

Deutsche Seeschifffahrt

1. Quartal 2020

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



24 | SERIE



Reederporträt:
Lucius Bunk hält
Auerbach auf
Wachstumskurs

30 | UNTERNEHMEN



Förde Reederei
Seetouristik (FRS):
Vom Butterfahrer
zum Global Player

48 | GESUNDHEIT



Wie Zeaborn Ship
Management die
Fitness seiner
Seeleute steigert

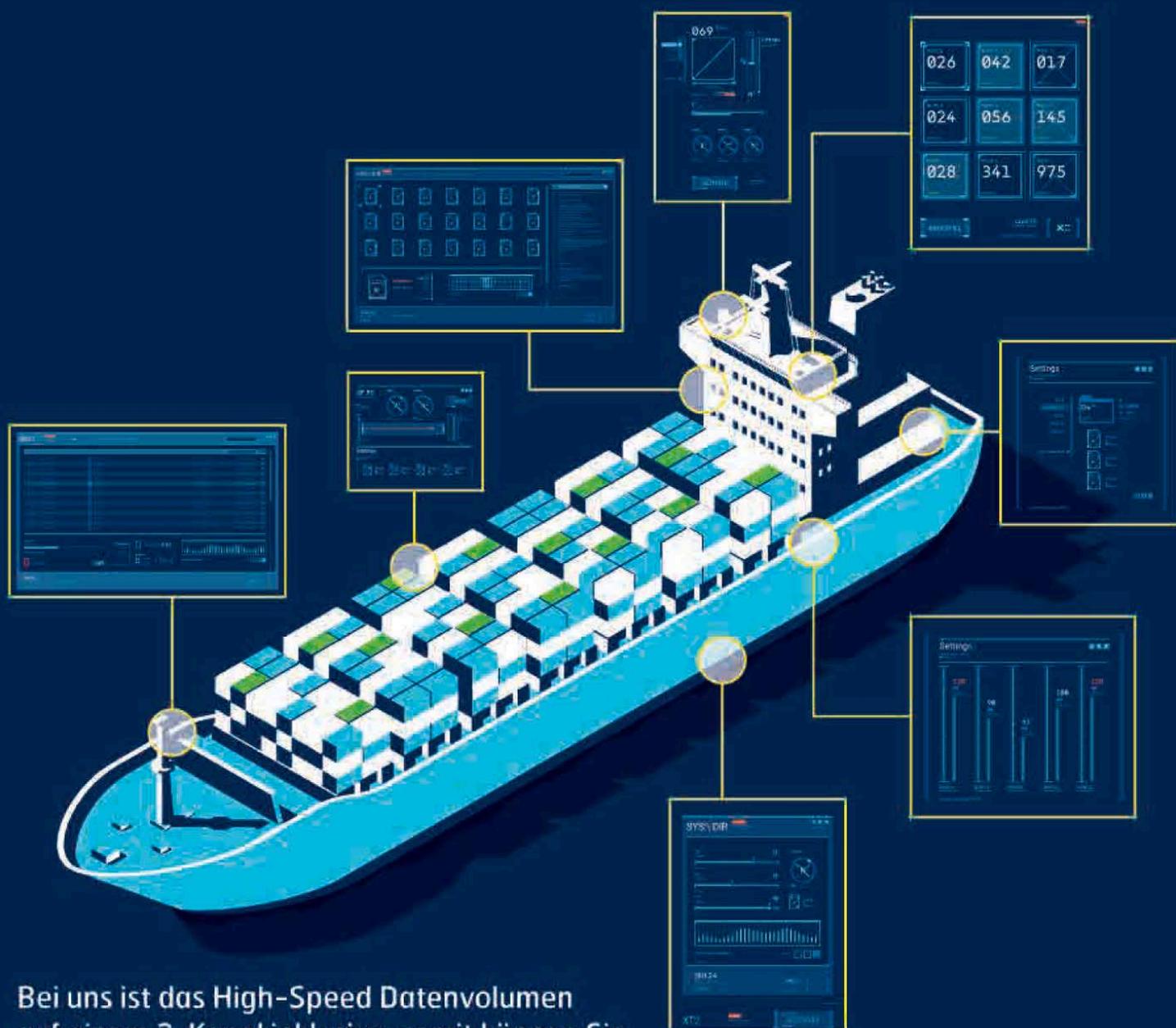
18 | KLIMASCHUTZ

Wie die Schifffahrt
weltweit ihre CO₂-
Emissionen reduziert



FLEET DATA

DIE NEUE IoT-PLATTFORM FÜR DIE SCHIFFFAHRT



Bei uns ist das High-Speed Datenvolumen auf einem 2. Kanal inklusive, somit können Sie Ihre Bordsensordaten jetzt im Handumdrehen sammeln, übertragen, teilen und auswerten.

Erleben Sie gemeinsam mit uns und Fleet Data die digitale Revolution in der Schifffahrt.

Powering global connectivity

inmarsat.com/fleet-data


inmarsat
The mobile satellite company

Foto: Joerg Schwalfenberg



Wir brauchen jetzt Lösungen

••• „Die größten Schifffahrtsvereinigungen der Welt bündeln ihre Kräfte für ein Projekt, mit dem die CO₂-Emissionen der Industrie drastisch reduziert werden sollen“: Ich war schon ein bisschen stolz, als ich kurz vor Weihnachten solche und andere Schlagzeilen in nationalen und internationalen Medien gelesen habe. Die Schifffahrt richtet einen Fünf-Milliarden-Dollar-Fonds zur CO₂-Reduzierung ein – das war die Meldung, die die International Chamber of Shipping (ICS), deren wichtiges Mitglied der VDR ist, am 18. Dezember sehr erfolgreich weltweit verbreitete.

Die globale Schifffahrtsindustrie präsentiert damit den Vorschlag, erstmals selbst einen weltweiten Forschungs- und Entwicklungsfonds aufzubauen, um die Schifffahrt auf Kurs für die Klimaziele der Branche zu bringen und sie möglichst schnell zu einem kohlenstofffreien Verkehrsträger zu wandeln. Der Fonds, so der Plan, wird durch Schifffahrtsunternehmen in aller Welt über einen Zeitraum von zehn Jahren finanziert (s. S. 18).

Das Beeindruckende, neben der Gesamtsumme: Hinter der Initiative stehen nicht nur die ICS und ihre Mitglieder, sie wird auch von sieben weiteren der wichtigsten Organisationen geteilt, die zusammen mehr als 90 Prozent der kommerziellen Schifffahrt weltweit vertreten. Wer nur ansatzweise weiß, wie schwierig es ist, in solch großen Runden, über Nationen und Kontinente hinweg, alle Beteiligten für ein Ziel

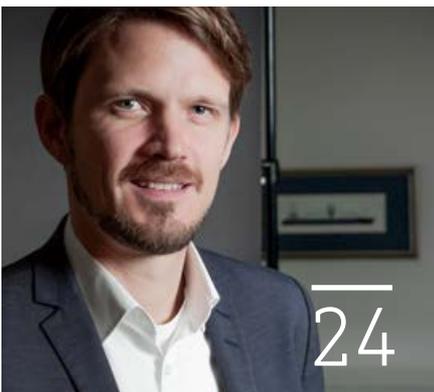
zusammenzubringen, kann würdigen, was hier gelungen ist. Ja, auch wir haben mit unseren Mitgliedsunternehmen vorab durchaus kontrovers diskutiert, ob das sinnvoll ist – und am Ende einhelligen Rückhalt bekommen.

Noch mal zur Erinnerung: Weltweit werden etwa 90 Prozent aller Waren per Schiff transportiert. Gleichzeitig ist die Schifffahrtsindustrie für ungefähr zwei Prozent der vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen verantwortlich. Angesichts dieser Zahlen könnte sich unsere Branche auch erst einmal ein bisschen zurücklehnen und andere machen lassen. Den Gedanken bringt zumindest Klaus Töpfer, ehemaliger Bundesumweltminister und unser Ehrengast beim „Reederessen“, in dieser Ausgabe im Interview auf – um ihn richtigerweise gleich wieder zu verwerfen (s. S. 16). Die Schifffahrt allein kann die Brennstoff-Herausforderung nicht lösen – das liegt außerhalb unserer Möglichkeiten. Aber wir wollen eben nicht die Hände in den Schoß legen und abwarten. Dazu fehlt, das hat nicht zuletzt die Klima-Diskussion im vergangenen Jahr gezeigt, uns allen die Zeit. Wir brauchen jetzt Lösungen.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 BRANCHE**
Das Jahrestreffen der deutschen Reeder stand im Zeichen von Umweltschutz und Strukturwandel
- 16 INTERVIEW**
Prof. Dr. Klaus Töpfer über Klimaschutz, den Beitrag der Schifffahrt – und warum er trotz allem Optimist bleibt
- 18 KLIMASCHUTZ**
Konkrete Ziele, konkrete Maßnahmen: wie die Schifffahrt ihre CO₂-Emissionen reduzieren will
Kommentar von Ralf Nagel
- 24 REEDERPORTRÄT**
Der junge Milde: Co-Gründer Lucius Bunk führt Auerbach Schifffahrt

MARITIME LOGISTIK

- 28 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 30 UNTERNEHMEN**
Erfolg in Highspeed: Wie die Flensburger Förde Reederei Seetouristik (FRS) zum Global Player wurde
- 36 ZULIEFERER**
Schwere Jungs: Liebherr Rostock ist Spezialist für Krane im maritimen Einsatz
- 40 SMART SHIPPING**
portfoliomanagement-Vorständin Ulrike Helfer über die Abwicklung von notleidenden Schiffskrediten



36



40



48



52

MARITIMES LEBEN

46 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

48 VERANTWORTUNG

„Move on Board“: Wie Zeaborn Ship Management die Gesundheit seiner Mitarbeiter fördert

52 MEERESFORSCHUNG

Einfach mal treiben lassen:
Die größte Arktisexpedition aller Zeiten – ein Zwischenbericht vom Forschungsschiff „Polarstern“

58 PORTRÄT

Koch mit Kapitänspatent und engagierter Bürger: Multitalent Hanna Saliba

PORTFOLIO

43 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

45 VERSICHERUNGEN

P&I-Clubs: Reedereien müssen sich auf höhere Prämien einstellen

RUBRIKEN

6 LUFTBILD

Blick aus dem All

8 PROFILE

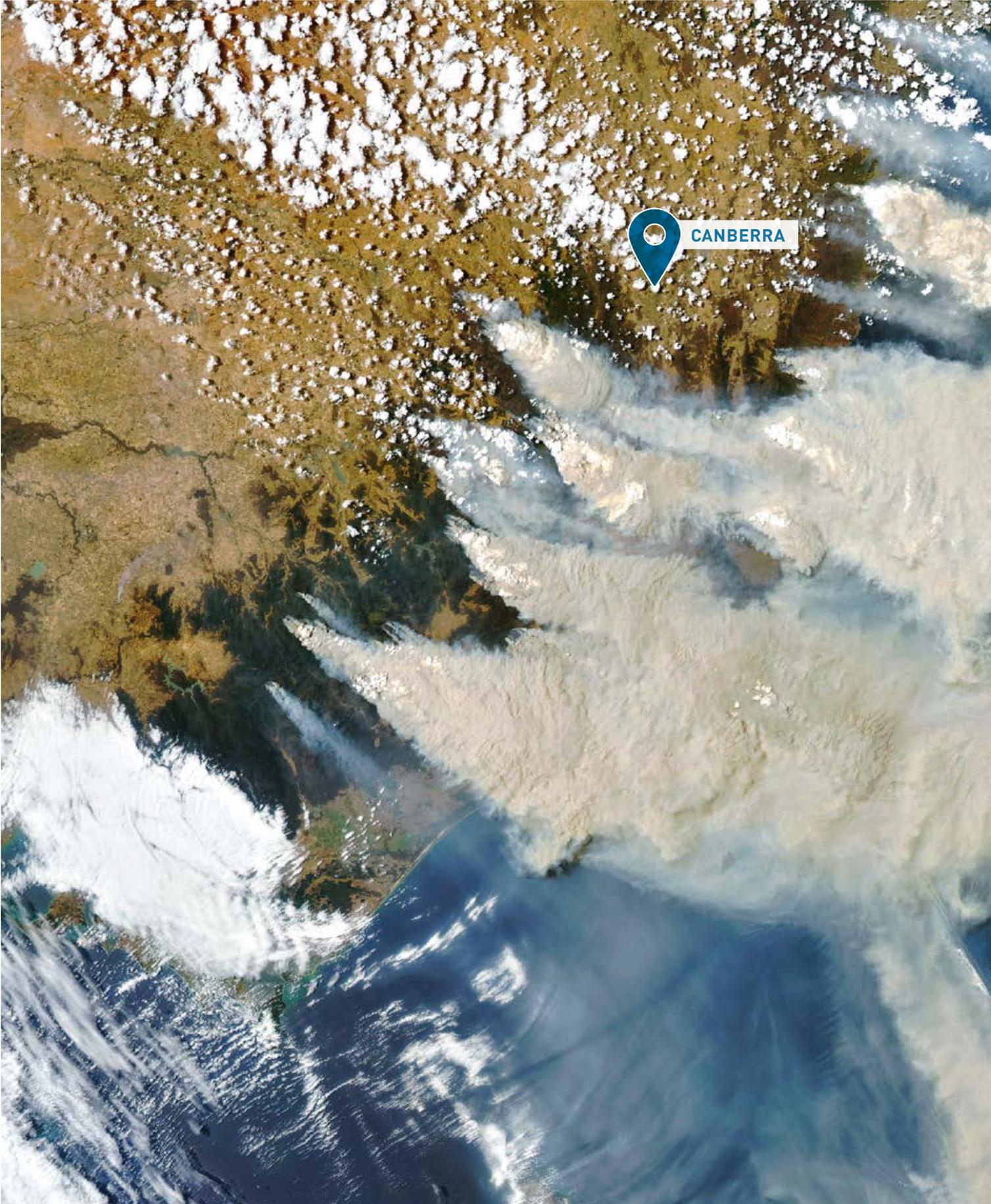
Personalien aus der maritimen Wirtschaft

57 IMPRESSUM

Herausgeber und Redaktion

56 PUBLIKATIONEN

Neue Bücher





Feuerhölle Australien

••• Dichte Rauchwolken, verbrannte Erde, Temperaturen weit jenseits der 40 Grad: Bereits seit Oktober 2019 wüten in Australien verheerende Buschbrände. Dass es in Australien zu dieser Jahreszeit brennt, ist normal. Allerdings lodern die ersten australischen Feuer üblicherweise erst im Dezember. Inzwischen ist eine Fläche von mehr als sieben Millionen Hektar abgebrannt. Das entspricht mehr als einem Fünftel der Fläche Deutschlands. Fast eine halbe Milliarde Tiere, mehr als 2.000 Häuser und mindestens 25 Menschen sind den Flammen zum Opfer gefallen.

Besonders stark betroffen ist der Bundesstaat New South Wales im Südosten des Landes. Das Satellitenbild ist Anfang Januar entstanden. Es zeigt die bräunlichen Rauchwolken, die von Winden aufs offene Meer getragen werden. Die Rauchfahne ist mittlerweile mehr als 11.000 Kilometer über den Pazifischen Ozean bis nach Chile und Argentinien gezogen.

Die mit Rauchpartikeln belastete Luft spielt auch für die internationale Schifffahrt eine Rolle: So beobachten die Kreuzfahrtreedereien die Situation genau und passen ihre Reiserouten an, um die betroffenen Gebiete zu meiden.

| PROFILE |



HAPAG-LLOYD

Die Reederei Hapag-Lloyd hat einen neuen Finanzvorstand: **1 Mark Frese**. Der 55-Jährige war zuletzt Chief Financial Officer bei der Cecoconomy AG. Frese folgt auf Nicolás Burr, der aus dem Unternehmen ausscheidet, um sich neuen Projekten in Chile zu widmen.

ZEAMARINE

2 Chad Call löst Michael Dumas als Finanzchef bei der Schwergutreederei Zeamarine ab. Das teilte die Muttergesellschaft Zeaborn mit. Call verfügt über zehn Jahre Erfahrung im Finanzmanagement in der maritimen Branche. Zuvor war er Vice President of Finance bei Zeamarine.

ECSA

3 Claes Berglund wird den europäischen Reederverband ECSA für die kommenden zwei Jahre führen. Das entschied der Verband bei seiner Generalversammlung in Athen. Berglund ist hauptberuflich Director Public Affairs & Sustainability der Stena-Gruppe.

SCANDLINES

Weitere Aufgaben für **4 Vagn Sørensen**: Scandlines hat den Dänen zum Aufsichtsratschef ernannt. Sørensen ist Aufsichtsratsmitglied bei Royal Caribbean Cruise Lines. Er bekleidet zudem den Aufsichtsratsvorsitz von Air Canada, FLSmidth & Co., SSP Group plc so-

wie von Flying Tiger Copenhagen.

ALFA LAVAL

Neuer DACH-Chef bei Alfa Laval: **5 Sven Schreiber** ist zum Geschäftsführer ernannt worden. Der 42-Jährige verantwortet fortan die Firmengeschäfte in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

PANAMAKANAL

6 Ilya Espino de Marotta wurde als erste Frau zur stellvertretenden Direktorin des Panamakanals berufen. Die Cheffingenieurin ist seit 1985 im Unternehmen. Ihre Erfahrung wuchs mit dem Kanal, sie übernahm verschiedene administrative Positionen und leitete

schließlich die für Vertiefungen zuständige Abteilung.

YMT

Führungswechsel beim norwegischen Scrubber-Hersteller Yara Marine Technologies (YMT): **7 Dr. Thomas Koniordos** hat als neuer CEO die Nachfolge von Peter Strandberg angetreten.

MCN

Frischer Wind beim Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN): **8 Peter Molter** leitet die Dependence Schleswig-Holstein. **9 Oliver Bretag** ist als Elternzeitvertretung bis Mitte 2021 für die MCN-Geschäftsstelle Mecklenburg-Vorpommern zuständig.

DSM

10 Stefanie Zernikow übernimmt bei der Deutschen Seemannsmission Rosstock als Seemannsdiakonin das Ruder. Die 36-Jährige ist Nachfolgerin von Folkert J. Janssen, der in den Ruhestand geht.

DMZ

11 Runa Jörgens hat beim Deutschen Maritimen Zentrum als Referentin Schifffahrt angeheuert. Die Kapitänin war zuvor viele Jahre für den Verband Deutscher Reeder tätig.

GVSH

Neue Personalien beim Gesamtverband Schleswig-Holsteinscher Häfen: **12 Frank Schnabel**, Geschäftsführer der

Brunsbüttel Ports/Schramm Group, hat den Vorstandsvorsitz übernommen.

BIMCO

13 David Loosley tritt zum 1. Juni die Nachfolge von Angus Frew als Geschäftsführer der internationalen Schifffahrtsorganisation BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) an

GEOMAR

In Anerkennung seiner grundlegenden Forschungen zur Klimavariabilität und der engagierten Vermittlung der Erkenntnisse in der Öffentlichkeit ist **14 Prof. Dr. Mojib Latif** vom GEOMAR-Institut in Kiel die Alfred-Wegener-Medaille verliehen worden.

Wechsel im VDR-Präsidium

| In eigener Sache | Mit Dr. Maximilian Rothkopf und Nikolas H. Schües kommen zwei neue Mitglieder in das Gremium.



Alfred Hartmann
Hartmann AG



Peter Oltmann
Schiffahrtsgesellschaft Oltmann
mbH & Co. KG



Dr. Eberhart von Rantzau
DAL Deutsche Afrika-Linien
GmbH & Co. KG



Thomas Rehder
Carsten Rehder Schiffsmakler
und Reederei GmbH & Co. KG

••• Die Wahl Anfang Dezember hat zu Veränderungen in der Zusammensetzung des VDR-Präsidiums geführt. Während Alfred Hartmann, Peter Oltmann, Thomas Rehder, Dr. Eberhart von Rantzau sowie das Geschäftsführende Präsidiumsmitglied Ralf Nagel im Amt blieben, gab es zwei Zu- bzw. Abgänge.

Neu dabei sind Nikolaus H. Schües von der Reederei F. Laeisz und Dr. Maximilian Rothkopf von Hapag-Lloyd. Rothkopf hatte im Sommer bei der Reederei angeheuert. Dort löste er Anthony Firmin als COO ab. Der Brite ist nach 24 Jahren bei Hapag-Lloyd in den Ruhestand gegangen – und übergibt nun auch seinen Platz im VDR-Präsidium an Rothkopf. Alfred Hartmann dankte Firmin für die fünfjährige Zusammenarbeit, sein großes Engagement sowie die immer klaren und offenen Worte.

Goodbye hieß es indes auch für Frank Leonhardt. Der ehemalige VDR-Präsident (bis 2008) hat sich nach mehr als einem Viertel-



Dr. Maximilian Rothkopf
Hapag-Lloyd AG



Nikolaus H. Schües
Reederei F. Laeisz GmbH



Ralf Nagel
Verband Deutscher Reeder

jahrhundert entschieden, das Präsidium zu verlassen. „Wir nehmen seinen Entschluss mit großem Respekt an. Er hat sich stets mit

Herzblut und außerordentlicher Glaubwürdigkeit für die Belange der Branche eingesetzt. Der VDR und die deutsche Seeschifffahrt

insgesamt haben Leonhardt enorm viel zu verdanken“, sagte Alfred Hartmann.

Reederin Petra Heinrich gab ihren Abschied aus dem Verwaltungsrat bekannt. Die Diplom-Ingenieurin war dort seit 2012 Mitglied. Viele Jahre hat sie sich besonders für die Belange kleinerer und mittlerer Reedereien südlich der Elbe eingesetzt. Ebenfalls aus dem Verwaltungsrat ausgeschieden ist Dr. Kurt Klemme, Geschäftsführer der Hamburger Reederei Nord.

www.reederverband.de



Abschied.

Anthony Firmin (l.) und Frank Leonhardt (r.) haben das VDR-Präsidium verlassen.

IMO 2020: Reeder nutzen schwefelarmen Treibstoff

••• Der weit überwiegende Teil der Schiffe in der deutschen Flotte wird vom 1. Januar an mit dem neuen, schwefelärmeren Brennstoff (Low Sulphur Fuel Oil, LSF0) betrieben. Das ist eines der Ergebnisse einer Umfrage des Verband Deutscher Reeder (VDR) unter Mitgliedsunternehmen. Die Daten sind zwar nicht repräsentativ, dürften aber ein zutreffendes Bild liefern, da sich Reedereien aus unterschiedlichen Bereichen beteiligt haben. Hintergrund: Seit 1. Januar dürfen zum Antrieb von Seeschiffen nach einem Beschluss der

International Maritime Organization (IMO), einer Unterorganisation der Vereinten Nationen, weltweit nur noch Brennstoffe mit einem Schwefelgehalt von maximal 0,5 Prozent verwendet werden. Für die Umstellung haben Reedereien im Wesentlichen drei Optionen. Zu 81 Prozent setzen die befragten Unternehmen der Umfrage nach künftig auf LSF0 mit 0,5% Schwefelanteil. Elf Prozent tanken demnach weiter das bisher meistgenutzte Schweröl (HFO). Dies ist

von der IMO ausdrücklich erlaubt, wenn die Schiffe Abgasreinigungssysteme (Scrubber) haben. Zu sechs Prozent werden sonstige Brennstoffe, wie sie etwa für die Emissionskontrollgebiete in Nord- und Ostsee schon seit Anfang 2015 Vorschrift sind, genutzt – diese haben mit 0,1 Prozent einen noch geringeren Schwefelanteil. Zwei Prozent der Schiffe in der deutschen Flotte werden der Umfrage nach schon jetzt mit LNG betrieben.

www.reederverband.de



Die deutsche Seeschifffahrt hat sich gewissenhaft auf die enorme Umstellung vorbereitet.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes
VDR-Präsidiumsmitglied



Fotos: GEF0, Hapag-Lloyd AG, Oleksii Fadiev - stock.adobe.com., VDR/Frank Krebs

TT-Line mit LNG-Fähre

••• Auf der chinesischen Werft Jiangsu Jinling in Nanjing hat der Bau des neuen TT-Line GreenShip begonnen. Die Fähre wird als Vorreiterin in der südlichen Ostsee mit dem derzeit saubersten Schiffskraftstoff Flüssigerdgas (LNG) betrieben werden. Die Emissionen sinken gegenüber herkömmlichen Schiffen signifikant. TT-Line strebt für die unabhängige Bewertung zur Umweltfreundlichkeit dieser Fähre die maximale Punktzahl von 5 Sternen im Clean Shipping Index an.

www.ttline.com

Hapag-Lloyd mit „sehr ordentlichen“ Neun-Monats-Zahlen

••• In den ersten neun Monaten 2019 hat Hapag-Lloyd sein Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) deutlich auf 643 Millionen Euro (Vorjahreszeitraum: 299 Millionen Euro) gesteigert. Das Konzernergebnis erhöhte sich substantiell von 13 auf 297 Millionen



Frachter. Die Transportmenge legte leicht zu.

