die Schifffahrt hat sich in den 27 Jahren, die sie für den Duckdalben arbei-

tet, enorm verändert, so Wibel. Aber das Grundbedürfnis, nach dem Kontakt in die Heimat, sei geblieben. „Früher haben die Seeleute nach Telefonkarten gefragt, heute nach WLAN“, sagt Wibel. „Der rote Faden für uns im Duckdalben ist es nach wie vor, Heimat in der Fremde zu sein.“ Ein wichtiges Utensil dabei: der Billardtisch. „Das ist für die Seeleute das Symbol, dass sie festen Boden unter den Füßen haben“, sagt Wibel und lacht.

Die wohl größte Herausforderung in ihrer Zeit als Leiterin des Seemannsclubs war wohl die Pandemie. „Während Corona hat sich unser Fokus verändert: Die Seeleute konnten nicht mehr zu uns kommen. Also haben wir Schokolade oder Schweinekruste zu ihnen an Bord gebracht“, erzählt Wibel. „Damit sie zumindest ein bisschen Heimat auf der Zunge haben.“ Dabei setzte sie sich immer wieder für das Wohl der Seeleute ein. Während der Pandemie konnten wegen geschlossener Grenzen Crewwechsel kaum stattfinden.

Und gab es einen besonders bewegenden Moment in ihrer langen Zeit im Duckdalben? „Es gibt so viele tolle Geschichten, die ich gern erzählen würde. So viele, dass ich darüber ein ganzes Buch schreiben könnte“, so Wibel. Genug Zeit dafür hätte sie ja nun. Ihre Verabschiedung findet am 18. Dezember in der Kirche St. Gertrud in Altenwerder statt. |●●



Climate Protection
CO₂ Strategy
Collective Bargaining
Arctic Shipping
Maritime Training and Know-how
Rescue at Sea
Piracy

Logistics
Legal Advice
Cyber Security
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



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:



— Spendenfinanziert —