Euro. Die Umsätze stiegen um 11,8 Prozent auf rund 9,5 Milliarden Euro. Die Transportmenge nahm um 1,2 Prozent auf 9.011 TEU zu – es wurden insgesamt also rund neun Millionen Standardcontainer bewegt. Die durchschnittliche Frachtrate stieg um 4,2 Prozent auf 1.075 USD/TEU, während sich die Transportaufwendungen um 3,5 Prozent erhöhten. Gründe waren insbesondere ein leicht höherer durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis von 425 USD je Tonne (9. M 2018: 406 USD je Tonne) sowie ein gegenüber dem Euro stärkerer US-Dollar. Die Reederei betreibt 231 moderne Containerschiffe und ist mit 13.000 Mitarbeitern in 129 Ländern präsent. www.hapag-lloyd.com



Pionier. Die „Tosca“ sticht 2021 in See. Aufpreis für den LNG-Antrieb: rund vier Millionen Dollar.

GEFO: erster Tankerneubau mit LNG-Antrieb

••• Die GEFO Gesellschaft für Öltransporte geht einen wichtigen Schritt zur emissionsfreien Schifffahrt: Sie wird den ersten Tankerneubau namens „Tosca“ für die Fahrt mit Flüssiggas (LNG) ausrüsten. Dadurch werden Feinstaubemissionen und Schwefeloxide nahezu vollständig vermieden. Die CO₂-Emissionen verringern sich nachhaltig um rund ein Viertel und der Ausstoß von Stickoxiden um bis zu 80 Prozent. Mit der „Tosca“ betritt die GEFO als erste Reederei weltweit Neuland im „Chemical-Small-Tanker-Segment“. Be-

reits im Jahr 2016 hatte sie mit dem Tanker „Nabucco“ – der mit modernster Abgasreinigungstechnologie gebaut wurde – einen Meilenstein gesetzt.

Auch deshalb wurde die GEFO 2019 von der Rating-Agentur EcoVadis zum zweiten Mal mit dem Gold-Zertifikat ausgezeichnet. Eine Top-Bewertung in den Bereichen Umweltschutz, Nachhaltigkeit und soziale Verantwortung einer anerkannten externen Prüfungsinstanz für die globalen Lieferketten multinationaler Unternehmen. www.gefo.com

Deutschland bleibt im IMO-Rat

••• Deutschland ist bei der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation IMO von den Vertretern der Mitgliedsstaaten erneut in den Rat gewählt worden. „Durch unsere Wiederwahl können wir zwei weitere Jahre unsere maritimen Interessen im strategisch wichtigsten Organ der IMO vertreten und den Reformprozess der Organisation aktiv mitgestalten“, so Enak Ferlemann (Bundesverkehrsministerium). www.imo.org



PROTECT YOUR INVESTMENT THE EASIEST WAY TO PROTECT YOUR ENGINE



Oil Mist Detector VISATRON® VN 301^{plus}

- For 2 & 4 stroke engines
- Diesel, gas & dual fuel
- Low operation cost
- Proven technology
- ATEX certified

Find new products, Service Partners worldwide, events and more!

www.schaller-automation.com



SCHALLER 
AUTOMATION

SAFETY FOR YOU AND YOUR ENGINE

www.schaller-automation.com



Serviceschiffe. Die von Schulte gemanagten „WINDEA La Cour“ und „WINDEA Leibniz“ sind erfolgreich im Einsatz.

Schulte setzt auf USA

••• Bernhard Schulte Offshore (BSO) und MidOcean Wind (MOW) haben ein Joint Venture u.a. zum Bau und Betrieb von Serviceschiffen für die US-Offshore-Windindustrie geschlossen. Das Joint Venture eröffnet ein neues Kapitel der Zusammenarbeit zwischen BSO und MOW, die Ende 2018 begann, als sich die beiden Parteien zu WINDEA Offshore US zusammenschlossen, um einen einzigen Ansprechpartner

für Offshore-Windkunden in den USA zu schaffen. BSO-Geschäftsführer Matthias Müller: „Die Schulte Group kann auf eine Erfolgsgeschichte von mehr als 550 Neubauprojekten weltweit zurückblicken, MidOcean ist Spezialist für den Bau von Schiffen nach den lokalen Vorschriften in US-Werften. Wir sind der ideale Partner für die US-Offshore-Windindustrie.“

www.bs-offshore.com

Oldendorff auf Zero-Emission-Kurs

••• Die auf Massengut spezialisierte Lübecker Reederei Oldendorff Carriers ist Mitglied in der „Getting to Zero Coalition“. Die Koalition ist ein Bündnis von mehr als 100 gleichgesinnten Unternehmen und Organisationen im maritimen Bereich. Sie setzen sich für die Verwirklichung der Vision der Dekarbonisierung in der Schifffahrt und die Erfüllung der IMO-Ziele ein. Die Reederei hat außerdem vor Kurzem eine Forschungsvereinbarung mit dem Center for Bits and Atoms (CBA) am Massachusetts Institute of Technology (MIT) unterzeichnet. Es geht um Verbesserungen bei Schiffsdesign und Antrieb, um die Anforderungen von IMO 2030/50 zu erfüllen. www.oldendorff.com

Hongkong-Konvention: Indien ist dabei

••• Mit Indien hat Ende November das größte Schiffsabwrackungsland der Welt die Hongkong-Konvention ratifiziert. Das IMO-Übereinkommen regelt Umwelt- und Sicherheitsstandards beim Schiffsrecycling. Indiens Beitritt ist ein wichtiger Fortschritt: Die Mindestzahl der Staaten ist damit erreicht, es fehlen nun noch zehn Prozent Anteil an der weltweiten Tonnage und 0,4 Prozent beim Recycling-Volumen, damit die Konvention in Kraft treten kann. www.imo.org

Wrack. Mehr Sicherheit, Gesundheits- und Umweltschutz auf den Werften.



RINA und Kiber kooperieren bei Ferndiagnostik

••• Die italienische Klassifikationsgesellschaft RINA arbeitet bei der Entwicklung von Ferninspektionstechnologien mit dem Augmented- und Virtual-Reality Spezialisten VRMedia zusammen. So soll das Kiber-System von VRMedia Schiffsinspektionen durch die Interaktion mit dem Besichtigter aus der Ferne verbessern. Kiber ist ein tragbares, vollständig integriertes Hard- und Softwaresystem für die Fernunterstützung, das die Konsultation und

den Austausch von Echtzeitinformationen zwischen mehreren Teilnehmern durch Augmented-Reality-Technologie ermöglicht. Mit dem Kiber-Helm, einem Headset, das mit einer Videokamera, einem Viewer, einem Kopfhörer und einem Mikrofon ausgestattet ist, kann der Operator in Echtzeit Ratschläge und Anweisungen von Experten aus der Ferne erhalten und sich Dokumente und Texte direkt auf dem Viewer anzeigen lassen. www.rina.org



Expertise. Durch den Echtzeit-Kontakt mit den Kollegen an Land profitieren die RINA-Besichtigter bei den Inspektionen von der neuen Technik.

Pumpen für schwefelarme Kraftstoffe in der Schifffahrt

••• Das Jahr 2020 markiert für die gesamte Schifffahrt einen Wendepunkt: Die neue Richtlinie der International Maritime Organization limitiert den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen weltweit auf 0,5 Prozent. Der „Sulphur Cap“ stellt Reeder und Ship Manager vor wichtige Investitionsentscheidungen – und Kraftstoffpumpen vor technische Herausforderungen. Während bei Neubauten der Betrieb mit schwefelärmeren Kraftstoffen bereits bei der Auswahl der Pumpen berücksichtigt wird, müssen bei der Umrüstung bestehender Schiffe neue Lösungen gefunden werden.

Denn schwefelarme Kraftstoffe haben eine geringere Viskosität – sie sind weniger zähflüssig und weisen durch die Entschwefelung reduzierte Schmiereigenschaften auf. Die ist jedoch für die Förderung des Brennstoffes im Schiff durch Schraubenspindelpumpen essenziell. Ist die Schmierung bei hohem Druck zu gering, droht ein Ausfall der Kraftstoffpumpen.

Es können Situationen auftreten, in denen es statt zur Flüssigkeitsreibung (Metall reibt gegen Flüssigkeit) zur Festkörperreibung kommt (Metall reibt an Metall). Üblicherweise verläuft dieser Übergang sanft, und es stellt sich ein Zwischenzustand ein. Der Techniker spricht dann von Mischreibung. Die Mischreibungszustände innerhalb des Systems zwischen Spindel und Fördermedium sowie umschließendem Pumpengehäuse führen nach kurzer Zeit zu vorwiegend abrasivem – und im schlechtesten Fall zu adhäsivem Verschleiß. Das äußert sich durch Kratzer, Riefen und Fressen sowie in der Ausbildung von Kuppen bis hin zum Materialübertrag.

Bei adhäsivem Verschleiß kann der Pumpenantrieb die Spindel nicht mehr gegen die Laufflächen des Pumpengehäuses bewegen. Die Pumpe blockiert. Bei abrasivem Verschleiß wird in den Spindelbohrungen Material abgetragen: Dadurch erhöht sich die innere Rückströmung, und die Pumpe kann den geforderten Systemdruck nicht mehr halten. Die Pumpe läuft, aber die Fördermenge bricht ein.

Kompetent und innovativ

KRAL ist ein weltweit bedeutender Hersteller von Schraubenspindelpumpen und Durchflussmessgeräten. Der österreichische Konzern hat jahrelange Erfahrung im Fördern von niederviskosen Brennstoffen – etwa von entschwefelten Kraftstoffen und extraleichten Heizölen (HEL), Dieselmotorkraftstoffen (EN 590) und Marinekraftstoffen nach ISO 8217 – auch bei Temperaturen von über 40 Grad Celsius.

Der Innovationsvorsprung basiert auf umfassenden technischen Versuchen mit dem Ziel, die Oberflächenhärte der Pumpenkomponenten zu erhöhen. Hier stellte KRAL sicher, dass das ausgewählte Verfahren in der Serienfertigung der Pumpenbauteile eingesetzt werden kann – zu hohen Prozesstemperaturen könnten Bauteile verformen und sie unbrauchbar machen. Darüber hinaus muss das Verfahren die präzise Fertigung mit sehr engen Fertigungstoleranzen bei Schraubenspindelpumpenkomponenten unterstützen, damit die KRAL-Pumpen auch



Durch die Spezialbeschichtung erhalten die KRAL-Schraubenspindelpumpen eine stark gehärtete Oberfläche mit wesentlich geringerer Reibung.

die üblichen optimalen Wirkungsgrade erzielen. Von den Erfahrungen aus internationalen Projekten profitiert nun auch die Schifffahrt: Auf die metallischen Spindeln, die in den Pumpen von KRAL zum Einsatz kommen, wird eine bindende Schicht aufgetragen. Durch diesen Überzug erhalten die Spindeln eine stark gehärtete Oberfläche mit wesentlich geringerer Reibung. Der Reibkoeffizient der so beschichteten Spindeln wird um den Faktor 10 reduziert. Gleichzeitig erreicht die Spindeloberfläche einen sehr hohen Härtegrad.

Mit diesen Werten fördern KRAL Schraubenspindelpumpen schwefelarme Kraftstoffe mühelos und sind so für die neue Herausforderung in der internationalen Schifffahrt gerüstet. Für Schiffseigner und Schiffsbetreiber ist das ein wichtiger Faktor, um bei den notwendigen Zukunftsinvestitionen auf der sicheren Seite zu stehen.

www.kral.at



KRAL ist Experte auf dem Gebiet der Schraubenspindelpumpen und Durchflussmessgeräte. Die Produkte sind besonders in der Schifffahrt gefragt.

Festlicher Rahmen, spezieller Dresscode – gleich zum Auftakt des „Reederessens“ nahm der Präsident des Verbands Deutscher Reeder die Frage auf, ob Smoking heute noch zeitgemäß sei: „Ein paar Konstanten schaden nicht – gerade in Zeiten, in denen sich nicht nur für uns in der Schifffahrt so vieles grundlegend verändert“, sagte Alfred Hartmann den 230 Zuhörern in Hamburg.

Deutschlands Reeder und ihre Gäste aus Politik und Gesellschaft trafen sich diesmal Anfang Dezember im Hotel Atlantic. Es war eine Art Rückkehr – hier fand schon früher die Traditionsveranstaltung statt. Hartmann begrüßte die zahlreichen Gäste, darunter mehrere Abgeordnete des Bundestages, BSH-Präsidentin Karin Kammann-Klippstein, ICS-Generalsekretär Guy Platten und Claes Berglund, Präsident des europäischen Reederverbands ECSA.

| Faire Bedingungen | In seiner Ansprache verwies der Präsident darauf, dass die Schifffahrtsnation Deutschland, die immer noch über die fünftgrößte Flotte verfüge, sich mitten in einem Strukturwandel befinde. Entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit der Branche sei, dass die Rahmenbedingungen am Standort Deutschland stimmten. Hartmann forderte „Rückenwind statt Gegenwind“. Als Musterbeispiel für die Kooperation zwischen Politik und Wirtschaft hob Hartmann die Arbeit der „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ hervor, über die die Ausbildung von maritimem Nachwuchs organisiert wird: „Schifffahrt ist eine Zukunftsbranche.“ Auch eine Überraschung hatte Hartmann für



Begrüßung. VDR-Präsident Alfred Hartmann mit BSH-Chefin Karin Kammann-Klippstein, Klaus Töpfer und VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel (v. l.).



Ansprache. VDR-Präsident Alfred Hartmann sagte zu, dass die Schifffahrt ihren Beitrag zum Klimaschutz leistet.

„Schifffahrt ist eine Zukunftsbranche“

| Reedereien | Schwefelumstellung, Klimaschutz, Standortwettbewerb: Beim Jahrestreffen der deutschen Reedern standen die großen Fragen auf der Agenda. Text: Hanns-Stefan Grosch; Fotos: Gesche Jäger

seine Gäste dabei: Er ließ kleine Proben des neuen, schwefelarmen Treibstoffs verteilen, den die Schifffahrt weltweit seit 1. Januar überwiegend einsetzt. „Wir haben verstanden, dass auch wir unseren Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutz leisten müssen – und wir wollen das auch.“ Hartmann würdigte das Engagement der „Fridays for Future“-Bewegung und verwies auf den ambitionierten Fahrplan der internationalen Schifffahrtsorganisation IMO zur Reduktion von CO₂-Emissionen. Für fairen Wettbewerb in einer globalen Industrie seien solche weltweit gültigen Standards entscheidend.

Hauptredner des Abends war Prof. Dr. Klaus Töpfer, als Umwelt- und Klima-Experte, zuständiger Minister unter Helmut Kohl und Leiter des Umweltprogramms der UNO „der beste Ratgeber für uns“, so Hartmann. Töpfer hatte bei seiner launigen Rede die Zuhörer gleich auf seiner Seite, als er erzählte, dass ihm von seinen vier Smokings der knappste mittlerweile



Ambiente. Das Hotel Atlantic bot den festlichen Rahmen für das Reederessen.

am besten passe. Der 81-Jährige zeigte beeindruckende Präsenz und mahnte die Zuhörer: „Es ist dringlich, dass man Politik betreibt und nicht über die lästert, die das machen.“ Die offene Gesellschaft, die parlamentarische Demokratie bräuchten politische Mitwirkung. Töpfer skizzierte, wie die Welt die Herausforderungen des Klimawandels meistern und welche Rolle Deutschland dabei spielen könne (s. S. 16). Klar sei: „Wir brauchen internationale Zu-



Spritprobe. Liebevoll etikettiert kam der neue, schwefelarme Treibstoff an die Tische.

sammenarbeit für Probleme, die wir nur gemeinsam lösen können.“

Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied, lobte in seiner kurzen Dankesrede den pragmatischen Ansatz: „Wir sind auch Optimisten. Wir wollen nicht stehen bleiben, aber wir brauchen konkrete Lösungen.“ Die Spende des Abends ging an die Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg, die sich für die Förderung von nautischem Nachwuchs einsetzt. **|•••**



Kommunikation I. Die Bundestagsabgeordnete Claudia Müller (Bündnis 90/Die Grünen) mit Ralf Nagel.



Kommunikation II. Angeregte Gespräche – hier mit Hapag-Lloyd-Aufsichtsratschef Michael Behrendt (Mitte).



Prost I. Reederpersönlichkeiten wie Claus-Peter Offen (Mitte) nutzen die Gelegenheit zum Netzwerken.



Prost II. Klaus Töpfer war der gefeierte Redner des Abends – und ließ sich sein wohlverdientes Pils schmecken.

„Umbrüche sind immer Chancen für Unternehmer“

| Interview | Ehrengast beim „Reederessen“: Prof. Klaus Töpfer über Klimaschutz, den Beitrag der Schifffahrt – und warum er trotz allem Optimist bleibt. Fragen: Hanns-Stefan Grosch; Foto: Gesche Jäger

? Herr Töpfer, Sie sind schon seit den 1980er-Jahren in Sachen Klima- und Umweltpolitik unterwegs. Waren Sie Ihrer Zeit voraus?

Klaus Töpfer: Es gibt Leute, die mir sagen: „Haste Glück gehabt, auf deine alten Tage hat Dein Thema wieder Konjunktur.“

? Nicht nur die „Fridays for Future“-Bewegung wirft der Politik vor, beim Klimaschutz jahrzehntelang untätig gewesen zu sein. Stimmt das?

Töpfer: Wir leben in einer Wohlstandslüge, wir wälzen die negativen Folgen unseres Wirtschaftens auf die Natur, auf die Menschen in anderen Regionen und auf nachfolgende Generationen ab. Natürlich hätte man sehr viel früher mehr machen müssen. Da wäre es einfacher und auch billiger gewesen. Hat man aber nicht. Umso entschlossener müssen wir jetzt handeln. Ein afrikanisches Sprichwort sagt: „Die beste Zeit, einen Baum zu pflanzen, war vor dreißig Jahren. Die zweitbeste ist jetzt.“ Das lässt sich auch sehr gut auf die Klimapolitik übertragen.

? Einige Nachrichten aus der Klimaforschung – Stichwort: Kipppunkte – legen nahe, dass es womöglich schon zu spät sei. Was entgegnen Sie?

Töpfer: Jetzt zu sagen: „Das schaffen wir sowieso nicht, dann lassen wir’s lieber ganz“, ist keine rationale Politik und wird den realen Bedingungen nicht gerecht. Ich teile auch nicht die Meinung, Optimisten seien bloß schlecht informierte Pessimisten. Mein Motto ist: Gerade weil ich besorgt bin, muss ich rational, muss ich sachlich vorgehen. Was ist zu tun, um die Anreicherung von CO₂ und anderen klimaschädlichen Gasen in der Atmosphäre künftig so weit wie möglich zu vermeiden? Dass die

Zeit drängt, ist kein Alibi dafür, dass wir falsche Entscheidungen treffen.

? Und was ist zu tun?

Töpfer: Hauptverursacher von Kohlenstoffemissionen ist die Energieproduktion. Wir müssen demokratiefähige und globalisierungsfähige Technologien erfinden, die auch in Afrika und überall dort, wo die Bevölkerung wächst und wo wirtschaftliche Entwicklung zwingend notwendig ist, angewandt werden können. Statistisch nimmt die Erdbevölkerung jährlich um rund 90 Millionen Menschen zu – vor allem auf dem indischen Subkontinent und in Afrika. Um sich zu entwickeln, brauchen Wirtschaft und Gesellschaft Energie. Die darf aber künftig nicht mehr aus fossilen Brennstoffen stammen.



Ich bin beeindruckt, wie sich die Branche der Klima-Herausforderung stellt.

Prof. Dr. Klaus Töpfer

? Sondern?

Töpfer: Was wir heute verfeuern, ist ja quasi die Sonnenenergie vergangener Jahrtausende, die in den fossilen Brennstoffen steckt. Eine lange bewährte Technik ist es, die Sonnenenergie direkt zu ernten – das funktioniert inzwischen in

sonnenreichen Regionen für 2 Cent pro Kilowattstunde. Angefangen haben wir mal mit 60 Cent. Botschaft Nummer 2: Wenn die Energie so billig ist, kann man sie beispielsweise nutzen, um Wasserstoff zu produzieren – und damit weltweit verfügbar machen. Dabei sollte man das Transportthema gleich mitdenken: Wie müssen Pipelines aussehen, über die auch Wasserstoff geleitet werden kann?

? Welche Rolle kann Deutschland hier spielen?

Töpfer: Technologisch führende Länder wie Deutschland haben eine besondere Verantwortung, voranzugehen. Die ist zugleich eine Chance: Denn die Erfahrung zeigt, dass sich eine technologische Vorreiterrolle auszahlt. In großen Veränderungssituationen, wie der Klimanotstand einer ist, tun sich interessante Handlungsfelder für Unternehmen auf. Umbrüche sind immer auch Chancen für Unternehmer. Bereits heute wird in Deutschland beispielsweise intensiv zu neuen Verfahren geforscht, um Wasserstoff herzustellen und sicher zu nutzen – in Industrie, Mobilität und Wärmeerzeugung.

? Der weltweite CO₂-Ausstoß steigt zwar langsamer, aber er steigt. Einige Entwicklungen scheinen schon jetzt unumkehrbar zu sein.

Töpfer: Wenn wir da nicht schneller vorankommen, brauchen wir Ideen, wie wir den CO₂-Kreislauf schließen, indem wir Kohlenstoff aus der Atmosphäre herausholen. Mit Veränderungen, die sich nach heutigem Kenntnisstand nicht mehr vermeiden lassen – also etwa Wetterextremen oder dem Anstieg des Meeresspiegels –, müssen wir umgehen. Da sind Anpassungstechnologien gefragt, die die



VITA

Prof. Dr. Klaus Töpfer

••• Geboren 1938 in Niedersachsen, war der promovierte Volkswirt Töpfer 1987 bis 1994 Bundesumweltminister und anschließend Bundesbauminister unter Bundeskanzler Helmut Kohl. 1998 bis 2006 war er Exekutivdirektor des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP) in Nairobi. Außerdem leitete er sechs Jahre das Institute for Advanced Sustainability Studies in Potsdam, das sich der globalen Transformation zu einer nachhaltigen Gesellschaft widmet. Anfang Dezember 2019 hielt Töpfer die Festrede beim traditionellen Reederessen in Hamburg (s. S. 14).

Folgen abmildern, etwa Maßnahmen zum Küstenschutz.

? Muss die Politik stärker mit Verboten arbeiten, um beim Klimaschutz voranzukommen?

Töpfer: Ich bin bekennender Ordnungspolitiker. Das heißt zum Beispiel, ein verpflichtendes Ziel in Form von Grenzwerten vorzugeben und damit die Unternehmen zu Kreativität zu zwingen, zügig praktikable Lösungen zu entwickeln und zu nutzen. Damit haben wir in der Vergangenheit gute Erfahrungen gemacht. Denken Sie an den sauren Regen und die

Rauchgasentschwefelung für Kraftwerke oder das Ozonloch und das Verbot von FCKW. Da haben gesetzliche Vorgaben schnelle Verbesserungen gebracht. Natürlich muss das auch wirksam kontrolliert werden. Diese Verbindlichkeit wird übrigens auch aufseiten der Unternehmen durchaus geschätzt. Da heißt es oft: „Machen Sie ein Gesetz, dann wissen wir, woran wir sind.“ Der neue Schwefelgrenzwert für die Schifffahrt ist dafür ebenfalls ein gutes Beispiel.

? Die Schifffahrt hat sich im Rahmen der Weltschifffahrtsorganisation IMO einen ehrgeizigen Fahrplan zur Reduzierung der CO₂-Emissionen verordnet. Wie bewerten Sie das?

Töpfer: Ich bin beeindruckt, wie sich die Branche dieser Herausforderung stellt. Sie könnte auch den Standpunkt vertreten: Wir sind im globalen Maßstab für weniger als drei Prozent der Emissionen verantwortlich, da ist es doch sinnvoller, wenn erst mal die anderen was machen. Natürlich zwingt der Klimawandel zu einer weltweiten Verminderung der CO₂-Emissionen. Das darf nicht dazu führen, dass die technologisch führenden und wirtschaftlich starken Nationen erst dann handeln, wenn dies alle Nationen weltweit tun. Dass sich eine Organisation mit so vielen Mitglied-

staaten wie die IMO auf so ambitionierte Klimaziele verständigt hat, ist da eine tolle Leistung. Dafür müssen die wirtschaftlich starken und technologisch führenden Nationen vorangehen.

? Eine der Technologien, auf die die Schifffahrt setzt, ist LNG. Taugt das als Übergangstechnologie?

Töpfer: Gas zu verbrennen, führt auch zu CO₂-Emissionen. Aber insgesamt ist LNG als Treibstoff deutlich sauberer als die bisher verwendeten Brennstoffe, deshalb ist das ein Schritt in die richtige Richtung. Weitere Techniken müssen folgen.

? Was halten Sie davon, für den Klimaschutz an der Steuerschraube zu drehen?

Töpfer: Wir zahlen in Deutschland momentan mindestens 60 Milliarden Euro an Energiesteuern – aber leider in kompletter Klimablindheit. So besteuern wir Strom am stärksten, obwohl dort bereits die größten Fortschritte bei der Verminderung des CO₂-Ausstoßes erreicht wurden. Statt da einfach weitere 10 oder 20 Milliarden draufzulegen, sollte man erst mal rational durchleuchten, wie falsche Subventionen abgebaut und das vorhandene Geld klimapolitisch sinnvoller und nachhaltiger eingesetzt werden kann. |••

Die Zukunft im Blick

| Klimaschutz | Konkrete Ziele, konkrete Maßnahmen: wie die Schifffahrt weltweit ihre CO₂-Emissionen drastisch reduzieren will.

Text: Hanns-Stefan Grosch



Acht der größten Schifffahrtsverbände der Welt, die 90 Prozent der globalen Handelsflotte repräsentieren. Gut ein Jahr der Vorbereitung und Diskussion zwischen allen Beteiligten in vertraulichen Runden. Und doch gelang es, weltweit zeitgleich wie geplant eines der ambitioniertesten Projekte der Schifffahrt der vergangenen Jahrzehnte zu präsentieren – am 18. Dezember, 0.01 Uhr Londoner Zeit: Die Branche startet ein ehrgeiziges Projekt – einen Fonds, der die Erforschung alternativer Treibstoffe voranbringen soll.

Nicht erst seit der „Fridays fo Future“-Bewegung ist klar: Nur mit einer Dekarbonisierung in Industrie, Verkehr und bei Gebäuden lässt sich der weltweite Temperaturanstieg in den Griff bekommen. In der Schifffahrt wird dazu schon länger an Lösungen gearbeitet. Doch Schiffe können noch so effizient gemacht werden: Mit allen bisher bekannten und marktfähigen Brennstoffen werden, darin sind sich die Experten einig, die Klimaziele der International Maritime Organization (IMO) für das Jahr 2050, die absolute Reduktion des

CO₂-Fußabdrucks der Schifffahrt um 50 Prozent, nicht zu schaffen sein.

Dafür braucht es neue Brennstoffe und die Schifffahrt will nicht abwarten, bis andere diese irgendwann serienreif entwickelt haben. Deswegen jetzt der ungewöhnliche Vorstoß für einen Forschungsfonds (s. Kasten rechts). Der Fonds fügt sich in eine ganze Reihe von Maßnahmen: So hat sich die Branche bereits 2013 als einzige Industrie weltweit auf ein global verbindliches Klimaabkommen mit weitreichenden Vorgaben zur Senkung →

IMO CO₂-Reduktionsziele bis 2100

bis **2030**

mind. 40 % Reduktion*

bis **2050**

mind. absolute 50 % Reduktion

bis spätestens **2100**

100 % Reduktion

Fahrplan. Im Rahmen der Weltschifffahrtsorganisation IMO hat sich die Branche einen ehrgeizigen Fahrplan zur Reduzierung von Kohlenstoffemissionen verordnet.

*gemessen an der Transportleistung der Industrie

Perspektive. Die Schiffe werden künftig noch sauberer auf den Weltmeeren unterwegs sein.

5.000.000.000 US\$

Schifffahrt initiiert Fünf-Milliarden-Fonds für Forschung

••• Das Ziel ist klar: „Wir brauchen eine technologische Revolution, um die Klimaziele der IMO zu erreichen oder womöglich sogar zu übertreffen“, sagt Alfred Hartmann, Präsident des Verband Deutscher Reeder. Unter Federführung des Weltreederverband ICS (International Chamber of Shipping) ist die Branche deshalb jetzt in die Offensive gegangen. Durch einen Zuschlag

von zwei US-Dollar auf jede in der Seeschifffahrt verbrauchte Tonne Treibstoff soll Geld eingesammelt werden, das in einen Forschungsfonds fließt.

Zweck des Fonds ist es, Forschungsprojekte zu fördern. Im Fokus: Die Entwicklung von Technologien, um insbesondere die Emissionen von Treibhausgasen durch die Schifffahrt zu senken – und letztlich ganz

zu vermeiden. Neben Wasserstoff gelten Biotreibstoffe und synthetische Treibstoffe als vielversprechende Alternativen. Nach ICS-Angaben dürften auf diese Weise in den kommenden zehn Jahren rund fünf Milliarden Dollar zusammenkommen, die zielgerichtet eingesetzt werden können. Man rechne durch freiwillige Beiträge aber mit einem höheren Volumen.

www.ics-shipping.org



Forschung. Die Entwicklung alternativer Treibstoffe ist für die maritime Energiewende unerlässlich.



→ der CO₂-Emissionen verständigt: Der Energy Efficiency Design Index (EEDI) macht zur Pflicht, dass Neubauten ab 2025 je nach Schiffstyp um 30 bis 50 Prozent effizienter sind als derzeit. 2018 haben sich die Mitgliedstaaten der Weltschiffahrtsorganisation IMO außerdem auf eine ambitionierte Strategie geeinigt, wonach der Schiffahrtssektor seine Treibhausgasemissionen gegenüber 2008 sukzessive reduzieren soll (s. Grafik S. 18).

„Die Wahrnehmung dieses Themas durch die Industrie hat sich stark und dra-

matisch verbessert“, sagte IMO-Generalsekretär Kitack Lim bei der Konferenz „Nachhaltige Schifffahrt für einen nachhaltigen Planeten“ im saudi-arabischen Dschidda. „Ohne Nachhaltigkeit können wir in Zukunft nicht überleben, auch nicht in der Schifffahrt. Wir müssen das Schifffahrtsgeschäft nachhaltig betreiben“, so Lims Appell. Die Branche hat daran ein vitales Interesse: Denn Treibstoff ist der größte Posten bei den Betriebskosten – und damit ist jede gesparte Tonne nicht nur gut für Klima und Umwelt, sondern auch für die Wirtschaft-

lichkeit des Unternehmens. Und weil die Schifffahrt wie kaum eine andere Industrie global organisiert ist, sind weltweit gültige Umweltstandards unabdingbar. Denn nur so lassen sich international faire Wettbewerbsbedingungen gewährleisten.

| Effizientes Transportmittel | Derzeit ist die weltweite Seeschifffahrt nur für zwei bis drei Prozent des jährlichen Ausstoßes an CO₂ verantwortlich.

Dass die Menschheit auf Schiffe nicht verzichten kann, liegt auf der Hand: 90 Prozent aller Güter weltweit kommen auf dem Seeweg zu ihren Nutzern. Obendrein ist die Schifffahrt, gemessen an den transportierten Mengen und der zurückgelegten Strecke, das mit Abstand effizienteste Verkehrsmittel. Pro Tonnenkilometer fallen gerade mal 8 Gramm CO₂ an, beim Lkw sind es 110 Gramm, beim Flugzeug sogar 665 Gramm (s. Grafik oben).

Seit die Weltfinanzkrise 2008 zu einem Einbruch der Gütermengen und damit zu einem Überangebot an Tonnage geführt hat, nutzen die Reedereien das sogenannte „Slow Steaming“, um ihre Flotten besser auszulasten. Positiver Nebeneffekt: Eine Reduzierung des Tempos von 20 auf 16 Knoten verringert den Brennstoffverbrauch und Emissionen um bis zu 40 Prozent. Die erforderliche Anpassung der Maschinen hat sich schnell amortisiert, die meisten Neubauten sind schon auf niedrigere Geschwindigkeiten ausgelegt.

Ob ein generelles Tempolimit in Zukunft sinnvoll ist, darüber gehen die Meinungen auseinander. Der VDR favorisiert, die Geschwindigkeit der Schiffe zu optimieren, um nicht besonders effiziente

Abschied vom Schweröl – und Alternativen

••• Der Abschied vom Schweröl ist bereits im Gange (s. DS Q3/2019). Vom 1. Januar an gilt weltweit ein niedrigerer Schwefelanteil für Schiffsbrennstoff. Die meisten Reedereien steigen auf schwefelarmen Treibstoff um. Eine Alternative sind

Abgaswäscher, sogenannte Scrubber. Von weltweit rund 50.000 Schiffen verfügen rund 3.000 über Scrubber und können so weiter Schweröl nutzen. Das gilt etwa für die vier Neubauten im Rahmen des „Project Green“ der Bremer Reederei Carl

Büttner. Das Quartett soll bis Mai komplett abgeliefert sein. Die modernen Produkten- und Chemikaliertanker sind mit Hybrid-Scrubber und einem SCR-System zur Abgasreinigung ausgestattet – eine saubere Lösung.



Neubau. Die Reederei Carl Büttner setzt bei ihren Tankern auf moderne Abgasreinigungssysteme.

Mit Batterie-Power

●●● Batterietechnik und Schiffe? Das scheint nicht zusammenzupassen – jedenfalls nicht beim Hauptantrieb. Experten haben errechnet, dass ein Großcontainerschiff, dessen Motor sich aus Tesla-Batterien der neuesten Generation speisen soll, nicht nur rund drei Milliarden Euro kosten würde, sondern wegen des Gewichts der Batterietechnik auch nicht schwimmfähig wäre. Doch eine Nummer kleiner funktioniert die Sache: So dient ein Batteriepaket von 1,6 MWh auf den Hybridfähren von Scandlines dazu, den Wirkungsgrad der Dieselgeneratoren zu erhöhen. Er-



Pilotprojekt. Die „AIDaperla“ bekommt ein Batteriepaket mit zehn Megawatt Gesamtleistung.

gebnis: jährlich 15.000 Tonnen weniger CO₂-Ausstoß.

Bis zu 60 Minuten elektrisch soll künftig das Kreuzfahrtschiff „AIDaperla“ fahren können. Das 300 Meter lange Schiff mit Platz für 4.000 Passagiere erhält 2020 im Rahmen eines Pilotprojekts ein Lithium-Ionen-Batteriepaket des norwegischen Herstellers Corvus Energy.

Noch mehr könnte der Einsatz von Brennstoffzellen bringen, an dem unter

anderem die Meyer Werft und Thyssen Krupp Marine Systems intensiv forschen. Die Zellen nutzen Wasserstoff, um Strom für einen Elektromotor zu erzeugen. Noch reicht die Ausbeute nicht für den Hauptantrieb großer Schiffe, sondern nur für die Bordsysteme. Doch die Entwicklung läuft auf Hochtouren – und ab 2021 geht das Zukunftsprojekt „Pa X-ell2“ wiederum auf der „AIDAnova“ in den Praxistest.



Zwischenbilanz. Die Richtung stimmt: Obwohl das Transportvolumen gegenüber 2008 deutlich zunahm, gingen die CO₂-Emissionen zurück.

Schiffe zu bestrafen und Innovationen zu hemmen. Mittlerweile hat der seegestützte Welthandel gegenüber dem Krisenjahr wieder deutlich zugelegt – und obwohl die transportierte Warenmenge innerhalb von zehn Jahren um 35 Prozent gewachsen ist, gingen die CO₂-Emissionen der Schifffahrt um 180 Millionen Tonnen oder 18 Prozent zurück (s. Grafik links). Das hat sonst keine Industrie geschafft.

Die Reedereien nutzen ein ganzes Bündel von Maßnahmen, um den Treibstoffverbrauch ihrer Schiffe nachhaltig zu senken. Dazu zählen optimiertes Rumpf- und Propellerdesign ebenso wie reibungsarme Anstriche und moderne Motortechnologie. Auch die Digitalisierung spielt für die Effizienz eine immer größere Rolle. Reedereien wie die AIDA-Mutter Carnival, Zeaborn, die Schulte Group oder →

Versorgung mit LNG

●●● Die internationale Schifffahrt kann in 2030 potenziell der größte LNG-Verbraucher im Verkehrssektor sein. Um eine nachhaltigere Schifffahrt zu gewährleisten, muss in die notwendige Infrastruktur investiert werden. Die Häfen in Brunsbüttel und Hamburg bieten derzeit die LNG-Bebunkerung von Schiffen im Truck-to-ship-Verfahren an. Der Ausbau der Infrastruktur und die Investition in landseitige Anlagen sind wichtige Voraussetzungen für die Umsetzung einer umweltschonenden Schifffahrt.

Ein geplantes Terminal in Brunsbüttel geht jetzt in die Ausschreibungs-



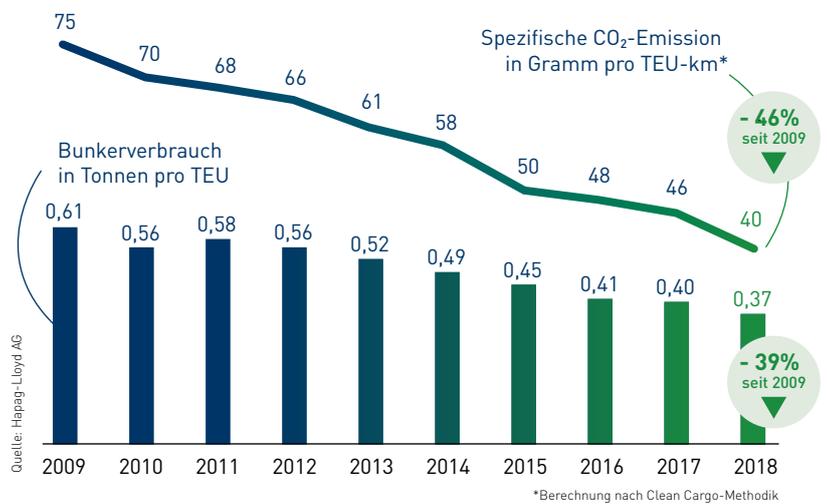
Bunkerschiff. Die „Kairos“ versorgt Schiffe mit LNG – demnächst auch in Rostock.

phase. Für die Betankung kommen aber auch Tankschiffe wie das von der Schulte-Gruppe betriebene, weltweit größte LNG-Bunkerschiff „Kairos“ infrage, das etwa im Rotterdamer Hafen im Einsatz ist.



Effizienz. Die Hamburger Linienreederei Hapag-Lloyd transportiert ihre Container immer umweltfreundlicher: Bunkerverbrauch und CO₂-Emissionen sanken in den letzten zehn Jahren erheblich.

Reduktion von CO₂-Emission und Bunkerverbrauch am Beispiel der Hapag-Lloyd AG



→ Hapag-Lloyd setzen in ihren Fleet Operations Center (FOC) an Land smarte Technologien ein, um etwa die Routenwahl anhand von aktuellen Wetter- und Wellenganginformationen zu bestimmen. Sensoren an Bord überprüfen in Echtzeit Betriebszustände und Trimmung. Die Daten gehen per Satellit in die FOC, von dort erhalten die Crews Hinweise zur Optimierung. Auf diese Weise hat etwa die Reederei Hapag-Lloyd die spezifischen CO₂-

Emissionen pro TEU-Kilometer seit 2009 um 46 Prozent gesenkt (s. Grafik oben).

| Alternative Technologien | Als ideale Brückentechnologie gilt die Nutzung von LNG. Das auf – 162 Grad heruntergekühlte und dadurch verflüssigte Erdgas verbrennt ohne Schwefeloxide, die Feinstaubbelastung sinkt um 95, die Stickoxidemission um 85 Prozent. Weil auch LNG ein fossiler Brennstoff ist, beträgt der Vorteil beim

CO₂-Ausstoß aber nur rund 20 Prozent. Derzeit sind weltweit 170 Schiffe auf den Weltmeeren unterwegs, die mit LNG fahren können – Neubauten und Nachrüstungen. 184 weitere stehen im Orderbuch.

In Deutschland nehmen die Reedereien AG EMS und AIDA Cruises hier eine Pionierrolle ein: Bereits 2014 haben die Emden die Passagier- und Autofähre „Ostfriesland“ auf LNG-Betrieb umgerüstet, Ende 2015 ging der erste LNG-Neubau „Helgoland“ für das Tochterunternehmen Cassen Eils an den Start. Ende 2018 brachte AIDA mit der „AIDAnova“ das weltweit erste LNG-betriebene Kreuzfahrtschiff in Fahrt. Ehrgeizig auch das Megaprojekt der Linienreederei Hapag-Lloyd: Mitte 2020 startet die 30 Millionen Dollar teure Umrüstung des 15.000-TEU-Containerschiffs „Sajir“ auf LNG.

Die 38.000-m³-Gastanker „Gaschem Orca“ und „Gaschem Beluga“, die zur Hartmann-Gruppe gehören, können mit ihrer Ladung Ethan oder mit LNG angetrieben werden. „Die ME-GIE-Motoren sind sehr zuverlässig, und etwa 97 bis 98 Prozent der Überfahrt unserer Schiffe über den Atlantik erfolgte mit Ethan“, berichtete Hartmann-Geschäftsführer Ulrich Adami nach 10.000 Betriebsstunden. „Insgesamt schneidet das Antriebssystem mit einem noch besseren Kraftstoffverbrauch als prognostiziert sehr gut ab.“

Seit mittlerweile fünf Jahren betreibt die Reederei Stena Line ihre Fähre „Germanica“ mit aus Naturgas gewonnenem Methanol. Ziel ist es, einen klimaneutralen Kreislauf zu schaffen, indem man das Methanol aus Abfall, Wasser und Kohlendioxid herstellt.

Rückenwind und mehr

••• Die legendären Frachtensegler: Sie waren noch vor gut 60 Jahren emissionsfrei über die Weltmeere unterwegs. Doch unsichere Windverhältnisse, das Risiko von Stürmen und der Trend zu höheren Ladungsvolumina beendeten die Ära. Nun wird wieder verstärkt mit der Antriebsquelle Wind experimentiert. Unternehmen wie Skysails versprechen deutliche Treibstoffeinsparungen durch die Unterstützung von flugdrachenähnlichen Segelkonstruktionen. Komplette ein-fahrbare Segel sind das Geschäftsfeld

des spanischen Start-ups bound4blue, das auf der SMM 2018 einen Prototyp seines „Wingsail System“ vorgestellt hat. Und ein Forschungsprojekt an Bord des Containerfeeders „Fehn Pol-lux“ hat gerade den Beweis erbracht, dass der gute alte Flettner-Rotor eine wirtschaftlich umsetzbare und praxistaugliche Lösung ist. Die Reederei Scandlines wird in diesem Jahr ihre Hybridfähre „Copenhagen“ mit einem 30 Meter hohen Flettner-Rotor aus-rüsten, der eine Treibstoffeinsparung von fünf Prozent erzielen soll.



Windkraft. Die Scandlines-Hybridfähre „Copenhagen“ bekommt einen Flettner-Rotor.

Landstrom im Hafen

••• Statt im Hafen Hilfsmotoren laufen zu lassen, könnte der Strom fürs Bordnetz auch über ein Kabel von Land kommen – in etlichen US-Häfen ist das schon lange der Fall. Auch Hamburg und Kiel bieten hier für Kreuzfahrtschiffe Lösungen an. Das ist aber nur sinnvoll, wenn der Landstrom aus erneuerbaren Energien stammt. Denn durch den Einsatz neuer Technologien wie Brennstoffzellen werden auch die Hilfsmotoren an Bord immer sauberer. Weltweit sind derzeit nur etwa 20 Häfen



Innovation. Das „LNG PowerPac“ von Becker ist eine kompakte und flexible Lösung.

für die Landstromversorgung von Schiffen eingerichtet – und ein Großteil der Schiffe müsste dafür zunächst aufwendig umgerüstet werden. Eine Alternative bietet etwa Becker Marine Systems an: Ein komplettes Aggregat, das den Bordstrom aus LNG produziert – kompakt in zwei 40-Fuß-Containern.



Hintergrund. Kompakte Informationen zum Klimaschutz in der Schifffahrt auf der Internetseite des VDR.

Power-to-X for Applications. Und Dr. Uwe Lauber, CEO von MAN Energy Solutions, des weltgrößten Schiffsmotorenherstellers, ergänzt: „Die Technologie hat das Potenzial, klimafreundlich erzeugte Energie auch in nicht direkt elektrifizierbaren Sektoren nutzbar zu machen.“ Synthetische Treibstoffe, produziert mit erneuerbaren Energien – das ist nur ein möglicher zukunftsfähiger Weg für die Schifffahrt. Der Wettbewerb um die besten Ideen hat begonnen. |•••

Es geht darum, fossile Brennstoffe langfristig komplett zu ersetzen. Der von der ICS initiierte Branchenfonds kann der dafür notwendigen Forschung wichtige Impulse geben. Zum Beispiel in Richtung Wasserstoff – auch für die Schifffahrt eine

vielversprechende Möglichkeit: „Power-to-X als Technologie zur Herstellung von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten ist bereit für den Schritt aus dem Labor in die Realität“, sagt Peter Müller-Baum, Geschäftsführer der VDMA-Arbeitsgemeinschaft



Zeit, Vorurteile über Bord zu werfen

••• „Umparken im Kopf“ – so hieß vor einigen Jahren eine Marketing-Kampagne, mit der aufsehenerregend dafür geworben wurde, Vorurteile über Autos der Marke Opel zu überdenken. Mit Erfolg. Ich muss daran denken, wenn ich mir anschau, wie bisweilen über unsere Branche berichtet wird. Da sollte der eine oder andere durchaus mal seine Perspektive auf die Schifffahrt neu justieren – denn es bewegt sich gerade jetzt enorm viel.

Eine gewisse Überraschung war ja sogar Umweltschützern anzumerken, als unsere Industrie im Dezember ihre Initiative für den milliardenschweren Forschungsfonds präsentierte. Das hätte uns mancher wohl nicht zugetraut. Aber der ungewöhnliche Ansatz ist Teil einer ganzen Reihe von Maßnahmen, mit denen die Schifffahrt nachhaltig umwelt- und klimafreundlicher wird. Ambitionierte CO₂-Reduktionsziele, die weltweite Umstellung auf schwefelarmen Brennstoff, der Einbau von Ballastwasseranlagen auf etwa 40.000 Schiffen weltweit oder erheblich verschärfte Regeln beim „Meeresmüll“, um nur einige Beispiele zu nennen. Selbst die Ratifikation der Hongkong-Konvention, die umwelt- und sozialverträgliches Schiffsrecycling garantiert, macht (wenn auch zu langsam) Fortschritte.

Sicher, kein Unternehmer der Welt ist gleich begeistert, wenn auf ihn Regelungen zukommen, die sein Geschäftsmodell verteuern. Noch dazu, wenn er (wie wir) in einem harten globalen Wettbewerb steht. Aber die Beispiele zeigen auch, was für die deutsche Seeschifffahrt mitentscheidend ist: Chancengleichheit – eben globale, für alle geltende, nicht nur nationale oder regionale Regeln. Dass wir das als Industrie im großen Maßstab, nämlich weltweit, verbindlich regeln können, haben wir nun mehrfach gezeigt. Deshalb wird es Zeit, dass andere ihre Vorurteile abbauen – eben „umparken im Kopf“.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR





Unternehmer. Schifffahrt ist kein Spaziergang – trotzdem hat Lucius Bunk den Sprung in die Selbstständigkeit nicht bereut.

Deutsche Reeder im Porträt

Der junge Milde

| **Teil 21** | Die Hamburger Reederei Auerbach startet ins zehnte Jahr. Gründer **Lucius Bunk** hält den Schwergut-Spezialisten auf Wachstumskurs.

Text: Hanns-Stefan Grosch; Fotos: Joerg Schwalfenberg

Start-up? Über das Stadium ist die Hamburger Reederei Auerbach Schifffahrt eigentlich längst hinaus. Und doch atmet die Zentrale im fünften Stock des Gebäudes am südlichen Ende der Deichstraße dieses typische Flair: wuseliges Großraumbüro, moderner Look, niedriges Durchschnittsalter der Mitarbeiter – und der obligatorische Kicker darf natürlich auch nicht fehlen.

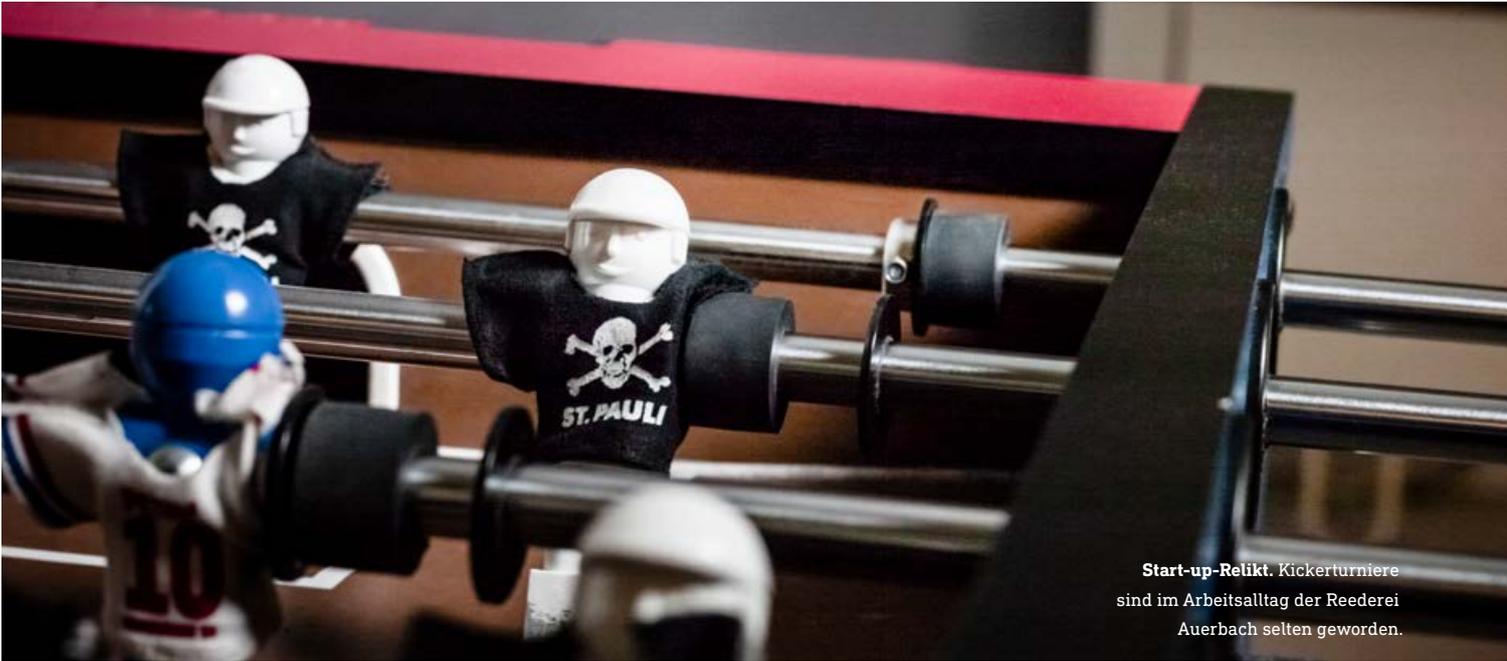
„Den nutzen wir aber kaum noch“, sagt Lucius Bunk, der die Firma 2010 gemeinsam mit Alexander Tebbe gegründet hat. Damals waren die beiden die Jungstars der Branche. Anfang 2011 ersteigerten sie ihr erstes Schiff, die „Maple Ingrid“, und schickten sich mit Unterstützung von Finanziers im Hintergrund an, die Szene ein wenig aufzumischen. Jung, dynamisch, erfolgreich. Die Botschaft in Zeitungsartikeln und Talkshows: Schaut her, da geht noch was in der altherwürdigen Branche.

Seit Tebbes Ausstieg Ende 2015 trägt Bunk die Verantwortung. Mit Rafal Mirski (42), Mitarbeiter der ersten Stunde und federführend verantwortlich für den Auf- und Ausbau der Auerbach Bereederung, und dem erfahrenen Banker und Pro-

jektentwickler Arne Seesemann (41) hat er zwischenzeitlich zwei Fachleute in die Geschäftsführung aufgenommen.

14 Schiffe im Management, darunter sieben eigene, 25 Mitarbeiter allein in der Landorganisation: Die Firma ist mittlerweile ziemlich erwachsen geworden – was geblieben ist, ist das Bemühen um flache Hierarchien und eine muntere Unternehmenskultur, die Offenheit für frische Ideen signalisiert.

| Faible für China | Familiär und regional ist Bunk kein bisschen maritim vorgeprägt. Aufgewachsen im Hessischen, habe er nach dem Abitur „das Weite“ gesucht – und es zunächst beim Studium der Volkswirtschaftslehre und Philosophie in Edinburgh gefunden. Noch weiter weg war dann Hongkong, wo er ein Auslandsjahr verbringt – ein „grandioses Erlebnis“. Knapp 20 Jahre ist das her. Die Stadt ist damals noch sehr britisch geprägt, aber der chinesische Part fasziniert Bunk noch mehr: In Peking absolviert er deshalb einen vierwöchigen Mandarin-Intensivkurs und schreibt sich nach dem Examen in Schottland für Sinologie in Heidel- →



Start-up-Relikt. Kickerturniere sind im Arbeitsalltag der Reederei Auerbach selten geworden.

→ berg ein. „Der Fokus lag dabei eindeutig auf der Sprache.“ Die Kenntnisse kann Bunk dann im Rahmen eines Stipendiums in Shanghai vertiefen.

VWL, Philosophie, Sinologie? Nicht gerade die klassische Reederausbildung. „Man lernt da aber durchaus Dinge, die hilfreich fürs tägliche Geschäft sind“, sagt Bunk. Zum Beispiel über Logik und zwischenmenschliche Beziehungen. Zum Beispiel, dass Schwarz und Weiß nicht existieren und es auf die Grautöne ankommt.

2005 hat er dann also „seinen Gemüsegarten beisammen“ – aber keine rechte Idee, was er damit anfangen soll. Klar ist nur, dass er Mandarin sprechen und auch in China arbeiten will. Er scannt die unterschiedlichsten Branchen und bleibt schließlich bei Logistik hängen: „In globalen Märkten Warenströme organisieren – das klingt spannend.“

Da trifft es sich, dass die traditionsreiche Reederei Ernst Russ, damals noch in Familienhand, gerade eine weitere Niederlassung in China eröffnet hat. Er heuert an und durchläuft zunächst verschiedene Stationen in Hamburg, bevor er Ende 2007 die Leitung des Büros in Shanghai übernimmt. Drei Jahre bleibt er in Fernost, sein zweiter Sohn wird dort geboren.

| Perfekte Ergänzung | Und dann? Der Sprung ins kalte Wasser, in die Selbstständigkeit. Alexander Tebbe, den er von Russ in Hamburg kennt, spricht ihn an. Ob man nicht gemeinsam was Eigenes auf die Beine stellen wolle? Dass seine Frau ihn bei der Entscheidung unterstützt, gibt für Bunk den Ausschlag: „Verständnis für den hohen zeitlichen

Aufwand ist ein Eckpfeiler für unternehmerisches Agieren.“ Denn es ist schließlich Zeit, die für die Familie fehlt. Der Zeitpunkt erscheint den beiden Gründern interessant: „Wir sind damals allerdings von einem schnelleren Zyklus ausgegangen“, sagt Bunk. Die Idee: günstig Schiffe kaufen, selbst die Ladung organisieren, von steigenden Märkten profitieren. Sie gründen eine Reederei, die sich aufs Projektgeschäft konzentrieren soll, und werben Geldgeber an, die anders als in der Branche üblich ins Unternehmen und nicht in einzelne Schiffe investieren.

Tebbe und er ergänzen sich perfekt: der eine mehr Sprinter, der andere mehr Langstreckenläufer, der eine sprudelt vor Ideen, der andere sorgt für die Bodenhaftung. „Das waren viereinhalb sehr inspirierende Jahre“, sagt Lucius Bunk rückblickend. Die Entscheidung, sich als Unternehmer zu versuchen, hat er nicht bereut. Und: „Alleine hätte ich das nicht geschafft.“

Die Reederei wächst allerdings nicht so schnell wie erwartet – auch weil sich die Märkte nicht erholen. Mit den elf Investoren, die am Unternehmen beteiligt sind, gibt es einen regen Austausch – und man ist sich einig, dass die Rahmenbedingungen stimmen müssen. „Das Kapital ist da, aber es gibt keinen Anlagedruck“, beschreibt Bunk die konservative Geschäftspolitik, die die Firma prägt.

Erst in den vergangenen anderthalb Jahren haben sich einige Gelegenheiten ergeben. Flankiert von innovativem Crowdinvesting, kommt etwa ein weiteres Schiff hinzu, außerdem bringt die dänische Reederei Thorco einige Frachter in die Auer-

bach-Bereederung ein. Die Zahl der Schiffe und die Zahl der Mitarbeiter haben sich innerhalb kurzer Zeit verdoppelt.

| Gesunde Größe | Zwischendurch gibt es auch noch zwei Episoden, die die Chance zu Größerem bergen: Bei einem Neubauprojekt arbeitet Auerbach intensiv mit den Reedereien Krey und Briese zusammen, Letzterer einer der Weltmarktführer im Schwergut-Segment. Die Zusammenarbeit intensiviert sich, Mitte 2016 zieht Bunk zusätzlich zu seinen Aufgaben bei Auerbach zu Roelf Briese in die Chefetage des Leerner Unternehmens ein. Doch nach einem Jahr trennen sich die Wege wieder. Die Neubauten werden wegen der Pleite der chinesischen Werft nicht realisiert, Auerbach erhält die Anzahlung 2018 verzinst zurück.

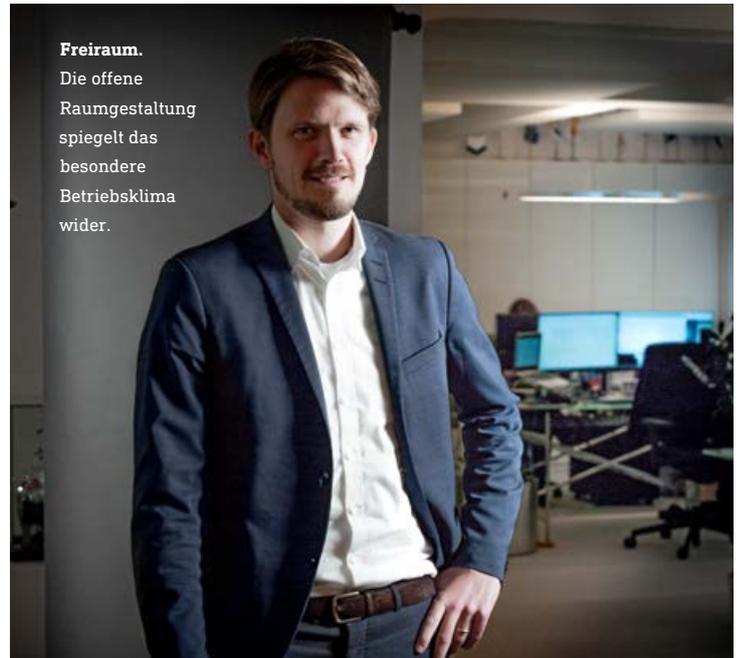
Mit dem angeschlagenen Schiffsfianziierer Nord/LB verhandelt das Unternehmen 2019 über den Kauf eines Pakets





Wir müssen Interesse und Begeisterung für die Schifffahrt wecken. Nur so können wir die kreativen Köpfe des Landes anziehen.

Lucius Bunk, Reederei Auerbach



Freiraum.

Die offene Raumgestaltung spiegelt das besondere Betriebsklima wider.

mit 42 Mehrzweckfrachtern, bekommt schließlich aber doch nicht den Zuschlag.

Dass organisches Wachstum nicht reicht, findet Bunk nach wie vor. Doch mittlerweile hält er eine Flotte von 20 bis 30 Schiffen für eine gesunde Größenordnung. Damit lasse sich vor dem Hintergrund steigender regulatorischer Anforderungen in diesem global agierenden Segment ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleisten. „Wir müssen wachsen, um eine Daseinsberechtigung zu haben.“

Aber wie lässt sich das künftige Geschäft, wie lassen sich neue Schiffe finanzieren? Das Hauptproblem der Branche ist auch eins für Auerbach: „Da sehe ich uns noch nicht in sicherem Fahrwasser.“ Einige der Auerbach-Schiffe haben zwölf Jahre auf dem Buckel. Und weil die Unternehmen in dem Segment seit Jahren keine Luft für Investitionen haben, fehlt es an Kaufgelegenheiten jüngerer Gebrauchttonnage auf dem Markt. Dass die Reederei in den ver-

gangenen zwei, drei Jahren eine „vernünftige Entwicklung hingelegt“ habe, sei mithin kein Grund, die Füße hochzulegen.

„Man muss sich immer neu erfinden und in Bewegung bleiben“, sagt Bunk. Eine seiner vordringlichen Aufgaben sieht er darin, Freiräume für Kreativität zu schaffen – auch um für junge Leute mit Potenzial als Arbeitgeber attraktiv zu bleiben. In Workshops denkt das komplette Team über die Optimierung interner Prozesse und die weitere Verbesserung der Flotten-Performance nach, sammelt aber auch Ideen für alternative Geschäftsmodelle. „Wir wollen hier Vorreiter bei der Digitalisierung sein und Sachen ausprobieren, die über das klassische Reederei-Business hinausgehen“ – idealerweise kämen dabei Dienstleistungen heraus, die sich auch extern vermarkten lassen.

In Bewegung bleibt Bunk auch privat. Zwar haben Hobbys wie Segeln, Klavierspielen und Kirchenchor unter dem vollen

Terminkalender gelitten, aber fürs Joggen und Schwimmen tun sich immer mal Lücker auf – und in der Stadt ist der 41-Jährige ausschließlich per Fahrrad unterwegs. Das Musizieren lebt wieder ein bisschen auf, seit bei seinen drei Kindern (12, 10 und 5 Jahre) das Interesse für Instrumente erwacht ist. „Meine freie Zeit gehört der Familie, und ich versuche dann, nicht nur physisch, sondern auch mental zu Hause zu sein.“

| Aktive Kommunikation | Der anfängliche Hype ums Unternehmen ist mittlerweile normalem Interesse gewichen. Bunk begrüßt diese Entwicklung, findet aber Kommunikation nach wie vor sehr wichtig: „Man muss aktiv erklären, was man tut.“ Das gelte auch für die Branche. Dem Verband Deutscher Reeder komme hier eine bedeutende Rolle zu: „Die Interessen der Schifffahrt gegenüber der Öffentlichkeit und auf den verschiedenen politischen Ebenen vernünftig zu vertreten, das wird einzelnen Reedern nicht gelingen.“

Es sei gut, dass jetzt auch die jüngere Reedergeneration stärker sichtbar werde. „Wir müssen Interesse und Begeisterung für die Schifffahrt wecken. Nur so können wir die kreativen Köpfe des Landes anziehen.“ Er hat diese Begeisterung noch, schwärmt vom globalen Zuschnitt des Geschäfts, von Begegnungen mit spannenden Charakteren und der Hemdsärmeligkeit, die vielfach noch gelebt wird.

Und wo ist der gereifte Jungreeder in fünf Jahren? „Bei Auerbach natürlich“, sagt er schmunzelnd – die Frage sei nur, wo die Reederei dann stehe. „Und genau das gilt es zu gestalten.“ |●●

Das ist Auerbach Schifffahrt

- gegründet 2010 von Lucius Bunk und Alexander Tebbe
- März 2011: Ersteigerung des ersten Schiffs „Maple Ingrid“
- Ende 2015: Ausstieg von Alexander Tebbe
- elf Investoren
- 25 Mitarbeiter an Land, 300 auf See
- aktuell 14 Schwergut- und Projektladungsschiffe (12.700 bis 19.600 Tonnen, Baujahr 2007 bis 2012) in der Bereederung, davon sieben eigene
- Im Auftrag des Windenergieherstellers Enercon bereedert Auerbach seit 2014 das „E-Ship 1“, das mit Unterstützung von Flettner-Rotoren fährt.

www.auerbach-schifffahrt.de

HHLA will klimaneutral werden – Rotterdam auch

••• Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) verstärkt ihre Anstrengungen für mehr Klimaschutz und Ressourcenschonung. Bis zum Jahr 2040 soll der gesamte Konzern klimaneutral sein. Die bisher bereits erfolgreich umgesetzte Nachhaltigkeitsstrategie wird künftig unter der Marke

„Balanced Logistics“ umgesetzt. Damit unterstreicht die HHLA ihren Anspruch, sowohl wirtschaftlich erfolgreich zu sein als auch soziale und ökologische Verantwortung zu übernehmen. „Wir haben unser Ziel einer Senkung der CO₂-Emissionen je umschlagendem Container um mindestens 30 Prozent bis 2020 bereits im vergangenen Jahr erreicht“, sagte Vorstandschefin

Angela Titzrath. Nun arbeite man daran, die absoluten CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 2018 zu halbieren.

Auch der Rotterdamer Hafen will ein umfangreiches Klimaschutz-Maßnahmenpaket umsetzen, so Allard Castelein, Chef des Hafenbetriebs Rotterdam. Das ambitionierte Ziel: den Hafen-, Industrie- und Logistikstandort Rotterdam, zugleich der größte Seehafen Europas, in den Status „CO₂-neutral“ zu überführen.
www.hhla.de www.portofrotterdam.com



Fortschritt. Die AGV-Flotte am HHLA-Containerterminal Altenwerder wird derzeit auf schnellladefähigen Lithium-Ionen-Batterieantrieb umgestellt.

Fehmarnbelt: Tunnelanbindung teurer

••• Die Anbindung der geplanten Fehmarnbeltquerung zwischen Deutschland und Dänemark dürfte nach einer Prognose des Bundesrechnungshofs rund 3,5 Milliarden Euro kosten. Das wäre mehr als viermal so viel wie die ursprünglich geplanten 817 Millionen Euro für Schienen und Straßen auf deutscher Seite. Auf Basis von Daten

der Bahntochter DB Netz gehe man von rund 3,5 Milliarden Euro für die „wirtschaftliche Vorzugsvariante“ aus, heißt es in einem Bericht des Bundesrechnungshofs an Haushaltsausschuss, Rechnungsprüfungsausschuss und Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags. Die Deutsche Bahn dementierte die Zahl.

www.bundesrechnungshof.de

Verbindung. Dieses Jahr verhandelt das Bundesverwaltungsgericht über Klagen gegen den Tunnel.

„Kairos“: LNG für Rostock

••• Das Hamburger Unternehmen Nauticor hat die erste Genehmigung für die Belieferung von Schiffen mit verflüssigtem Erdgas (LNG) im Hafen von Rostock erhalten. Damit ist die „Kairos“ das erste Bunkerschiff, das in einem deutschen Ostseehafen durch Schiff-zu-Schiff-Transfer andere Einheiten mit Flüssigerdgas versorgen darf. Die Langzeitgenehmigung wurde von den zuständigen Hafenbehörden ausgestellt und gilt laut Nauticor für mehrere Jahre. Eigner der „Kairos“ ist die Hamburger Reederei Bernhard Schulte.

www.nauticor.de



Containerumschlag. Scheldehafen gewinnt weitere Marktanteile dazu.

Antwerpen erneut im Plus

••• Zum siebten Mal in Folge ist der Güterumschlag im Hafen von Antwerpen 2019 gestiegen – auf insgesamt 238 Millionen Tonnen. Besonders deutlich war das Plus mit 6,9 Prozent beim Containerumschlag, der 11,87 Millionen Boxen erreichte. Während sich das Drybulk-Segment ebenfalls positiv entwickelte, blieben die Volumina bei Breakbulk und Liquid Bulk hinter den Vorjahreszahlen zurück. Der belgische Hafen ist nach Rotterdam und vor Hamburg unangefochtene Nummer 2 in Europa.

www.portofantwerp.com

Bremische Häfen im Minus

••• Wie erwartet ist der Gesamtgüterumschlag in den bremischen Häfen um 4,3 Prozent gesunken. Ein Grund ist die Verlagerung von Transatlantik-Diensten von Hapag-Lloyd zu Beginn des Jahres von Bremerhaven nach Hamburg. Der Umschlag ging im Vergleich zum Vorjahr um neun Prozent auf 4,96 Millionen Standardcontainer (TEU) zurück. Beim Autoumschlag war ein Minus von 3,3 Prozent auf 2,1 Millionen Fahrzeuge zu verzeichnen. Terminalbetreiber Eurogate konnte die Verluste in Bremen mit Zuwächsen in Hamburg, Wilhelmshaven und im Ausland überkompensieren.

www.bremenports.de

Profiteur. In Hamburg hat Eurogate deutlich mehr Container umgeschlagen.



Pilotprojekt. Die InvaSave 300 von Damen ist auf einem Ponton befestigt. Das macht sie besonders flexibel. Sie schafft 300 Kubikmeter Wasser pro Stunde.

Ballastwasser: Hamburger Hafen testet mobiles System

••• Cholera-Bakterien aus Singapur, Algen aus Shenzhen oder Krebse vom Golf von Mexiko: Das Ballastwasser zur Stabilisierung von Schiffen ist häufig mit Organismen belastet. Wird es ungefiltert ins Hafenwasser abgelassen, kann es das empfindliche ökologische Gleichgewicht durcheinanderbringen. Seit 1. November 2019 ist deshalb eine mobile Ballastwasser-Reinigungsanlage

in Hamburg in Betrieb – die erste in einem europäischen Hafen. Schirmherr der Testphase ist die Behörde für Umwelt und Energie in Hamburg, die das Projekt mit 300.000 Euro bezuschusst. Betrieben wird die Anlage, die auf einem Ponton längsseits von Schiffen gehen kann, vom Hamburger Entsorgungsspezialisten Jongen. Der Test soll zunächst drei Monate laufen.

Hamburg startet Landstrom-Offensive

••• Der Hamburger Senat hat den Ausbau der Stromanschlüsse für Schiffe beschlossen. Als erster Hafen in Europa soll Hamburg in drei Jahren eine umweltfreundliche Stromversorgung auch für große Containerschiffe anbieten. An insge-

samt acht Anschlusspunkten sollen sich Container- und Kreuzfahrtschiffe künftig mit Strom aus dem Hamburger Netz versorgen können. Technisch anspruchsvoll, denn ein ans Stromnetz angeschlossenes Kreuzfahrtschiff kann den Energiebedarf einer Kleinstadt haben. Derzeit ist Strom vom Land für Reedereien deutlich teurer als der an Bord produzierte. Die Bundesregierung will hier gegensteuern, außerdem soll die EEG-Umlage sinken.



Vorreiter. In Altona wird die „AIDAsof“ der Reederei AIDA Cruises mit Landstrom versorgt.

Rasant. Mit dem neuen „Halunder Jet“ ist seit 2018 die dritte Generation des Helgoland-Katamarans im Hochsee-Einsatz. Ab Cuxhaven nimmt er richtig Fahrt auf.



Erfolg in Hig

| **FRS-Reederei** | Von Flensburg in die Welt: Wie die Förde Reederei Seetouristik (FRS) vom lokalen Butterfahrten-Betreiber zum Global Player für schnelle Fährverbindungen wurde. Text: Gunther Meyn, Fotos FRS

h speed

10
Länder



International. Die Flensburger Reedereigruppe betreibt rund um den Globus Fährverbindungen. Derzeit ist sie mit ihren Unternehmenseöchtern in zehn Ländern aktiv.



Quelle: Gert Uwe Detlefsen

Die Anfänge an der Förde

••• Das Bild zeigt den Flensburger Hafen um 1880. Noch dominiert hier der Warenverkehr. Im Vordergrund schlagen kleine Küstensegler ihre Ladung um. In der Mitte liegt die „Seemöve“. Das Dampfschiff ist ein echter Pionier. Mit ihm können sich Ausflügler erstmals auf einen Törn über die Förde mit Zwischenstopp in den benachbarten Ortschaften begeben. Schnell entwickelt sich ein Konkurrenzkampf um die lukrative Kundschaft.



Vereint. Die Hauptsitze der beiden ehemaligen Konkurrenten sitzen Tür an Tür. Eigentümer der „Förde Reederei Seetouristik“ (FRS) sind drei alteingesessene Flensburger Familien.

Elegant. Die „Wappen von Hamburg“ (Baujahr 1965) zählte zu den größten deutschen Seebäderschiffen – für viele war sie auch das schönste.

Flensburg im Jahr 1866. Es ist die Blütezeit der Industrialisierung, die Ära der Dampfmaschinen. Die Stadt liegt an einer malerischen Bucht, dahinter die Förde, das Tor zur Ostsee. Doch nur wenige der damaligen Bewohner kommen über die örtliche Mürwik-Kupfermühle hinaus. Die matschigen, unzugänglichen Landstraßen eignen sich ohnehin nicht für Familienausflüge. Befestigte Wege sind damals noch eine Rarität.

Da hat der Kaffee- und Colonialwarenhändler Friedrich Mommse Bruhn eine grandiose Idee: Zusammen mit zwei Kaufleuten ordert er ein Dampfschiff. Am 1. Mai 1866 nimmt die 17 Meter lange und 24 PS starke „Seemöve“ den Liniendienst zwischen Flensburg und Gravenstein (heute: Grästen) auf. Es ist die Geburtsstunde der Personenschiffahrt auf der Förde. Die Nachfrage ist groß, weitere Ausflugsdampfer werden eingesetzt, betrieben von der „Flensburg-Ekensunder Dampfschiffahrtsgesellschaft“ – eine Vorgängerin der im Jahr 1935 gegründeten Förde-Reederei GmbH.

| Alles in Butter | Jahrzehnte später: Nach dem Zweiten Weltkrieg beginnt für die Personenschiffe die legendäre Ära der Butterfahrten. Auf Tagesausflügen nach Dänemark können Passagiere in den Bordshops der Schiffe zollfrei einkaufen. Günstige dänische Butter, später Schnaps, Tabakwaren und Parfüm landen in großen Mengen in den Einkaufsstütten der Reisenden. Allein

im Jahr 1980 wird an Bord eine Milliarde Zigaretten verkauft.

Für die lokalen Reedereien sind die Duty-free-Verbindungen ein lukratives Geschäft. In Flensburg gibt es mit der „Förde-Reederei GmbH“ und der „KG Seetouristik“ gleich zwei große Anbieter, die in friedlicher Koexistenz von den Minikreuzfahrten vor der Haustür profitieren.

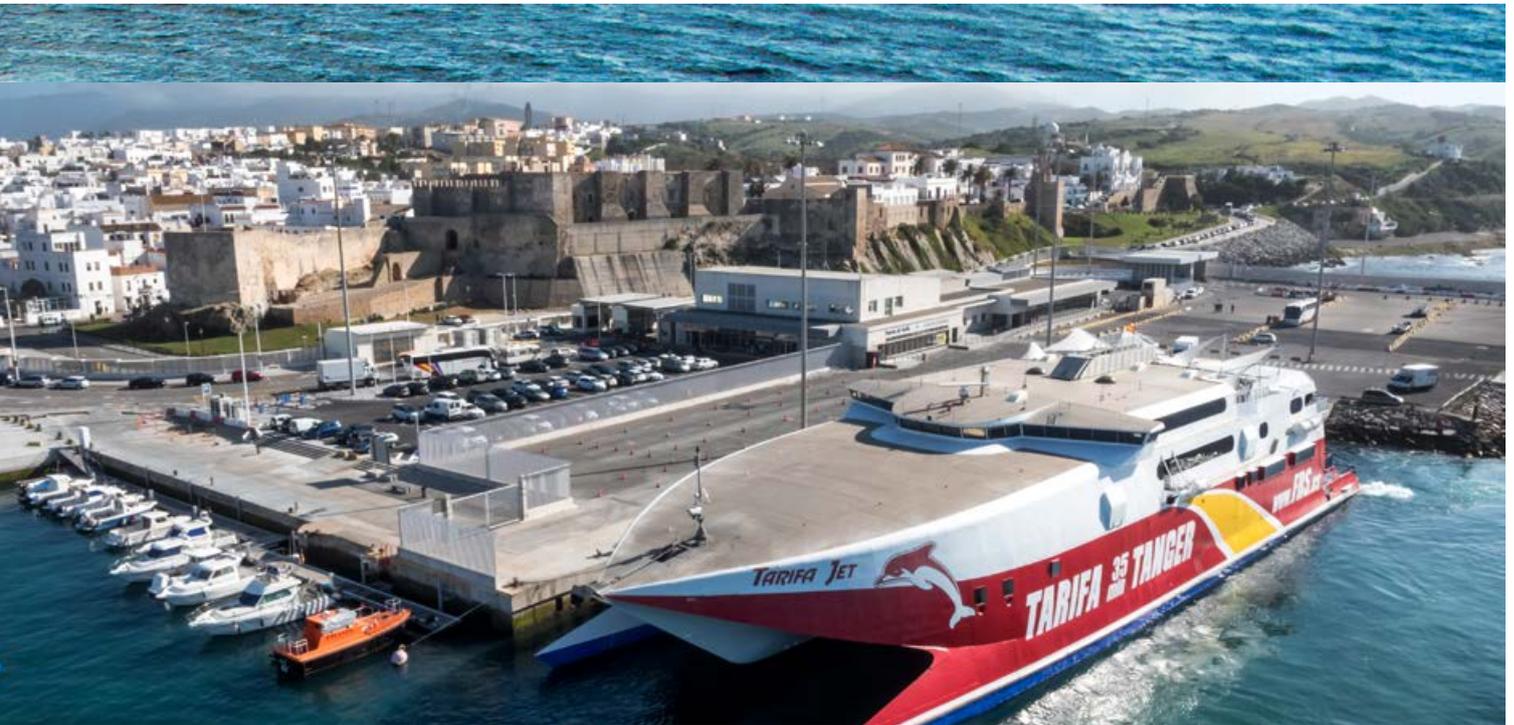
Kurios: „Beide Unternehmen sind Nachbarn, deren Hauptsitze in der Flensburger Innenstadt direkt nebeneinander“, sagt FRS-Sprecherin Birte Dettmers.

Doch 1991 läutet ein EuGH-Urteil das Ende der Butterfahrten ein. Ein großer deutscher Lebensmittelhändler hatte gegen die zollfreie Konkurrenz auf See geklagt. Immerhin bleibt den Schiffsbetreibern eine Schonfrist bis zum 1. Juli 1999.

59
Schiffe

| Kooperation statt Konkurrenz | Die beiden Flensburger Reedereien erkennen die Zeichen der Zeit und wappnen sich für eine Zukunft ohne ertragreiche Buttertörns. Man beschließt, sich zusammenzutun. 1991 gründen die zwei Traditionshäuser die „FRS Förde Reederei Seetouristik GmbH & Co. KG“. Mit der Rømø-Sylt-Linie bringt die „Förde-Reederei“ ihr erfolgreiches zweites Standbein ins Firmenportfolio ein. Seit 1979 betreibt sie die einzige Fährverbindung zu Deutschlands beliebtester Ferieninsel. Sie ist eine günstige Alternative zum Bahntransfer über den Hindenburgdamm und wird vor allem von





Blitzschnell. Der imposante „Tarifa Jet“ benötigt für die Kontinentalquerung von Tarifa (Spanien) nach Tanger (Marokko) lediglich 35 Minuten.

Fuhrunternehmen genutzt, die regelmäßig Güter nach Sylt transportieren. Für die niedrigeren Transferkosten nehmen sie auch den etwa 100 Kilometer langen Umweg über Dänemark in Kauf.

Auch die „Seetouristik“ betreibt erfolgreich Inselverkehr. Seit 1984 setzt sie die „Wappen von Hamburg“ im Liniendienst Hamburg – Cuxhaven – Helgoland ein. Das elegante, 100 Meter lange Seebäderschiff – auch „Weißer Schwan der Nordsee“ genannt – befördert jede Saison mehr als 100.000 Fahrgäste und zählt zu den bekanntesten Blickfängen im Hamburger Hafen.

| 35 Minuten bis Afrika | Mit ihrer neu geschmiedeten Allianz ist das Förde-Duo deutlich breiter aufgestellt als die Butterfahrt-Konkurrenten. Der Kurs ist klar: Künftig will man weiter expandieren und neue Märkte erschließen. Das Konzept geht auf. Aus zwei ehemaligen Lokalmatadoren ist mittlerweile eine global agierende Fährreederei mit 59 Schiffen geworden, die mehr als 2.000 Mitarbeiter aus 42 Ländern beschäftigt.

Beispiel Mittelmeer: Mit ihren Töchtern FRS Iberia und FRS Maroc betreiben die Flensburger seit dem Jahr 2.000 zwei ganzjährige Schiffsverbindungen über die Straße von Gibraltar. Auf den Routen kommen drei Hochgeschwindigkeitsfähren zum Einsatz. Sie schaffen den Sprung über den Kontinent in nur 35 Minuten. Ein echter Hingucker ist der aerodynamisch-

futuristische „Tarifa Jet“: Der knapp 87 Meter lange Sprinter ist bis zu 42 Knoten (rund 78 km/h) schnell – inklusive 777 Passagieren und 175 Pkws.

Die zwei anderen RoPax-Flitzer „Algeciras Jet“ und „Ceuta Jet“ waren zuvor bereits zwischen Tallin und Helsinki im FRS-Dauereinsatz. „Mit unserer ersten Auslandstochter Nordic Jetline haben wir uns damals die internationalen Sporen verdient“, so Dettmers. Nach 2004, dem Jahr des EU-Beitritts Lettlands, ist aber auch hier Schluss mit Duty-free. Vier Jahre später stellt die Reederei ihre Baltikum-Route ein.

Zwischen Spanien und Marokko bzw. der spanischen Exklave Ceuta sind die Schwesterschiffe nun wieder lukrativ unterwegs. Mit den RoPax Fähren „Kattegat“ und „Tanger Express“ verbinden die Flensburger außerdem Spanien und Gibraltar mit der marokkanischen Hafenstadt Tangier Med – einem der wichtigsten Umschlaghäfen Nordafrikas. „Die Schiffe können auch Schwerlasten und Projektladung transportieren“, so Dettmers.

Die Europa-Afrika-Linien bescheren FRS seit Jahren steigende Geschäftszahlen. Mit 1,7 Millionen Passagieren und 317.000 beförderten Fahrzeugen gehören FRS Iberia und FRS Maroc heute zu den

wirtschaftlich erfolgreichsten Mitgliedern der Reederei-Gruppe.

Komplettes Neuland betritt FRS mit der Charter der „Volcán del Teide“. Sie verbindet seit Juli 2018 das spanische Festland mit Lanzarote (Arrecife), Gran Canaria (Las Palmas) und Teneriffa – den drei wichtigsten Häfen der Kanarischen Inseln.

| Exil in Amerika | Rund 9000 Kilometer westlich und einen Ozean weiter ist ebenfalls ein FRS-Katamaran im

Fährdienst: die ehemalige Helgoland-Fähre „Halunder Jet“. Sie pendelt seit 2017 als „Clipper V“ täglich zwischen der US-Metropole Seattle und Victoria auf Vancouver Island. Die malerische kanadische Insel ist quasi das Sylt der nordamerikanischen

Ostküste und beliebt bei großstadtgestressten Kurzurlaubern, die mit dem Schiffsticket auch Hotelpakete buchen.

„Für ihren neuen Einsatzort mussten wir die Hochgeschwindigkeitsfähre Kanada-konform umrüsten und zugleich die strengen Regularien der U.S. Coast Guard erfüllen“, erklärt Dettmers. Der Aufwand hat sich gelohnt: Bereits in ihrer ersten Saison beförderte die „Clipper V“ 220.000 Passagiere – mehr als seinerzeit im Helgoland-Dienst. →

7,9 Mio
Passagiere



Multifunktional. Mit der „Windcat“-Flotte sind die Flensburger auch im Offshore-Business unterwegs.

2.000
Mitarbeiter



Neuzugang. Die 175 Meter lange „Volcán del Teide“ bedient die jüngste und bislang längste FRS-Route. Innerhalb von 26 Stunden befördert sie maximal 1.457 Passagiere und 300 Fahrzeuge von Huelva (Festland-Spanien) nach Arrecife (Kanaren).

→ Den innerdeutschen Inselverkehr übernahm 2018 ihr stolzer Nachfolger, der neue „Halunder Jet“. Der hochmoderne Katamaran ist größer, leistungsfähiger und komfortabler als sein erfolgreicher Amtsvorgänger und verfügt über deutlich mehr Freideckfläche zum Seeluft-Schnuppern. Zwischen März und Oktober 2019 haben rund 200.000 Inselnfans und -bewohner die schnelle Schiffsverbindung von Hamburg über Cuxhaven nach Helgoland gebucht. „Wir waren zu 83 Prozent ausgelastet“, bilanziert Birte Dettmers. Die FRS-Pressesprecherin ist in Personalunion Geschäftsführerin von FRS Helgoline,

Syltfähre und Hanse Ferry mit der Hamburg-Fähre „Kleine Freiheit“.

| Rasante Kernkompetenz |

Bereits seit 1996 setzt FRS auf Hochgeschwindigkeitsfähren. Pionier war der „Hanse Jet“ – 40 Meter lang und 36 Knoten schnell, mit Platz für 342 Fahrgäste. Der Katamaran erfüllte zudem als erstes Schiff den Internationalen Sicherheitscode für Hochgeschwindigkeitsfähren (Typ A). „Durch unsere vielfältigen und langjährigen Aktivitäten in diesem Segment haben wir uns als Spezialist für Fast Ferrys etabliert“, so Dettmers. Dieses Know-how hat sich bis an den Golf von Oman herumgesprochen. Dort leistet sich der örtliche Scheich eine kleine Flotte an Highspeed-Katamaranen. FRS betreut und managt diese Schiffe als Service-Provider. Prunkstück ist die HSC „Hormuz“ – mit 55 Knoten (102 km/h) Spitzengeschwindigkeit die derzeit schnellste Highspeed-Fähre der Welt.

Selbst in Albanien verfügt die breit aufgestellte FRS-Gruppe über ein Standbein. Die Fähreederei ist hier nicht im Liniendienst, sondern als Terminalbetreiber im Hafen von Durrës tätig. Durrës ist Hotspot für den Waren- und Personenverkehr zwischen Albanien und den italienischen Häfen Bari und Ancona. FRS kümmert sich um Management, Betrieb und Wartung des

Knotenpunkt für maritimes Know-how aus aller Welt

••• Von Zypern aus rekrutieren die Flensburger ihr maritimes Fachpersonal. Seit 2011 übernimmt FRS Shipmanagement Ltd. mit Sitz in Limassol die Bereederung und das Crewing für sämtliche Unternehmenstöchter. Die Reederei-Gruppe beschäftigt derzeit Mitarbeiter aus 41 Ländern. Am Standort Zypern werden Fortbildungsprogramme und maritime

Trainings angeboten sowie Dienstleistungen wie Softwarelösungen für einen effizienten Schiffsbetrieb entwickelt.





Emissionsarm. 2018 feierte die LNG-Fähre „Rømø-Express“ als zweites Schiff im Sylt-Verkehr Premiere.

gesamten Fährterminals. „Hier könne wir unsere Erfahrungen im Handling unterschiedlicher Schiffstypen einbringen“, erklärt Dettmers.

| Saubere Sache | Die Flensburger Allrounder sind auch Pioniere im Bereich emissionsfreie Schifffahrt. Seit 2014 betreibt die Unternehmenstochter „Weiße Flotte“ vier Solarfähren für die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). „Die Technik funktioniert absolut zuverlässig“, bestätigt Dettmers. „An sonnigen Tagen müssen die Akkus nicht ein Mal an die Ladestation.“ Auch in der Autostadt Wolfsburg setzt die „Weiße Flotte“ auf sauberen Antrieb mittels Photovoltaik. Hier sind mit der „Sünje“ und der „Aluna“ zwei Solarfähren unterwegs, die FRS im Auftrag von Volkswagen für Ausflugstouren auf dem Mittellandkanal einsetzt.

Aber nicht nur in der Binnenschifffahrt tritt FRS auf die Emissionsbremse: Mit der „Rømø Express“ betreibt die Reederei-Gruppe seit dem vergangenen Jahr ihre erste LNG-Fähre.

Die meisten Passagiere befördern die Flensburger entlang der Mecklenburgischen Ostseeküste. Rund 4,7 Millionen Personen nutzen jährlich die Wassertaxis, Passagier- und Autofähren der „Weißen Flotte“, die hier ihr Kerngeschäft bestreitet. Bereits kurz nach der Wende hatte sich FRS die ehemalige DDR-Ostseeflotte einverleibt – und mit ihr 44 Ausflugsdampfer. Inzwischen wurde sie auf 17 Schiffe abgespeckt, modernisiert und optimiert. Zwischen Rügen und Hiddensee kommt sogar der FRS-Eisbrecher zum Einsatz, um die zugefrorene Fahrhinne zu knacken.

| Offshore-Expertise | Jenseits von Rügen, weit draußen in der Ostsee, liegt ein weiteres FRS-Revier: Hier ackern täglich die Crew Transport Vessels (CTWs) von FRS Windcat Offshore Logistics (FWOL) – einem Joint-Venture mit dem holländischen



Emissionsfrei. Sonnenkollektoren auf den Dächern versorgen die Wolfsburger Solarfähren mit Strom.

Partner Windcat Workboats. Die „Windcats“ absolvieren jährlich rund 200.000 Crew-Transporte zu den großen Offshore-Anlagen, darunter „Baltic 1“, „Baltic 2“ und „Wikinger“. Auch in diesem Segment konnte die Flensburger Reederei-Gruppe ihren Emissionsausstoß verkleinern. Dank des patentierten Windgrip-Systems müssen die CTVs weniger Schiffsbewegungen ausgleichen. Das erhöht die Sicherheit an Bord und spart bis zu 30 Prozent Treibstoff im Vergleich zum Wettbewerb.

Ob klassische Fährverbindungen mit RoRo-Schiffen oder Highspeed-Ferries, ob Offshore-Services, Binnenschifffahrt, Shipmanagement oder Terminalbetrieb – es gibt wohl kaum eine Reederei, die über ein so breites maritimes Portfolio verfügt wie

FRS. „Wir schauen uns regelmäßig nach möglichen neuen Projekten um, die sich langfristig wirtschaftlich betreiben lassen“, so Dettmers. Ihre jüngste Unternehmenstochter haben die Flensburger kürzlich in Polen gegründet. Mit FRS Offshore Polska will man in Zukunft am aufstrebenden polnischen Offshore-Business partizipieren.

Doch nicht alle Expansionspläne der FRS-Gruppe gelingen. Mitunter macht ihnen auch die weltpolitische Lage einen Strich durch die Rechnung: „Während Obamas Präsidentschaft waren wir kurz davor, einen Fährdienst zwischen Miami und Kuba zu installieren“, erinnert sich Dettmers. „Aufgrund der Politik seines Nachfolgers mussten wir dieses Vorhaben dann aber leider begraben.“ ■■■

Traditionell. Für die Berliner Verkehrsbetriebe betreibt FRS „Weiße Flotte“ das Ruderboot „Paule III“. In elf Ruderschlägen geht es über die Müggelspree von Rahnsdorf nach Müggelheim.



Schwere Jungs

| Zulieferer-Serie | Im Hafen und auf See: Liebherr Rostock liefert für den maritimen Güterumschlag zuverlässige Kranlösungen. Seit August 2019 verstärkt ein neuer Superkran den Standort in Rostock.

Text: Sabrina Junge; Fotos: Liebherr

Die Flexiblen

Die Hubkraft von Schiffskranen variiert je nach Ausrichtung. Im Stückgutbereich müssen die Krane etwa bis zu 450 Tonnen heben können.



Die Kassenschlager

Hafenmobilkranne sind das meistverkaufte Produkt der Liebherr-MCCtec Rostock. In diesem Segment ist das Unternehmen Weltmarktführer.

Im Rostocker Seehafen gibt es einiges zu sehen, was das Herz von Logistik- und Industrieliebhhabern höherschlagen lässt: traditioneller Güterumschlag, moderne Terminaltechnologie, innovative Ingenieurskunst auf diversen Werften. Seit August 2019 hat der Hafen ein weiteres Highlight: den Schwerlast-Portalkran TCC 78000.

„Der Neue“ von Liebherr misst stolze 164 Meter bei aufgerichtetem Ausleger und kann Maximallasten von 1.600 Tonnen heben – das entspricht etwa 32 Passagierflugzeugen vom Typ Airbus A321. Damit gehört er zu den größten und stärksten Schwerlast-Portalkranen der Welt. Gebaut hat ihn Liebherr Rostock für den eigenen Standort. Hier soll der TCC 78000 künftig Lasten heben, die in der Vergangenheit nicht zu bewegen waren. Die ersten dicken Brocken hatte er bereits am Haken.

| Der Koloss von Rostock | Vorbei an Produktionshallen, fertiggestellten Kranen und an über das weitläufige Liebherr-Gelände radelnden Mitarbeitern geht es zum Revier des TCC 78000. Hoch ragt der rot-weiß gestreifte Mast in den strahlend-blauen Rostocker Himmel. Sein 60 Tonnen schwerer Haken wiegt sich sacht im Wind. „Im Englischen spricht man bei Kranen umgangssprachlich immer von ‚she‘, also ihr. Bei uns hat sich für den TCC 78000 eher ‚er‘ durchgesetzt. Da müssen wir uns vielleicht noch einen anderen Spitznamen überlegen“, sagt Leopold Berthold, Geschäftsführer Vertrieb bei Liebherr-MCCtec schmunzelnd. Bislang werde er intern ganz nüchtern „TCC“ genannt – das →

Teamwork.

Ein Hafenmobilkran wird im Tandemhub auf ein Mehrzweckschiff verladen.



Routinier. Leopold Berthold ist seit 1989 bei Liebherr. 2012 ging er nach Rostock.



→ steht für Travelling Cargo Crane.

Denn der Kran ist nicht nur stark, sondern auch mobil: Das 30 Meter breite graue Stahlportal, auf dem der Kran thront, steht nämlich auf Gleisen. So kann der Koloss auch unter Volllast die 420 Meter vom Liebherr-Gelände zum Hafentiegeplatz entlang der Kaikante problemlos zurücklegen.

| Gewaltige Dimensionen | Dort liegt gerade das Spezialschiff „Orion“. Es soll künftig ausgediente Offshore-Öl- und Gasförderanlagen demontieren. Liebherr fertigt dafür einen Offshore-Schwerlastkran der nächsten Generation: den Heavy Lift Crane (HLC) 295000 mit einer Hubkapazität von 5.000 Tonnen bei einer Ausladung von mehr als 30 Metern. „Es ist der leistungsfähigste Kran, den wir je gebaut haben. Um den Megakran überhaupt in der Stahlbauhalle fertigen zu können, haben wir sogar das Tor der Halle erweitert“, so Berthold.

Der TCC 78000 bringt die schweren Bauteile seines größeren Verwandten anschließend Stück für Stück zur „Orion“ und hievt sie an Bord. „Der Hauptgrund

für die Installation des TCC 78000 war es, maritime Krane dieser Di-

mension sicher und wirtschaftlich aufbauen zu können“, sagt Berthold. „Steht gerade kein Projekt in dieser Größenordnung an, wird der TCC 78000 einerseits intern für Produktions-, Transport- und Versandhübe eingesetzt“, sagt Gregor Levold, Leiter der Versandabteilung. „Zum anderen verkaufen wir die Hubkraft des Krans an Dritte.“ Erste Anfragen regionaler Unternehmen habe Liebherr bereits erhalten. „Wir rechnen aber auch mit überregionalen und internationalen Interessenten“, so Levold.

| Made in Europe | Liebherr-MCCTec fertigt aber nicht nur Krane in Megaformat – das Unternehmen verfügt auch über eine breite Expertise im gesamten Segment des maritimen Güterumschlags. Stahlbau, Montage, Beschichtung: In Rostock werden Schiffs-, Hafemobil- und Offshore-Krane entwickelt und gefertigt. Reachstacker und Komponenten für Containerkrane gehören ebenfalls zum Produktportfolio. Weitere Bauteile entstehen in den Schwesterwerken in Nenzing (Österreich), Killarney (Irland) und



Experte. Gregor Levold vermarktet den TCC 78000. Der gebürtige Rostocker ist seit 2014 im Unternehmen.

Sunderland (England). „Da setzen wir ganz auf europäisches Ingenieurshandwerk“, so Berthold.

Das habe vor allem mit dem hohen Qualitätsanspruch zu tun. Der stehe nämlich auch für die Kunden an erster Stelle.

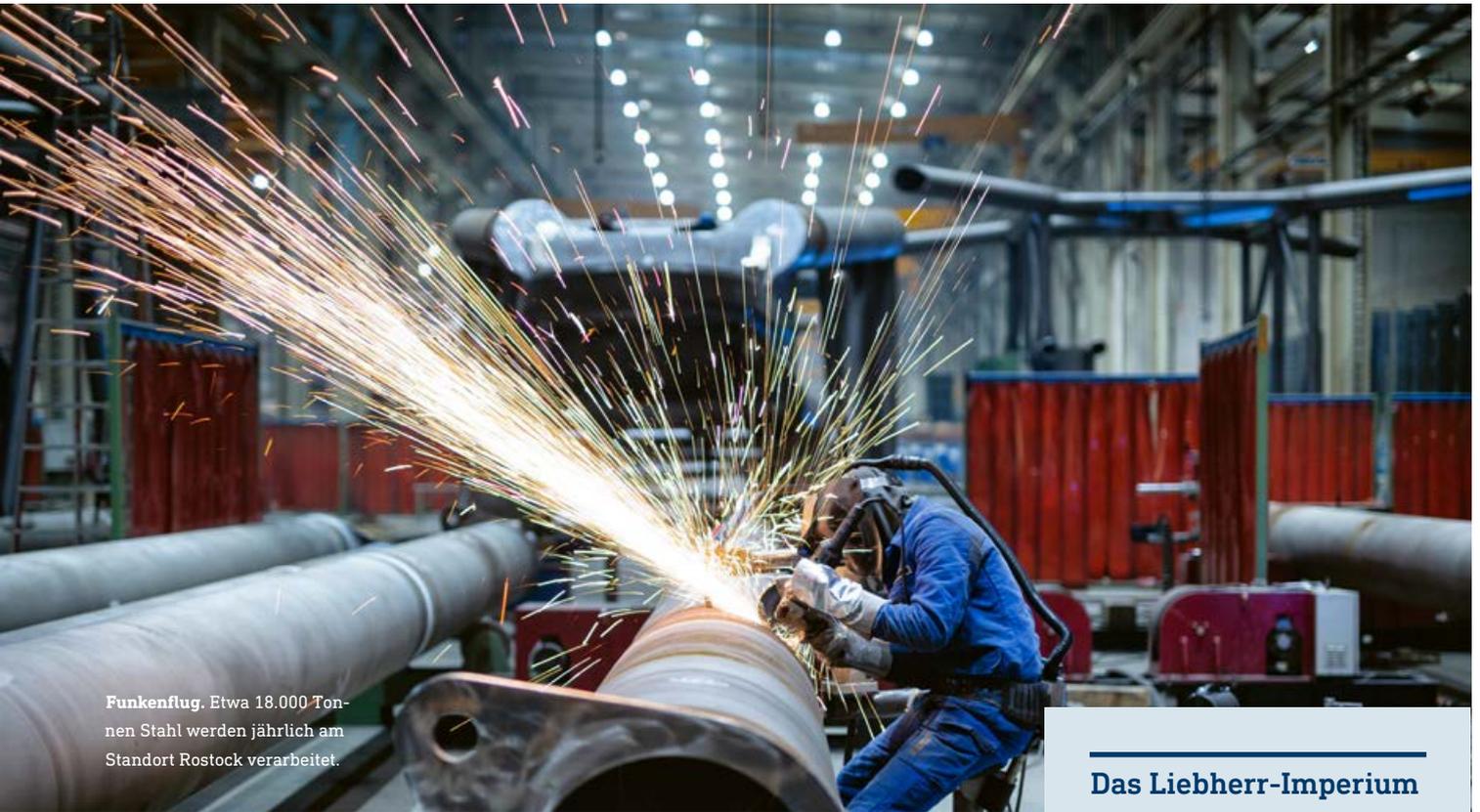
An Bord von Mehrzweckschiffen gehören Schiffskrane zu den wichtigsten Werkzeugen – sie sind für das Löschen der Ladung essenziell. „Bei einem typischen Mehrzweckschiff, das zwischen 20 und 25 Millionen Euro kostet, machen die Krane etwa zehn Prozent des Schiffswerts aus“, erklärt Berthold. Zwickt es bei den Kranen unterwegs unverhofft doch mal, gewährleistet Liebherr mit seinem weltweiten Servicenetzwerk sofortige Hilfe. Die Auftragslage im Bereich der Schiffsdeckkrane sei jedoch leicht rückläufig, so der Österreicher.

| Wirtschaftliches Schwergewicht | Ein wahrer Kassenschlager sind dagegen die bereiften Hafemobilkrane. Ungefähr jeden dritten Tag wird einer auf dem Liebherr-Gelände fertiggestellt. „In diesem Bereich sind wir Weltmarktführer. Er macht 60 Prozent unseres Tagesgeschäfts aus“,

Der Gigant

Der TCC 7800 ist so gewaltig, dass er sich auf Doppelschienen an der Kaikante fortbewegt – normalerweise reicht eine Schiene pro Seite.





Funkenflug. Etwa 18.000 Tonnen Stahl werden jährlich am Standort Rostock verarbeitet.

Das Liebherr-Imperium

••• Die Liebherr-Firmengruppe erwirtschaftete 2018 über 10 Milliarden Euro. Über 46.000 Menschen arbeiten in elf Geschäftsfeldern für das Schweizer Unternehmen. Eine der Sparten ist Liebherr-MCCtec.

Anfang der 2000er-Jahre wurde die Produktion der maritimen Krane in die mecklenburgische Hansestadt Rostock verlegt. Hier an der Ostsee hat Liebherr-MCCtec einen direkten Zugang zum Meer für den weltweiten Vertrieb der Krane. Mittlerweile sind in Rostock mehr als 1.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

liebherr.com



Dimensionen. Die 736 Meter lange Stahlbauhalle 4 ist für die Produktion der Großkomponenten konzipiert.

erzählt Berthold. Sieben verschiedene Modelle in unterschiedlichen Konfigurationen hat Liebherr in seinem Programm.

Seit der Rostocker Standort 2005 in Betrieb ging, ist er kontinuierlich gewachsen und hat außerordentliche Krane wie den TCC 78000 oder den HLC 295000 entwickelt und gefertigt. Um dieses Know-how nachhaltig zu sichern, hat Liebherr in Rostock eine Akademie aufgebaut. Hier lernt nicht nur der eigene Nachwuchs – auch Fach- und Führungskräfte von Industrieunternehmen in der Region werden geschult. Ein Beleg dafür, wie sehr man die Kompetenz und wirtschaftliche Strahlkraft von Liebherr in der Ostsee-Metropole schätzt. |•••



Panorama. Das Liebherr-Gelände in Rostock ist durch seine Lage prädestiniert für die Verschiffung von maritimen Kranen.

„Höflich, aber bestimmt“

| **portfoliomanagement** | Vorständin Ulrike Helfer über die Arbeit der Abwicklungsanstalt, die die notleidenden Schiffskredite der ehemaligen HSH Nordbank verwertet. Interview: Christian Denso & Hanns-Stefan Grosch

? **Frau Helfer, Sie leiten mit der portfoliomanagement die „Bad Bank“, in die die notleidenden Schiffskredite der früheren HSH Nordbank ausgelagert worden sind. Was macht man da genau?**

Ulrike Helfer: Die Aufgabe der portfoliomanagement (pm) ist eine für die Träger Hamburg und Schleswig-Holstein möglichst gewinnorientierte und wertschonende Abwicklung des Portfolios, das aus Schiffskrediten der ehemaligen HSH Nordbank besteht. Am Ende soll davon nichts mehr übrig sein – dann ist unser Job erledigt.

? **Wie ging es los?**

Helfer: Bei unserem Start Mitte 2016 fanden wir ein riesiges Paket an Vertragsdokumenten sowie einen verschlüsselten Datenraum mit ebenfalls verschlüsselten Informationen über das Kreditportfolio vor. Da haben wir uns erst mal ein paar Wochen durchgearbeitet, um uns einen Überblick zu verschaffen: Was steckt da an Forderungen und Sicherheiten drin, wie sehen die Finanzierungen aus? Gleichzeitig mussten wir eine Organisation aufbauen, die das Portfolio professionell managen und abbauen kann. Dazu gehörte etwa, die geeigneten Fachleute für diese anspruchsvolle Aufgabe zu finden.

? **Sind da auch Ex-HSHler dabei?**

Helfer: Ungefähr ein Drittel unserer aktuell etwa 60 Mitarbeiter war früher bei

der HSH Nordbank. Sie sind aber im Rahmen eines normalen Rekrutierungsprozesses ausgewählt worden, für den wir über 250 Bewerbungsgespräche geführt haben. Um es klar zu sagen: Ich glaube an eine unabhängige Abwicklung. Wer für die Akquisition eines Kredites verantwortlich war, kann hinterher nicht darüber verhandeln, wie man das Engagement beendet.

? **Wozu braucht es überhaupt eine Abwicklungsanstalt?**

Helfer: Es ging darum, Forderungen im Volumen von 4,1 Milliarden Euro in die Sphäre der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein zu übertragen. Ohne diesen Schritt hätte die HSH Nordbank abgewickelt werden müssen, weil die Wirkung der Schiffskredite auf deren Bilanz erheblich war.

? **Mit wie vielen Schiffen haben Sie angefangen – und wo stehen Sie heute?**

Helfer: Wir hatten 253 Schiffe als Sicherheiten im Portfolio. Sie hatten ein Durchschnittsalter von etwas über neun Jahren und waren technisch in unterschiedlichem Zustand. Da etwa drei Viertel auf deutsche Reedereien entfallen und die dort ihren Schwerpunkt haben, handelt es sich überwiegend um Containerschiffe. Für das Portfolio sind seinerzeit 2,4 Milliarden Euro geflossen. Eine unserer ersten He-

rausforderungen bestand darin, für diesen Betrag eine vernünftige Finanzierung hinzubekommen. Da war das Namenskürzel „HSH“ ehrlich gesagt nicht gerade hilfreich, wohl aber die Rückendeckung durch die Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein. Die ersten drei Jahre haben wir gute Abschlüsse hinbekommen, sodass wir zum Jahreswechsel noch etwa 160 Schiffe in den Büchern haben.

? **Wie läuft die Abwicklung ab?**

Helfer: Ein Kredit ist notleidend, wenn aus dem laufenden Geschäft Zinsen und Tilgung nicht bedient werden können. Genau das fällt vielen Kreditnehmern aber wegen der niedrigen Charraten schwer, zumal die Finanzierungen oft nicht gerade konservativ gestrikt waren. Wir schauen uns das an und sondieren, was am vorteilhaftesten ist: Lässt sich mit der Reederei, die das Schiff im Moment betreut, eine praktikable Lösung finden, indem man die Finanzierung restrukturiert? Muss die Ein-Schiffs-Gesellschaft in die Insolvenz und wir suchen uns einen neuen Partner für das technische und kommerzielle Management? Oder ist es am besten, das Schiff gleich in den Markt zu geben?

Dabei müssen wir auch Themen wie Dockung oder Klassenerneuerung im Blick haben, die ja mit Kosten verbunden sind. Entscheidend ist, bei welchem Szenario zu erwarten ist, dass →



Ulrike Helfer

- geboren 1959
- 1979 bis 1981 Ausbildung zur Bankkauffrau in Kiel
- 1983 bis 1985 Studium der Bank- und Finanzwirtschaft in Frankfurt/M.; Bankfachwirtin
- 1983 bis 1986 Kieler Volksbank, u.a. Kundenbetreuerin und Kreditsachbearbeiterin
- 1986 bis 1987 Deutsche Bank, Hamburg; Risikomanagerin
- 1987 bis 2004 Vereins- und Westbank AG, Hamburg; u.a. stellvertretende Leiterin der Abteilung Internationale Schifffahrt
- 2005 bis 2016 DVB Bank SE, zuletzt Leiterin der Niederlassung Athen
- seit Mitte 2016: Vorständin portfoliomanagement AöR, Hamburg

www.portfm.de



Foto: Hasenpusch

Schwerpunkt.

Die pm hat mehrheitlich Containerschiffe im Portfolio.

→ unterm Strich am meisten rauskommt. Wir sind da wie die Kreditnehmer in hohem Maße von der Entwicklung der Schifffahrtsmärkte abhängig.

? Wie gehen Sie mit den betroffenen Schifffahrtsunternehmen um?

Helfer: Man muss im Geschäftsleben auch mal deutlich werden, wenn die Interessen unterschiedlich sind. Viele Unternehmer hängen sehr an ihren Schiffen, auch wenn oft gar kein eigenes Geld darin steckt. Dafür habe ich Verständnis.

Andererseits ist es im Leben ganz normal, dass sich der Markt anders entwickelt, als man gedacht hat. Daran ist ja niemand persönlich schuld. Die Schiffe sind mitunter super gemanagt und technisch tiptopp, aber finanziell steht die Sache auf tönernen Füßen. Da muss man dann eine Lösung finden – höflich, aber bestimmt.

Wir bekommen da durchaus positives Feedback, weil unsere Fachleute sich sehr intensiv mit den Projekten auseinandersetzen. Das kannten viele von ihren betreuenden Banken in der Form nicht. In vielen Unternehmen findet ein Generationswechsel statt. Jüngere Leute haben na-

turgemäß weniger Probleme, sich auf die neuen Realitäten einzustellen.

? Die deutsche Handelsflotte schrumpft – auch durch die Abwicklung des Portfolios der pm. Ist das für Sie relevant?



Mitunter sind die Schiffe super gemanagt und technisch tiptopp, aber finanziell steht die Sache auf tönernen Füßen.

Ulrike Helfer

Helfer: Das Portfolio möglichst gewinnorientiert und wertschonend abbauen – das kann im Einzelfall auch mal heißen, ein bisschen zu warten, wenn von einem Schiffstyp gerade mehrere auf dem Markt sind, um später hoffentlich einen höheren Preis zu erzielen. Klar ist aber auch: Wir haben keinen politischen Auftrag, der maritime Standort spielt für uns keine Rolle. Priorität haben die Interessen der Steuerzahler. Ziel ist es, möglichst viel rauszuholen. Und wenn zum Beispiel

der griechische Reeder mehr bietet als der deutsche, bekommt er den Zuschlag.

? Wäre diese Form der Abwicklung nicht auch für die Nord/LB eine Lösung gewesen?

Helfer: Wir hätten auch dieses Portfolio gern gemanagt. Wir sind ja da und haben gezeigt, dass wir das können. Aber die Ei-

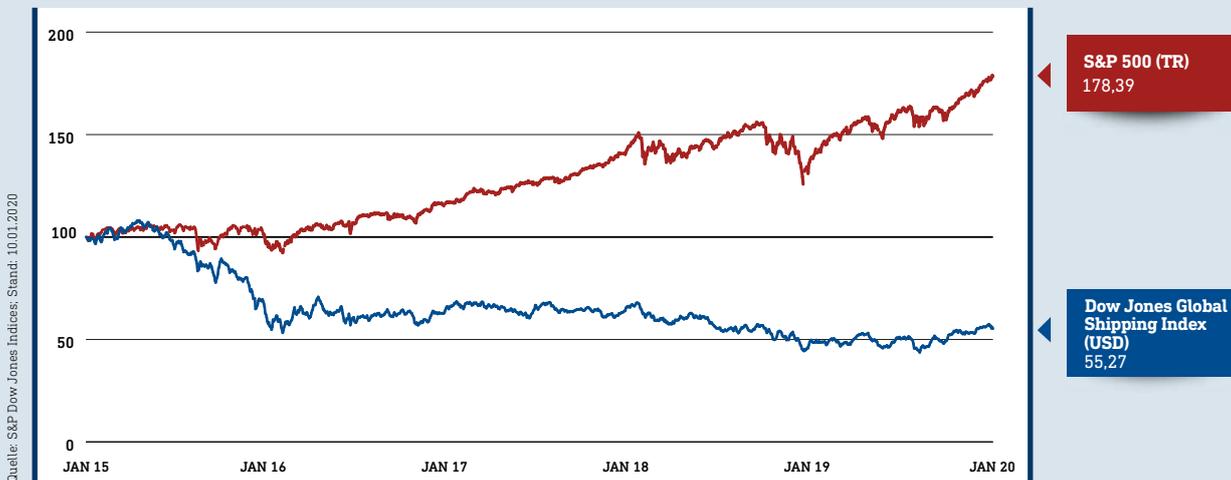
Problem Schiffsfinanzierung

••• Die Finanzierung von Investitionen in ihre Flotte ist für die deutschen Reeder eine der größten Herausforderungen. Das liegt vor allem daran, dass sich nahezu alle schiffsfinanzierenden Banken in Deutschland aus dem Geschäftsfeld verabschiedet haben – etwa die HSH Nordbank, einst größter Schiffsfinanzierer der Welt, aber auch die Commerzbank, die Deutsche Bank oder die DVB. Zuletzt zog es die Nord/LB vor, ihre Kredite an den US-Finanzinvestor Cerberus zu verkaufen – mit erheblichen Abschlägen. Mit Reedereien, den Kreditnehmern, wurde dagegen nur selten gesprochen – anders, als es etwa die portfoliomanagement macht. Nach wie vor erfolgreich auf dem Gebiet tätig ist die Ostfriesische Volksbank (OVV) in Leer. Das Kreditbuch für Schiffe stieg 2018 um rund 15 Prozent auf über 300 Millionen Euro – langfristig sind rund 500 Millionen anvisiert. Der Geschäftsbereich ist profitabel. Gegen den Trend hat auch die traditionsreiche Hamburger Berenberg Bank ihr Engagement im Schifffahrtsbereich ausgebaut – mit Erfolg.

gentümer der Nord/LB haben anders entschieden.

? Ist es nicht seltsam, einen Job mit begrenzter Lebensdauer zu haben?

Helfer: Das war ja allen von vornherein klar. Als Zeithorizont für die pm sind zehn Jahre vorgesehen. Das Ziel ist, alles abzubauen, wobei es wegen des steigenden Durchschnittsalters der Schiffe naturgemäß immer schwieriger wird, gute Ergebnisse zu erzielen. Wer bei uns angefangen hat, wusste um den Projektcharakter. Wir haben hier ein hoch motiviertes Team, alles Experten auf ihrem Gebiet. Die machen etwas völlig Neues, wofür es keine Blaupause gibt. Das ist eine fordernde, aber auch spannende Aufgabe. Und weil die letztlich darin besteht, für den Steuerzahler etwas zurückzuholen, hat man auch das gute Gefühl, etwas Sinnvolles zu tun. •••



Börsen im Schatten der Iranpolitik – Seaspan setzt auf Diversifizierung

Die Spannungen am Golf, die die USA und den Iran tagelang am Rande eines offenen Krieges lavieren ließen, haben zwar keinen direkten Schaden für Schiffe und Mannschaften verursacht. Der Kollateralschaden bei den Schifffahrtsaktien war dagegen beträchtlich.

Vor allem Tankerreedereien mussten zunächst zum Teil herbe Verluste einstecken. Nach den zaghaften Anzeichen einer Entspannung erholten sich die Kurse nur leicht. → **Nordic American**, **Scorpio Tankers** und **Teekay** verloren innerhalb der kritischen Januarwoche im hohen einstelligen Bereich, während Versicherer und Schifffahrtsverbände wie die BIMCO die Situation kritisch beurteilten.

EMPIRE: WEICHES LISTING IN OSLO

Ein halbes Jahrzehnt hatte **Stamatis Molaris** auf diesen IPO gewartet. Stets hatten sich

die kleinen Fenster für ein mögliches Listing wieder so schnell geschlossen, dass keine Zeit für den Anlauf blieb. Nun ist **Empire Product Tankers** zumindest auf dem Nebenschauplatz für Family & Friends in Oslo an die öffentlichen Märkte gegangen. Dies gilt gemeinhin als Vorstufe für ein NOTC-Listing. Ziel ist es, die bislang privat gehaltene Flotte der Medium-Range-Tanker auszubauen. Auf der Einkaufsliste stehen bereits acht solcher Schiffe. Bislang soll die Reederei über vier MR2-Tanker verfügen.

SEASPAN EXPANDIERT IN NEUE MÄRKTE

Der Leasing-Riese → **Seaspan** hat den nächsten Schritt seiner umfangreichen inneren und äußeren Neuorientierung unternommen. Bislang hatte sich das Leasinghaus aus Vancouver auf die langfristige Vercharterung von Container-

schiffen spezialisiert, nicht unähnlich dem Geschäftsmodell vieler deutscher Reedereien. Künftig will Seaspan vermehrt auch in andere Assetklassen investieren. Zu diesem Zweck hat die Firma jetzt 750 Millionen US-Dollar für **APR Energy** ausgegeben, ein Unternehmen, das Turbinen und Generatoren verleast.

Als neue Dachmarke soll **Atlas Corp** über den Gesamtaktivitäten stehen. Atlas soll mittelfristig auch die Börsennotierung übernehmen. Auch wenn die Aktionärsversammlung formal noch zustimmen muss, gilt die Diversifizierung als abgesichert. Seaspan sieht die Erfahrungen im Schiffsleasing nunmehr als reif an, um sie auf andere Assets zu übertragen. Die Schiffssparte soll auch nach dem neuen Deal nicht aufgegeben werden. Gleichwohl bedeutet die Diversifizierung ein starkes zweites Standbein, das die →



Nordic American

••• Besonders Tankeraktien waren von den Spannungen am Golf massiv betroffen. **Nordic American** verlor ebenso wie seine Peers in einer Woche mehr als fünf Prozent.



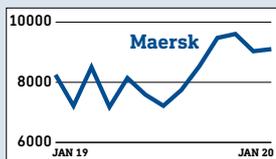
Seaspan

••• Nach unruhigen Zeiten hat Seaspan sich in der zweiten Hälfte 2019 innerlich und äußerlich neu aufgestellt. Die Anleger honorieren das mit einem Kurszuwachs von 50 Prozent in nur einem Jahr.

Quelle: Yahoo; Stand: 13.01.2020



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



Maersk

••• Die größte Containerreederei der Welt ist trotz mehrerer Abgänge im Vorstand stark positioniert. Im Laufe der letzten zwölf Monate haben die Aktien um rund 20 Prozent zugelegt.

Quelle: Yahoo; Stand: 13.01.2020

→ Volatilität der Vercharterung abmildern könnte. Zudem wurde aus Managementkreisen bekannt, dass Seaspan zunehmend frustriert ist über die wachsende Verhandlungsmacht der Containerlinien. Die Neuorientierung kann auch als klares Warnsignal erkannt werden: Der Return auf den Schiffahrtsmärkten ist für Vercharterer zu niedrig – das Kapital kann sinnvoller in anderen Domänen arbeiten. Und es ist wohl auch der Druck der chinesischen Leasingriesen, der den

Markt der Vercharterer unter Zugzwang setzt.

NEUE KÖPFE IN KOPENHAGEN

Gleich eine ganze Reihe neuer Köpfe steht an der Spitze von → **Maersk**, dem größten dänischen Unternehmen. Nachdem Søren Toft sich recht abrupt als Chef der Containerlinie nach Genf zum Partner und Konkurrenten **MSC** verabschiedet hatte, bleiben sicherlich die Juristen noch eine Weile mit dem Thema beschäftigt. Dem Abgang von COO Toft folgte die Demis-

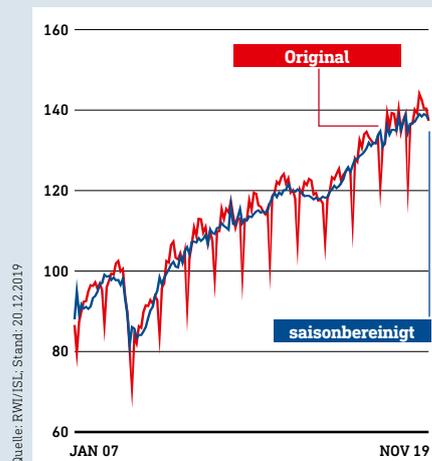
sion von CFO Carolina Dybeck-Happe, sodass der Vorstand nahezu vollständig neu sortiert wurde. Fast vergessen wurden darüber die Stellenstreichungen, von denen auch die Tochter **Hamburg Süd** betroffen ist. Zwar hat Maersk rund fünf Prozent an der Börse verloren, seitdem Tofts Abgang bekannt wurde, doch hat dies wohl eher mit den Spannungen am Golf zu tun als mit der Personalie. In den letzten zwölf Monaten hat die Aktie immerhin um fast 20 Prozent zugelegt. |•••

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

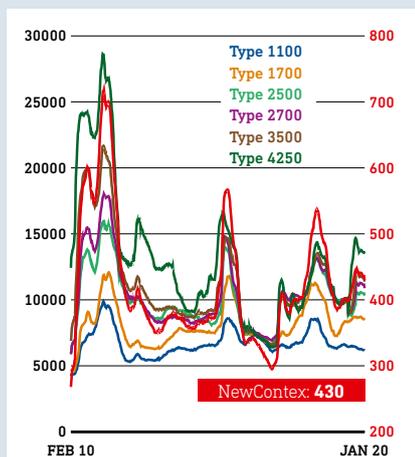
Handelskonflikte schlagen auf Welthandel durch

••• Der Containerumschlag-Index des RWI und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist laut Schnellschätzung im November deutlich auf 137,7 gefallen. Zugleich wurde der Wert für Oktober um 1,2 Punkte nach unten revidiert. Diese kräftige Abwärtsrevision kam nicht unerwartet, da die vergangene Schnellschätzung auf den Angaben einer geringeren Zahl von Häfen basierte als gewöhnlich. Die Handelskonflikte hinterlassen demnach nun deutlichere Spuren im Welthandel. Auffällig sind die kräftigen Rückgänge bei den Häfen an der Westküste der USA. Die Schnellschätzung für November basiert allerdings auf den Angaben für 38 Häfen, die gut 60 Prozent des im Index abgebildeten Umschlagsvolumens tätigen. „Nachdem sich der Index in den vergangenen Monaten erstaunlich robust gezeigt hat, scheinen die Handelskonflikte jetzt auf den Welthandel durchzuschlagen“, sagt RWI-Konjunkturchef Roland Döhrn.

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



Quelle: RWI/ISL; Stand: 20.12.2019



Quelle: VHBS; Stand: 09.01.2020

NEW CONTEX

Index startet verhalten ins neue Jahr

••• Der Chartermarkt für Containerschiffe hat das Jahr 2020 insbesondere im Feedersegment eher verhalten begonnen. Das liegt auch an der üblichen Zurückhaltung der Charterer vor dem chinesischen Neujahrsfest. Der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex verlor deshalb zuletzt an Boden. Die deutlichsten Ratenrückgänge waren bei den Schiffsklassen <3.500 TEU zu beobachten, insbesondere bei den 1.700- bis 2.700-TEU-Einheiten. Besser lief es dagegen im klassischen Panamaxsegment. So sind derzeit kurzfristig keine 4.250 TEU-Einheiten verfügbar. Die größeren Schiffsklassen profitieren weiter von den laufenden Umrüstungsmaßnahmen. So war Ende Dezember mehr als eine Million TEU Stellfläche nicht verfügbar, weil die Schiffe auf den Werften mit Scrubbern nachgerüstet wurden. Mit Inkrafttreten der neuen IMO-Vorgaben gibt es vermehrt langfristige Abschlüsse für Schiffe, die über Scrubber verfügen. www.vhbs.de

Auf breiter Front höhere Prämien

| **Marktentwicklung** | Reedereien müssen sich wohl auf steigende Versicherungskosten einstellen.



Prämienerhöhungen in der P&I-Versicherung

Japan Club	7,5 %
London Club	7,5 %
North of England	7,5 %
Standard Club	7,5 %
Steamship	7,5 %
UK P&I Club*	7,5 %
Shipowners'	5,0 %
Swedish Club	5,0 %
West of England	2,5 %

* keine generelle Preiserhöhung; Prämie soll Risikosituation der Mitglieder angepasst werden.

Der Wind in der P&I-Versicherung hat sich gedreht. Hatten zur letzten Erneuerungsrunde noch fast alle Clubs auf allgemeine Prämienerhöhungen (General Increases) verzichtet, zeigt sich jetzt ein anderes Bild. Im vergangenen Jahr war der Club West of England einziger Ausreißer, als er Prämienerhöhungen von 5 Prozent ankündigte.

Für das Geschäftsjahr 2020/2021 hat die überwiegende Mehrheit der 13 Clubs der International Group jetzt höhere Prämien angekündigt. Ausnahmen: der norwegische Marktführer Gard, der American Club, Britannia und Skuld – der norwegische Club arbeitet ohne General Increases, machte aber deutlich, dass er ebenfalls höhere Prämien anstrebt.

Die Trendwende kommt für Branchenkenner nicht

überraschend. Nach Jahren sinkender Einnahmen hatten sich die Ergebnisse vieler Clubs im vergangenen Jahr deutlich verschlechtert. Die meisten Gegenseitigkeitsversicherer haben mit dem eigentlichen Versicherungsgeschäft kein Geld verdient. Ausgleichen konnten einige Clubs das Defizit mit Kapitalanlagegewinnen.

Mit Anhebungen von 7,5 Prozent liegen der Japan Club, der London Club, North of England, der Standard Club und Steamship an der Spitze. Der UK P&I Club will ebenfalls insgesamt 7,5 Prozent höhere Prämien erzielen – allerdings über an die Risikosituation der Mitglieder angepasste Tarife. Der Shipowners' und der Swedish Club liegen mit 5 Prozent im Mittelfeld. West of England will dieses Jahr 2,5 Prozent mehr Prämie.

Die Clubs argumentieren mit steigenden Schadenszahlungen und mehr Großschäden. Der Makler Tysers nannte die angekündigten Erhöhungen angemessen. Es bestehe kein Zweifel, dass die Beiträge vor allem für neue Schiffe zuletzt zu günstig gewesen seien und hier eine Korrektur nötig sei.

Der Makler Gallagher rechnet mit einer dreijährigen Übergangsperiode, in der die Clubs versuchen, die Prämien zu erhöhen. Dazu trägt auch der Druck auf die Ratings bei. Die Ratingagentur Standard & Poor's hatte im August den Ausblick für den London Club auf negativ abgesenkt – ein Warnsignal für die anderen Clubs. Außerdem könnte die Umstellung auf schwefelarme Kraftstoffe wegen der ab 1. Januar geltenden Grenzwerte zu mehr Schäden führen. |●●

Thomas Miller kauft Lodestar

●● Der britische Versicherer Thomas Miller Specialty setzt seine Wachstumsstrategie fort. Das Unternehmen kündigte Mitte Dezember an, das Geschäft des Konkurrenten Lodestar Marine Insurance zu übernehmen. Beide Unternehmen sind im P&I-Festprämiengeschäft tätig, sind also keine Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit wie die in der International Group zusammengeschlossenen P&I-Clubs. Im Zuge der Übernahme wird die Underwriterin Vicky Clarke von Lodestar in das Thomas Miller Specialty-Team wechseln. Thomas Miller hatte 2018 bereits den deutschen Festprämienanbieter Hanseatic Underwriters übernommen. www.thomasmillier.com

Brände: IUMI regt IMO-Regelung an

●● Brände auf Containerschiffen beschäftigen die Schiffsversicherer schon seit einigen Jahren. Nach den Feuern auf der „Yantian Express“, der „APL Vancouver“ und der „E.R. Kobe“ 2019 will die Internationale Transportversicherervereinigung IUMI das Thema aktiver angehen und strebt eine Regulierung durch die IMO an. Unter anderem fordert der Verband Sprinkleranlagen statt CO₂-basierter Systeme in den Laderäumen. www.iumi.com

Ferien auf hoher See

••• Wie ist das Leben an Bord? Wie ist es, seinen Arbeitsplatz immer dabei zu haben? Wie kommt man mit den ausländischen Kollegen zurecht, und werde ich vielleicht seekrank? Um solche Fragen zu beantworten und Schülerinnen und Schülern allgemeinbildender Schulen einen Einblick in die Arbeit und das Leben an Bord zu ermöglichen, gibt es das Ferienfahrer-Programm in den Sommerferien.

Ob Schlepper, Fähre oder Containerschiff: Das Ferienfahrer-Programm des Reederverbands eröffnet Schülerinnen und Schülern ab 16 Jahren die

Jetzt anmelden!
Alle Infos unter
<http://bit.ly/ferienfahrer>
und bei
Kpt. Runa Jörgens,
joergens@dmz-maritim.de

Chance, einen Einblick in die Arbeit und das Leben an Bord zu werfen. Viele Reedereien stellen dafür Plätze zur Verfügung. Die Schiffsreisen können von einer Woche bis über die gesamten Sommerferien dauern. Die Berichte zeigen: Die Ferienfahrten helfen Schülerinnen und Schülern dabei, eine Entscheidung zu treffen – oft für, manchmal gegen eine Karriere in der Schifffahrt.

Voraussetzungen sind ein Mindestalter von 16 Jahren, der Besuch

einer allgemeinbildenden Schule, ein absolvierter Erste-Hilfe-Kurs, die Seediensttauglichkeit für Deck und Maschine bzw. nur Maschine und ein ernsthaftes Interesse an einem Beruf in der Seeschifffahrt. Bewerbungsschluss ist der 15. April.

Für die Koordination des Programms ist Runa Jörgens zuständig, Referentin Schifffahrt beim Deutschen Maritimen Zentrum in Hamburg (siehe blauer Button).

www.ausbildung.reederverband.de

Nachwuchs.

Das Ferienfahrerprogramm gibt Jugendlichen interessante Einblicke in ein spannendes Berufsfeld.



Kontakt.

Runa Jörgens
kümmert
sich um das
Programm.

Fotos: BINA ENIGEL, Feinhand Labael/VDR

Held. Ernest
Shackleton rettete
seine Mannschaft
aus dem Eis.



Shackleton – gefangen im Eis

••• Auf der „Endurance“ steuerten Ernest Shackleton und seine Crew 1914 die Antarktis an mit dem Ziel, das Eis zu Fuß zu durchqueren. Doch das solide Schiff zerbricht und sinkt vor den Augen der hilflosen Männer. Nach über einem Jahr gelingt die Rettung. Nicht zuletzt aufgrund der Bilder des Fotografen Frank Hurley blieb diese gescheiterte Expedition der Welt in Erinnerung. Eine Auswahl der Fotografien aus der Sammlung Reichelt &

Brockmann zeigt das Schiffahrtsmuseum Rostock im Rahmen einer Sonderausstellung bis zum 19. April.

www.schiffahrtsmuseum-rostock.de

Foto: Royal Geographic Society, <http://indigo.jp/~jshack/Other%20Ereignisse%20aus%20der%20Antarktis%201914-1917%20Frank%20Hurley%20Fotografien%20Reichelt%20&%20Brockmann.com/antarktis/234449/lot/196/?category=list&length=100&page=2>, Gemeinfrei.



Foto: Tobias Friedrich

Einblicke. Tobias Friedrich, „Unterwasserfotograf des Jahres 2018“, eröffnet Zuschauern neue Perspektiven.

Faszinierende Unterwasserwelt

••• Noch bis zum 29. März läuft die 20. OPEN ART Ausstellung „BELOW SURFACE – Leben im Ozean“ von Tobias Friedrich in Hamburgs HafenCity. Sie gibt den Besuchern Einblicke in die geheimnisvolle Welt der Ozeane. Auf 57 großformatigen Fotografien hält Friedrich tierische Begegnungen mit Seepferdchen, Buckelwalen und Haien fest und porträtiert die Abenteuer seiner Reise zu versunkenen Schiffswracks, rauschenden Wellen, Korallen und Eisbergen. Die Bilder sind kostenlos und rund um die Uhr auf dem Überseeboulevard im nördlichen Überseequartier zu bestaunen.

www.unterwasserwelt.de

Fahrtgebiet. Mit Hapag-Lloyd Cruises-Schiffen entdecken anspruchsvolle Reisende unberührte Landschaften.

Foto: Hapag-Lloyd-Cruises



Freiwillig noch sauberer unterwegs

••• Ab 1.1.2020 gilt für die Schifffahrt beim Treibstoff eine Schwefelobergrenze von 0,5 Prozent. Hapag-Lloyd Cruises geht freiwillig einen Schritt weiter: Ab Juli 2020 nutzen die Schiffe weltweit ausschließlich das schwefelarme Marine Gasöl 0,1% (LS-MGO). Dadurch senkt das Unternehmen die Emissionen seiner Schiffe erheblich. Mit der Umstellung auf den schadstoffarmen Treibstoff werden die Schwefelemissionen der Flotte um 80 Prozent reduziert. Außerdem sinken Rußemissionen und

Feinstaub um bis zu 30 Prozent. „Das ist ein bedeutender Schritt für umweltbewusstes Reisen und eine wichtige Investition in unsere Zukunft“, sagt der Vorsitzende der Geschäftsführung, Karl J. Pojer. „Mit unserer langjährigen Expertise im Luxus- und Expeditionsegment setzen wir höchste Maßstäbe in der Branche und verpflichten uns zu hohen Umweltschutzstandards.“ Dabei gehe man weit über die gesetzlichen Vorschriften hinaus“, so Pojer.

www.hl-cruises.de

„Seute Deern“ gerettet

••• Eigentlich sollte der Traditionssegler „Seute Deern“ abgewrackt werden. Das hatte der Stiftungsrat des Deutschen Schiffahrtsmuseums beschlossen, nachdem das marode Schiff im Hafen gesunken war – „konstruktiver Totalschaden“. Doch dann kam die Wende: Der Bund fördert die Rekonstruktion des 100 Jahre alten Dreimasters mit rund 46 Millionen Euro. Das Projekt soll der frühere Maritime Koordinator Uwe Beckmeyer beaufsichtigen.



Foto: Hero Lang

Museumsschiff. Der 76 Meter lange Dreimastsegler ist eines der Wahrzeichen von Bremerhaven.

Gegen Seekrankheit, für Profis

••• Einen speziellen Reisekaugummi bietet der österreichische Hersteller Jarisch & Co an. Firmengründer Prof. Reinhart Jarisch ist ein führender Allergologe, aber auch Hobbysegler. Sein „SEA GUM“ kommt ohne Antihistaminika aus, die häufig Nebenwirkungen wie Müdigkeit auslösen – für Schiffscrews während der Arbeitszeit nicht ideal. Der Reisekaugummi ist in der Geschmacksrichtung Mango-Orange erhältlich. www.jarisch.at



Foto: Jarisch

Preis für „Seeschifffahrt“

••• Erneut hat sich die „Deutsche Seeschifffahrt“ beim renommierten International Creative Media Award (ICMA) eine Auszeichnung verdient. Den „Award of Excellence“ im Bereich „Custom Media“ gab es für die Ausgabe Q4/2019 in der Kategorie „Foto-Reportage“. Die Titelgeschichte des Heftes beschäftigte sich mit dem Seetransport von Autos, u.a. durch die Reederei F. Laeisz. www.icma-award.com



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

E-Mail info@freireedereiinspektoren.com
Web www.freireedereiinspektoren.com



| Verantwortung | Zeaborn Ship Management hat sich mit seinem Programm „Move on Board“ einem nachhaltigen Gesundheitsmanagement für seine Mitarbeiter verschrieben und baut das Angebot für Seeleute kontinuierlich aus. Text: Hanns-Stefan Grosch

Schwere körperliche Arbeit, unterschiedlichste klimatische Bedingungen, wechselnde Einsatzzeiten, monatelange Abwesenheit von zu Hause: Seeleute üben eine anspruchsvolle und oft harte Tätigkeit aus. Die Gesundheitsrisiken sind deshalb auch besonders hoch.

In einer aktuellen Studie, die das „Seafarers International Research Centre“ an der Universität Cardiff durchgeführt hat, wurden Seeleute nach ihrem Wohlbefinden gefragt. Damit steht es nicht überall zum Besten. Laut Studienleiterin Helen Sampson nehmen vor allem psychische Erkrankungen bei Seeleuten zu. Kein Wunder, hätten doch mehr als die Hälfte der befragten Unternehmen im letzten Jahrzehnt

keine Strategien oder Übungen eingeführt, die zur Verbesserung der mentalen Gesundheit ihrer Mitarbeiter beitragen. „Viele Arbeitgeber versäumen es, angemessene und humane Lebensbedingungen für Seeleute zu schaffen, die ein gutes psychisches Wohlbefinden fördern. Es ist an der Zeit, dass solche Probleme angemessen angegangen werden“, sagt Sampson.

| Gutes Beispiel | Für ihre Tätigkeit müssen Seeleute körperlich und mental fit sein – nicht nur im eigenen Interesse, sondern auch, um die Sicherheit ihrer Kollegen, der Ladung und des Schiffes zu gewährleisten. Zahlreiche Reedereien und Shipmanager haben deshalb spezielle Programme auf-

an Bord



Fotos: Move Up, Easarn, Hasanyeh, Christian Schmid

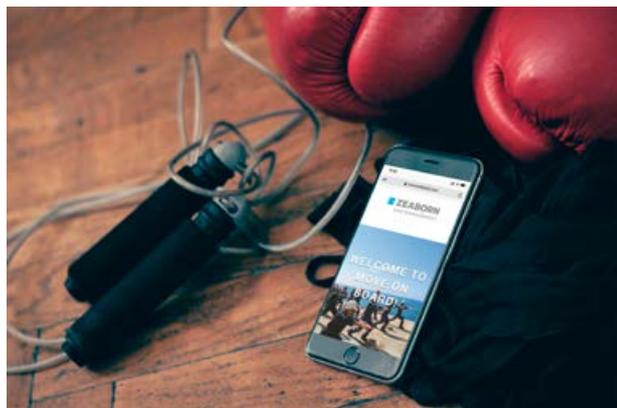
gelegt, um die gesundheitliche Situation ihrer Mitarbeiter an Bord zu verbessern. Mit gutem Beispiel voran geht hier etwa Zeaborn Ship Management, mit 150 Schiffen und rund 4.300 Mitarbeitern an Land und auf See einer der größten Third Party Ship Manager in Deutschland.

Zeaborn Ship Management hat zunächst ein umfassendes Programm zur Gesundheitsförderung des Personals an Land eingeführt. „Das spiegelt auch unsere Wertschätzung für unsere Mitarbeiter wider“, sagt Ronald Schnitter, Senior Vice President Fleet Personnel bei Zeaborn Ship Management.

Die gilt natürlich auch für die Crews der Schiffe. Deshalb wurde anschließend in einer weiteren Kooperation mit dem Anbieter für Gesundheitsmanagement move UP ein Gesundheitsprogramm speziell für die Mitarbeiter an Bord entwickelt, die durch ihre Tätigkeit besonderen Belastungen ausgesetzt sind. „Die Sicherheit und Gesundheit unserer Seeleute ist unser oberstes Ziel. Wir sind überzeugt, dass körperliche Fitness und mentale Ausgeglichenheit der Crews für einen si- →

**Plötzlich hat man mehr Energie.
Man fühlt sich nicht gestresst,
obwohl der Job so anspruchsvoll
ist wie eh und je.**

Josip Velic, Kapitän bei Zeaborn Ship Management



Sportgerät.

Springseil, Boxhandschuhe – und das Smartphone für die Trainingsanleitung per Video.



➔ cheren Schiffsbetrieb unerlässlich sind“, sagt Wiebke Schütt, Managing Director Zeaborn Crew Management.

Kern des neuen Programms sind Trainings an Bord der Schiffe. Zur persönlichen Anleitung schickte move UP den Fitnessberater Rouven Buske an Bord, um die Seeleute bei ihrer Arbeit zu beobachten und die Trainings auf ihre Bedürfnisse zuzuschneiden. Dabei hat er auch mit den Seeleuten trainiert – beispielsweise zeigte er Nestor Desamparo, zu der Zeit als Motorman auf der „E.R. Pusan“ im Einsatz, Kniebeugen mit geradem Rücken. „Die Übungen erzielen nur dann den gewünschten Effekt, wenn sie korrekt ausgeführt werden“, erklärt Fitnesstrainer Buske.

Rücken, Rumpf und Schultern stehen naturgemäß im Vordergrund. „Das sind genau die Partien, die ich nach der Arbeit spüre“, sagt Desamparo. Der passionierte Basketballspieler freut sich, dass er dank der Fitnessübungen nach seinem Einsatz fitter als bisher nach Hause kommt – und beherzt gern Rouvens Anregung, öfter mal die Treppe statt den Aufzug zu nehmen.

Den positiven Effekt der Übungen erlebte auch Kapitän Josip Velic: „Plötzlich hat man mehr Energie. Man fühlt sich nicht gestresst, obwohl der Job so anspruchsvoll ist wie eh und je“, sagt der Kroat, der nun auch Yoga zu schätzen gelernt hat und seine Ernährung bewusster gestaltet. Denn die drei Mahlzeiten sind für Seeleute oft die Highlights des Tages – und ebenso wie an Land begünstigen üppiges Essen und Bewegungsmangel Übergewicht. Doch Fitness ist nicht nur für viele Arbeiten an Bord unabdingbar. Sie kann in kritischen Situationen auch überlebenswichtig sein – etwa, wenn im Notfall eine Evakuierung erforderlich ist.

| Prämiertes Konzept | Und wenn der Trainer dann von Bord gegangen ist? Dann übernehmen seine Funktion Trainingsvideos, mit deren Hilfe die Seeleute ihren Übungsleiter sozusagen immer Stand-by haben. Gestartet wurde bei Zeaborn Ship Management mit drei Filmen. „Basierend auf einer genauen Belastungs- und Bewegungsanalyse auf den Schiffen haben wir



Fotos: Christian Schmid

Bewusstsein. Crewmitglieder wie Nestor Desamparo haben im Rahmen der Schulung auch gelernt, wie wichtig eine gesunde und ausgewogene Ernährung ist.

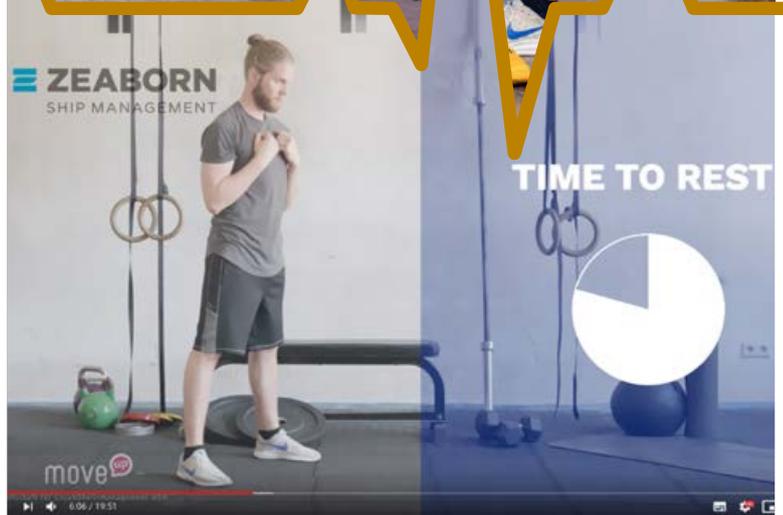


Fotos: Christian Schmid

Training. Ziel der Übungen ist es, die Fitness zu steigern, damit die Seeleute mit den Belastungen des Arbeitsalltags an Bord besser zurechtkommen.

Schulung.

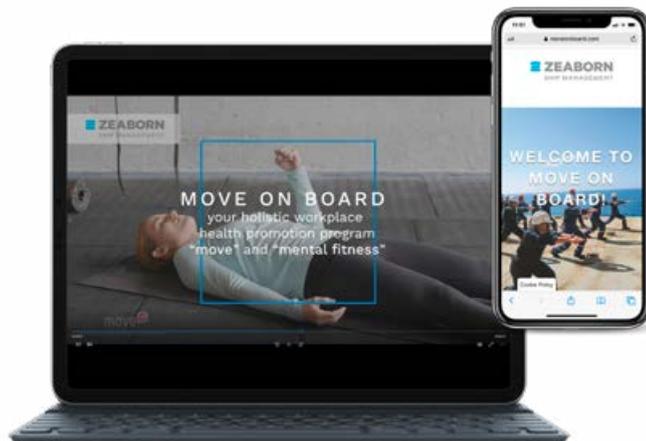
Fitnessberater Rouven Buske erklärt Nestor Desamparo die „Move on Board“-Funktionen.



ein nachhaltiges Gesundheitsprogramm kreiert: Das dreischichtige Onlinetraining ‚Move on Board‘ fördert Beweglichkeit, stärkt Kraft und Ausdauer und entspannt Körper und Geist mit einem Mentaltraining“, erklärt Jan-Frederik Kolthoff, Geschäftsführer von move UP. Das maßgeschneiderte Trainingskonzept für Seeleute hat übrigens auch die Fachjury der HR Excellence Awards überzeugt: Sie zeichnete Zeaborn Ship Management und move UP Ende 2018 in der Kategorie „Betriebliches Gesundheitsmanagement“ aus.

Vorbild. Die abwechslungsreich gestalteten Trainingsabläufe der Videos motivieren zum Nachmachen ein.

Und das Engagement geht weiter: Kürzlich sind zwei weitere Videos dazugekommen, die sich mit den Themenfeldern Entspannung und Aktivierung beschäftigen. Sie sind Bestandteil des „Fatigue Managements“, bei dem es darum geht, einem körperlichen, geistigen und seelischen Erschöpfungszustand vorzubeugen. Die Gesundheit der Seeleute ganzheitlich zu betrachten: Dazu gehört eben auch, ihre besonderen Belastungen in den Blick zu nehmen und ihnen Mittel an die Hand zu geben, um ihr Wohlbefinden zu verbessern. |●●



Zugang. Die Videos sind unter www.moveonboard.com für jedermann frei verfügbar. Einfach mal ausprobieren!



Einfach mal treiben lassen

| Forschungsschiff | Unweit vom Nordpol hat Kapitän Stefan Schwarze die „Polarstern“ der Reederei Laeisz festfrieren lassen, damit sie mit der Eisdrift gen Grönland treibt. Ein Zwischenbericht von der größten Arktisexpedition aller Zeiten.

Text: Hans Wille

Knallrot steht der volle Mond vor dem pechschwarzen Himmel. Ohne Leuchtkraft wegen der diesigen Luft wirkt er umso surrealer – wie die ganze Szenerie. Hier und da sind ähnlich knallrote Punkte auf der Weite des Eises zu erahnen: Zelte, Menschen und Maschinen. Mit tändrin ruht die „Polarstern“, seit 1982 das Flaggschiff der Deutschen Forschungsflotte. Die alte Dame bringt mit ihren drei Strahlern ein wenig Licht ins Dunkel. In ihrem Inneren ist sie indes gastlich warm und hell, aus den zwei Messen riecht es heimelig nach Essen. Eine Wohltat für alle, die vom Eis zurückkehren.

| Dicke Scholle | Dort sind sie eben noch dick ver mummt der diesigen Fahne ihres eigenen Atems gefolgt. Das Eis knarrt und

quietscht unter jedem Schritt und gelegentlich erzeugen die Stiefel singende Geräusche wie der feuchte Finger, der über den Rand eines Weinglases gleitet. Die Eisoberfläche ist in der Regel flach und mit leicht hügeligen Eisdünen aus verwehtem Schnee überzogen. Geübte Polarforscher können am Klang ihrer Schritte die Schneedicke über dem Eis abschätzen. Die niedrigsten Temperaturen lagen bisher bei minus 32 Grad – gefühlte minus 45, wenn man den Windchill einrechnet.

Selbst bei mildereren Temperaturen kann man nichts ohne Handschuhe anfassen, auch nicht die Kamera, um mal

eben ein Foto zu schießen. Schnell verbrennen die Fingerkuppen durch den gefürchteten Frostbisse, der bis zu zwei Wochen lang schmerzt wie Brandblasen.

Bis die nördlichste Stadt der Welt aufgebaut war, hat sich der Eisbrecher „Polarstern“ erst einmal bis 5 Grad südlich des Nordpols und nördlich von Sibirien in das dichte Eis geknackt. Tagelang hielten die Expeditionsleiter, unterstützt von dem russischen Eisbrecher „Akademik Fedorov“ und zwei Helikoptern, Ausschau nach einer geeigneten Eisscholle, die groß und dick genug ist für eine 1,5 Kilometer lange Flugzeuglandebahn. Am →

Ankunft. Rund um die „Polarstern“ laden die Expeditionsteilnehmer Material ab und bauen das Eis-Camp auf.



Teamwechsel. Die Mannschaft bereitet sich auf der „MOSAIC“-Eisscholle auf die Ankunft des Versorgungsschiffes „Kapitan Dranitsyn“ vor, das weiteres Forschungsequipment und eine neue Crew bringt.



Kontrolle. Chefingenieur Jens Grafe checkt im Maschinenraum der „Polarstern“ die Funktionen.



Isolierung. Das beheizbare Zelt in ROV-City schützt Menschen und Material.



Besuch. Zwei Eisbären direkt vor dem Camp. Weil niemand draußen ist, besteht keine Gefahr.



Team. Expeditionsleiter Markus Rex mit Matthew Shupe (r.) und Marcel Nikolaus (l.) vor dem Schiff.

→ 4. Oktober endlich hat die Crew das Forschungsschiff mit Ankern aus Eisenbahnschienen an seiner Scholle festgekrallt.

Das war auch höchste Zeit, denn ab Ende Oktober würde die Polarnacht einsetzen, jene monatelange Zeit des Jahres ohne natürliches Licht. Bis dahin soll das Forschungslager mit den fünf als „City“ bezeichneten externen Labors auf dem Eis installiert sein. Nah am Schiff haben sie mit einem Handbohrer, etwa einen Meter lang und armdick, Loch an Loch gebohrt, bis ein gut zwei Quadratmeter großes Loch freigelegt war. Der Schiffskran hat die Eisreste entfernt und wird zukünftig die CTD-Sonde bis zum 4.200 Meter tiefen Meeresboden herablassen, damit sie Wasserproben und physikalische Parameter misst.

| Ewige Nacht | Mehrere Hundert Meter entfernt vom Schiff ist inzwischen ROV-City errichtet. Auch hier ein großes Loch, rundherum ist das Eis mit einer Holzplatte belegt. Darauf steht der Kran, der das ferngesteuerte Unterwasserfahrzeug zu Wasser lassen wird. Über allem das rote Zelt, das stark isoliert und heizbar ist.

Rechtzeitig vor Einbruch der dauernden Finsternis waren alle fünf Cities aufgebaut – und einsatzbereit dank der fast acht Kilometer Kabel für Strom und

Netzwerk, die von einem zum nächsten der 1.500 hüfthohen Strommasten hängen. Derweil haben der russische Eisbrecher und ein Helikopter ein Netz aus Dutzenden Bojen und Messgeräten im Umkreis von 50 Kilometern ausgebracht.

Seit dem 25. Oktober arbeiten die Forscher im Regelbetrieb. Die Teams der fünf Cities haben sich so organisiert, dass sie rund um die Uhr die wertvollen Messdaten sammeln. Wer die Polarnacht kennt, weiß, wie sinnvoll es ist, den Tag streng entlang der Mahlzeiten zu strukturieren. Sonst kommt die innere Uhr schnell aus dem Takt. Egal zu welcher Uhrzeit – raus aufs Eis können die Forscher nur mit Stirnlampen, unterstützt durch die drei Strahler des Schiffes.

Und ganz wichtig: immer nur in Begleitung der bewaffneten Eisbärenwächter. Mehrfach schon hatten die Cities Besuch von den gefährlichen Raubtieren. Zum Glück lassen sie sich von den Leuchtraketen verjagen, die sie auslösen, wenn sie auf den Draht trampeln, der um einige der Installationen gespannt ist. Einige Male hält die Leuchtmunition die Tiere auf Distanz. Doch dann siegt wieder ihre Neugier. Zwar jagen Eisbären keine Menschen, aber wenn sie auf einen Forscher treffen und dabei zufällig töten würden, würden sie ihn halt auch auffressen.

Anfang November fegte zwei Tage lang ein mächtiger Sturm über das Camp – begleitet von schnellen und extremen



Sturm. Zur Sicherheit werden Ausrüstungsgegenstände an Bord gehievt.

Temperaturschwankungen. Das Unwetter riss die Eisscholle in zwei Teile. In Windeseile sicherten die Beteiligten alle Kabel und Verbindungen, bevor sie festfrieren oder reißen konnten. Geräte und Schneemobile wurden an Bord verstaut. Drei der Cities waren abgetrennt und nur noch mit Helikopter oder Kanu erreichbar.

Zum Glück sind die Schollen wieder aufeinander zu gedriftet und miteinander verfroren, die Stadt auf dem Eis hat sich in neuer Geografie wieder gefunden. Lediglich ROV-City drohte weit weg zu driften, deshalb haben die Forscher es komplett versetzt. Im Laufe der Wiedervereinigung haben sich einige Trennfugen über Nacht



Forschung. Ein komplexes System aus Bojen und Messeinheiten liefert den Wissenschaftlern wertvolle Daten über die Eisbeschaffenheit.

Ewigkeit relativiert

●●● „Ewiges Eis“: Dieser Begriff passt nicht mehr für das Treibeis auf dem Nordpolarmeer. Ganz im Gegenteil: Ungebremst schmilzt der einst ewige Eisschild, immer mehr von dem darunterliegenden Meer legt die globale Erwärmung während der Sommermonate frei. Und das mit steigendem Tempo, deutlich schneller, als es Klimaforscher prognostiziert haben. Um das verstehen zu können, um zu begreifen, wie ein Jahr das nächste prägt und welche Fernwirkung die Eisdynamik hat, brauchen die Wissenschaftler endlich Messdaten vom Winter.

„Um unser Klima korrekt vorauszusagen, brauchen wir viele Messdaten, die wir nur vor Ort erhalten können“, sagt Markus Rex, der Expeditionsleiter vom Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven. Die Wissenschaftler messen unter anderem Temperaturen, Wind-, Wasser- und Eischwindigkeiten sowie CO₂-Konzentrationen zwischen 1,5 Kilometer hoch im Himmel und 4,5 Kilometer tief im Meer. Und vor allem bodennah: auf, im und unter dem noch existierenden Eis. Im kurzen Polarsommer sind die beiden Seewege nach China bzw. an die amerikanische Westküste schon befahrbar, es scheint nur eine Frage von Dekaden zu sein, bis die Routen auch ganzjährig befahrbar sind. Die große Frage ist: Wie ändern sich die globalen Energiekreisläufe, wenn das weiße Eis weggeschmolzen ist?

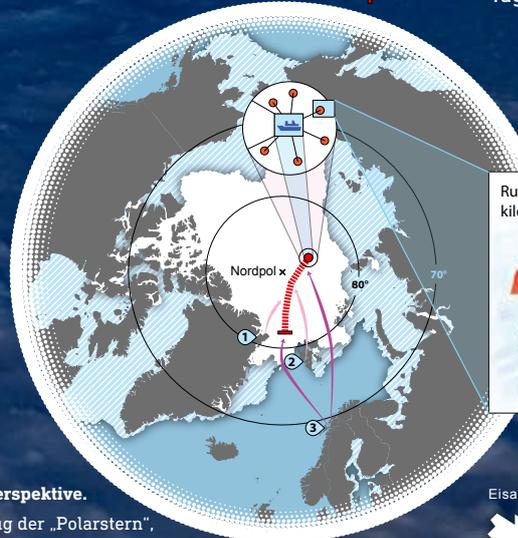
Bislang reflektiert der Eispanzer viel Sonnenenergie und kühlt somit die Erde. Eine schwarze Meeresoberfläche indes saugt die Sonnenwärme auf. Das wird die Temperaturen weltweit ansteigen lassen und damit auch die Meeresspiegel. Zudem wird das Verschwinden des ewigen Eises die globale Temperaturverteilung fundamental verändern. Anfang 2019 gab es bereits einige Tage, an denen es in der Zentralarktis wärmer war als in Deutschland. Das wird die globalen Winde verändern und könnte die Meeresströmungen umlenken.

zu vier Meter hohen Presseisrücken aufgetürmt. Da wurde die Fahrt mit dem Schneemobil zu einer Entdeckertour, im wilden Zickzack mussten die Fahrer einen Weg durch das Eisgebirge suchen.

Damit hatte die Exkursions-Crew ihre erste echte Bewährungsprobe erfolgreich bestanden. Überraschend waren die dynamischen Bedingungen auf dem Eis für die erfahrenen Polarforscher allerdings nicht.

Bis Mitte November sind die „Polarstern“ und ihr Camp jeden Tag zehn Kilometer auf dem prognostizierten Kurs gen Grönland gedriftet, mal mehr, mal weniger. Doch dann verharrte die Scholle einige Wochen scheinbar planlos auf der Stelle. Als wolle die „Polarstern“ ihrem Namenspatron nacheifern, der unverrückbar an seiner Position am Himmel steht. Nein, sagen die Polarexperten, solch eine Verschnaufpause sei nichts Ungewöhnliches. Im Mittel werde die Eisdrift das Schiff weiter auf Kurs halten. |●●●

September 2019 Drift September 2020



Rund um die Polarstern entsteht ein kilometerweites Netz von Messstationen

AWI GRAPHIC
© Marko Karsting

- Eisausdehnung: Sommer (white arrow), Winter (blue arrow)
- Kontakttrouen: Flugzeuge (red line), Eisbrecher (blue line)
- Häfen / Flughäfen: 1 Station Nord, Grönland; 2 Longyearbyen, Spitzbergen; 3 Tromsø, Norwegen

Perspektive. Bug der „Polarstern“, fotografiert vom ROV aus vier Metern Tiefe.



| PUBLIKATIONEN |



„St. Louis“: Auf der Suche nach einem sicheren Hafen

••• Für deutsche Juden gibt es 1939 kaum noch Fluchtmöglichkeiten. Als die Hamburg-Amerika-Linie bekannt gibt, dass sie ihr Schiff „St. Louis“ für eine Überfahrt nach Havanna (Kuba) zur Verfügung stellt, buchen 900 Juden ein Ticket, um dem Naziregime zu entkommen.

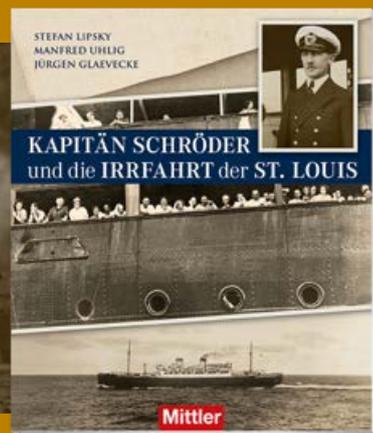
Die Passagiere verbringen an Bord eine glückliche Zeit. Die Crew verhält sich ihnen gegenüber zuvorkommend. „Mein ganzes Leben bin ich von Nicht-Juden schlecht behandelt worden – und nun war da ein Nicht-Jude, der einfach nur nett war“, schreibt der junge Reisende Phil Freund.

Nach etwa zwei Wochen Fahrt erreicht die „St. Louis“ den Hafen von Havanna. Die Freiheit ist zum Greifen nah – doch die kubanische Regierung verweigert den Passagieren die Einreise – der Beginn einer wochenlangen Odyssee über den Atlantik. Im Mittelpunkt steht Kapitän Gustav Schröder. Er muss wichtige Entscheidungen treffen. Für sich. Für die Reederei. Und für seine verzweifelten Passagiere an Bord.

Gustav Schröders Großnephew Jürgen Glaevecke hat Jahrzehnte später wertvolle Manuskripte und Fotos gefunden, die die Irrfahrt der „St. Louis“ dokumentieren.

Die einzigartigen Erlebnisse Schröders und seiner Passagiere schildern die Autoren Stefan Lipsky, Manfred Uhlig und Jürgen Glaevecke nun in ihrem Buch „Kapitän Schröder und die Irrfahrt der St. Louis“. Dafür befragten sie auch eine Reihe von Zeitzeugen. Diese berichten von ihren Erinnerungen – und erzählen, was aus ihnen nach dem Krieg geworden ist.

Eine ergreifende Geschichte, die sich 2019 bereits zum 80. Mal jährt. Inmitten der Flüchtlingskrise und des wiederaufkeimenden Antisemitismus wirken die Ereignisse erschreckend aktuell.



Stefan Lipsky,
Manfred Uhlig,
Jürgen Glaevecke.
Kapitän Schröder
und die Irrfahrt
der St. Louis, Maxi-
milian Verlag, 160
Seiten, 19,95 Euro.



Angriffe auf den Klassenfeind

••• Zivile Schifffahrt in der DDR? Das klingt nach einem wenig spektakulären Kapitel der Zeitgeschichte. Mitnichten! Die Frachtschiffe der Deutschen Seereederei Rostock waren auf allen Meeren der Welt unterwegs. Und dort gerieten sie als „Klassenfeind“ immer wieder zwischen die Fronten des Kalten Kriegs. Wolfgang Kliest widmet sich den spektakulärsten Fällen und schildert, wie DDR-Schiffe Ziel von Minenangriffen, Kampfjet-attacken und Artilleriebeschuss wurden.

Wolfgang Kliest, *Schutzlos auf See – Angriffe auf die zivile Schifffahrt der DDR*, Hinstorff Verlag, 184 Seiten, 25 Euro.

Als die Schifffahrt noch Abenteuer schrieb

••• „Kapitäne!“ ist der mittlerweile dritte Band mit Kapitängeschichten von Autor und Verleger Stefan Krücken. Es sind spannende Anekdoten über Monsterwellen, Lebensretter, Flüchtlingsdramen, Deserteure und blinde Passagiere. Die meisten Schilderungen stammen aus einer Zeit, als die Seeleute noch lange Liegezeiten überbrücken mussten und es noch „richtige Schiffe“ gab, statt aus der Ferne kontrollierte „gewaltige Kartons“ (Kapitän Johnny Roggendorf). Ein wenig nostalgisch, aber immer unterhaltsam, menschlich und stellenweise urkomisch, wie etwa die Zustandsbeschreibung des Seelenverkäufers „Hinrich Peters“ – „das schlimmste Schiff der Welt“.

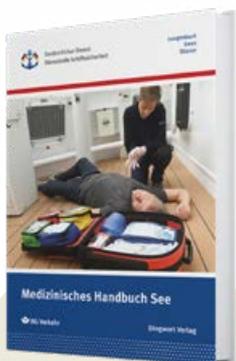
Stefan Krücken, *Kapitäne!*, Ankerherz Verlag, 230 Seiten, 29,90 Euro.



Lebensrettende Lektüre als Neuauflage

••• Klar, Kapitäne und nautische Offiziere sind keine Ärzte. Doch bei Notfällen auf hoher See entscheidet ihr medizinisches Wissen mitunter über Leben und Tod. Das Standardwerk „Medizinisches Handbuch See“ vermittelt den Verantwortlichen das notwendige Know-how. In verständlicher Sprache erhalten Schiffsoffiziere eine professionelle Anleitung für Behandlungen an Bord – abgestimmt auf die aktuelle maritime Ausrüstung. Medizinische Vorkenntnisse sind nicht erforderlich. Ein unverzichtbarer Wegbegleiter auf allen Ozeanen. Auch auf Englisch erhältlich.

Medizinisches Handbuch See, Dingwort-Verlag, 540 Seiten, 98 Euro.



IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt

Verlag/Herausgeber

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

Chefredakteur (Vi.S.d.P.)

Christian Denso,
Tel.: 040/350 97 238,
denso@reederverband.de

Redaktion

printprojekt
Peter Lindemann &
Hanns-Stefan Grosch GbR
grosch@print-projekt.de
Tel.: 040/4321 34-10
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Anzeigen

JDB Media GmbH
Tim Schulz-Eppers
Tel.: 040/46 88 32-625
schulz-eppers@jdb.de
Christian Priepke
Tel.: 04163/81 38 792
Marcel Nagorny
Tel.: 04163/81 38 794
vermarktung@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2020

Abonnements und Vertrieb

AZM Gehrke GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger, Feldstraße 23,
23858 Reinfeld
Tel.: 04533/20 77-12
Fax: 04533/20 77-21
E-Mail: abo@deutsche-seeschifffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Koptyaev Igor/Shutterstock

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 ent-
sprechen nicht unbedingt der
Auffassung der
Redaktion.

Nachdruck nur mit
Genehmigung der
Redaktion.

Druckauflage:
6.000 Exemplare



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

| PORTRÄT |

| Kochtalent | Hanna Saliba hat das Kapitänspatent, brachte als Gastro-Pionier die feine syrische Küche nach Hamburg und fördert heute junge geflüchtete Landsleute.

Text: Angela Andresen-Schneehage

Reisen um den Globus, Erfolgsgeschichte als Gastronom, soziale Projekte – der Mann hat was zu erzählen! Seit Jahren ist Hanna Saliba ein gefragter Gesprächspartner für Zeitungen, Magazine und Radiosender. Doch damit will der 69-Jährige nun aufhören. Der „Deutschen Seeschiffahrt“ erzählt er noch mal aus seinem Leben. „Mit der Seefahrt hat für mich schließlich alles angefangen – mit ihr setze ich jetzt auch einen Schlusspunkt. Dies ist mein letztes Interview!“

Aufgewachsen in der syrischen Hafenstadt Latakia, erlebt der Älteste von zehn Geschwistern schon früh die großen Pötte am Kai. Als er 1969 mit der Schule fertig ist, wird ihm die Heimatstadt zu klein. Da passt es gut, dass die deutsche Handelsschiffahrt Nachwuchssorgen hat und auch in Syrien um junge Abiturienten für ein Nautikstudium wirbt. Das ist sein Weg! Drei Monate Deutsch-Crashkurs am Goethe-Institut, dann bricht Saliba auf zu neuen Ufern – vom östlichen Mittelmeer in Richtung Elbe. An der damaligen Seemannsschule in Bremervörde lernt er den Beruf des Matrosen von der Pike auf, bevor er sein Studium in Hamburg absolviert.

Er fährt als Decksjunge mit dem Kümo durch Nord- und Ostsee, jobbt in den Semesterferien auf der legendären Englandfähre „Prinz Hamlet“ und pendelt auf großen Frachtern zwischen Nord- und Südamerika. In 15 Jahren an Bord steht er nicht nur auf der Brücke, sondern guckt auch den internationalen Schiffsköchen in die Töpfe. „Und wie alle Seeleute bin ich in den Hafenstädten gerne gepflegt essen gegangen; ich bin sehr wählerisch, und für gute Küche hatte ich schon immer ein Faible.“



Grenzgänger. Hanna Salibas orientalisches Restaurant in den Alsterarkaden ist eine echte Hamburgensie.

Foto: Angela Andresen-Schneehage

Captain Cook

| Kult-Gastronom | Auf seinen Reisen als Nautiker erlebt er viel, beobachtet bei Kollegen aber auch, wie schwer sich dieser unstete Beruf mit einem glücklichen Familienleben vereinbaren lässt. Für Hanna Saliba ist klar: Hat er einmal Kinder, will er sie auch aufwachsen sehen. Also entscheidet er sich Mitte der 1980er-Jahre für einen Neustart als Landratte und eröffnet in Hamburg ein Restaurant mit Spezialitäten aus seiner Heimat – das erste dieser Art in der Metropole. „Hier die typischen Zutaten wie Auberginen oder frische Minze zu bekommen, war damals noch eine Herausforderung“, erinnert sich Hanna Saliba.

Doch mit Hummus, Falafel und Co. begeisterte er Gäste und Gastrokritiker gleichermaßen. Gekocht wird anscheinend auch nach dem Erfolgsrezept. Weitere Restaurants folgen; das lukullische Saliba-Imperium wächst. Als die beiden inzwischen erwachsenen Kinder eine ganz andere berufliche Laufbahn einschlagen, trennt sich der Vater von den meisten seiner Lokale. Und strebt neue Ziele an – wieder einmal.

„Ich bin jemand, der immer neu aufbrechen muss.“ Zu einer Zeit, als Syrien noch ein friedliches, gastfreundliches Land voller Kulturschätze ist, eröffnet er in Damaskus ein Gästehaus, organisiert und begleitet Reisen. Ein vielversprechendes Projekt, das nach nur anderthalb Jahren dem dramatischen Zeitgeschehen zum Opfer fällt.

Es folgt eine Phase, in der Saliba Seefahrt und Kulinarik verbindet: Mit Kochkursen auf Kreuzfahrtschiffen sensibilisiert er die Reisenden für orientalische Genüsse. Auf dem Festland hingegen versucht er seit einigen Jahren, jungen geflüchteten Syrern Perspektive und Integration zu bieten. Er bildet sie umfassend aus, um ihnen anschließend Verantwortung in einem – eigens zu diesem Zweck eröffneten – Imbiss mit syrischen Delikatessen zu übertragen.

Aufs Schiff zieht es den Perfektionisten inzwischen nur noch in der Freizeit. Bald geht's mit dem Hausboot durch Hollands Kanäle – die Heimat seiner Frau Beatrix. Vielleicht wird's ja wieder ein Aufbruch – diesmal in Richtung Entspannung. |●●●

when "clean" means

CLEAN

**DYNAMIC
BIOFILM
PROTECTION**



- ▶ reduced CO₂ emission
- ▶ no biocide-releasing paint
- ▶ no transportation of invasive species

Your ultrasound solution
against marine growth & fouling

HASYTEC *electronics*

www.hasytec.com



SMM

smm-hamburg.com

the leading international
maritime trade fair

setting a course

8-11 sept 2020

hamburg

see
what makes
SMM the #1
smm-hamburg.com/trailer



 **Hamburg
Messe + Congress**



[linkedin.com/company/smmfair](https://www.linkedin.com/company/smmfair)



twitter.com/SMMfair
#SMMfair



[facebook.com/SMMfair](https://www.facebook.com/SMMfair)



[youtube.com/SMMfair](https://www.youtube.com/SMMfair)