

# Deutsche Seeschifffahrt

2. Quartal 2021

**VDR** Verband  
Deutscher  
Reeder

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



## 14 | KLIMA



Vor der NMK –  
So geht die  
Schifffahrt auf  
Kurs Zero Emission

## 32 | STUDIE



Warum ein freier  
Welthandel gerade  
den ärmeren  
Ländern nützt

## 46 | SIGNALE



Leuchtturmwärter  
2.0: Unterwegs  
im Dienst der  
Schifffahrt



## 24 | JUBILÄUM

### 100 Jahre Oldendorff

Eine Reederei erfindet sich neu



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

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

Funding Programmes  
Free Trade  
Ballast Water Convention  
Sanctions  
Digitalisation  
Smart Shipping  
Migrants in the Med  
Competitive Conditions  
LNG

## A STRONG VOICE FOR MARITIME SHIPPING

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

**VDR** German Shipowners' Association

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

Foto: Joerg Schwalfenberg



## Der Suez und wir

●●● Die Havarie der „Ever Given“ im Suezkanal hat uns in der Schifffahrt einige Momente beschert, die weit über das Ereignis selbst hinauswirken werden. So negativ der Zwischenfall auf den ersten Blick scheint, so sehr hat er geholfen, die Bedeutung der Industrie aufzuzeigen.

Die Blockade einer der wichtigsten Schifffahrtsstraßen hat Milliarden Konsumenten global über Tage vor Augen geführt, wer ihnen zu 90 Prozent die Waren über die Weltmeere bringt, die sie derzeit besonders viel bestellen: das Schiff. Bei aller berechtigten Furcht um die Logistikketten habe ich eines in den vielen Artikeln und Berichten vermisst: die Sorge um die Seeleute, die ja auch von der Blockade betroffen waren. Ohne sie erreicht keine Ladung ihren Hafen.

Für uns in der Industrie ist das eine Binsenweisheit. Wir wissen um den Wert der Arbeit der Männer und Frauen – an Bord wie auch an Land. Viele außerhalb unserer Branche offensichtlich (immer) noch nicht. Woran liegt das? Sicher daran, dass viele Menschen nicht nachfragen oder es sie nicht interessiert, woher oder wie etwas zu ihnen gelangt. Der elektrische Strom für unsere Haushalte kam ja lange auch quasi „aus der Steckdose“, bevor zumindest wir in Deutschland uns des Themas so bewusst wurden.

Es liegt aber auch an uns in der Industrie, dass wir unsere Bedeutung nicht stärker hervorheben – bis es jetzt ein Unfall tut. Auch für uns in Deutschland gilt: Wir sind unverzichtbar. Aber oft ist, was wir leisten, leider noch zu unsichtbar.

Wir wollen etwa auf die Crewwechsel-Probleme aufmerksam machen, auf die Notwendigkeit, Seeleute prioritär zu impfen, oder auch auf den Wert einer vielfältigen maritimen Industrie am Standort Deutschland. Wenn es uns aber gelingen soll, dass uns die Menschen – und insbesondere jene, die in Medien oder Politik arbeiten – bei unseren Anliegen unterstützen, dann müssen wir zuvor so vielen wie möglich nachvollziehbar erläutert haben, warum die Dienstleistung, die wir als Schifffahrt von Deutschland aus anbieten, so wichtig ist. Dabei sollten wir uns nicht als Entschuldigung durchgehen lassen, dass unser Geschäft ja so „kompliziert“ oder „schwer zu erklären“ ist, wie man manchmal hört. Das sind andere Branchen sicher auch. Uns sollte es anspornen, unseren Wert besser zu verdeutlichen. Wir haben schon ganz anderes geschafft.

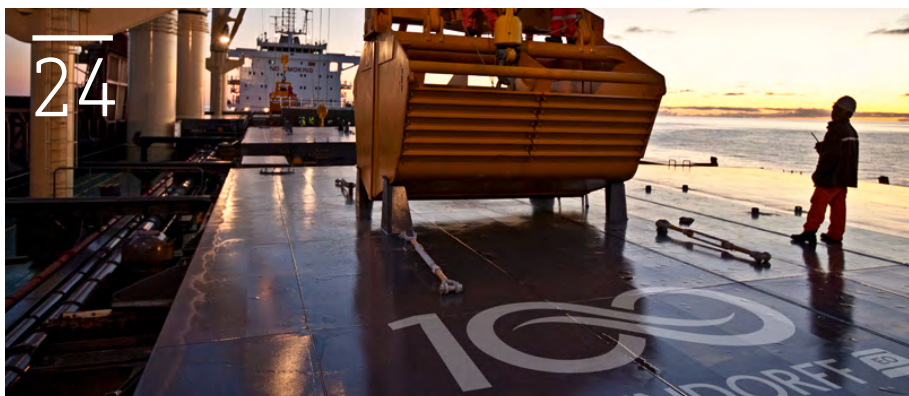
Wir müssen mehr in die Offensive gehen. Je größer unsere öffentliche Wahrnehmung ist, desto mehr werden wir auch politische Diskussionen beeinflussen.

No shipping, no shopping – das ist sicher verkürzt. Aber ein sehr plastischer Slogan, den sich jeder Konsument merken kann. Und auf so etwas kommt es an.

Ihr

Alfred Hartmann  
Präsident, Verband Deutscher Reeder

# Inhalt



## MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**  
Neues aus den Unternehmen
- 12 BRANCHE**  
VDR-Jahrespressegespräch: Deutsche Reeder verhalten optimistisch
- 14 KLIMASCHUTZ**
  - Ziel Zero Emission: Wie die Schifffahrt nachhaltiger wird
  - Vor der NMK: Interview mit Norbert Brackmann
- 22 STANDORT-STUDIE**  
Vorbilder in Europa: Wie sich die Seeschifffahrt in Deutschland stärken lässt
- 24 JUBILÄUM**  
Der menschliche Faktor:  
100 Jahre Oldendorff – eine Reederei erfindet sich neu

## MARITIME LOGISTIK

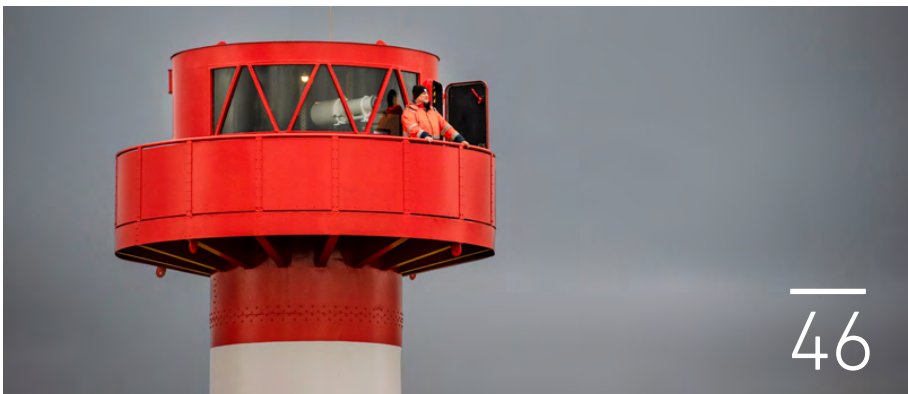
- 30 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen
- 32 WELTHANDEL**  
ICS-Studie: Wie gerade arme Länder vom freien Warenverkehr profitieren  
*Kommentar von Ralf Nagel*
- 35 SICHERHEIT**  
Brückenmanagement optimieren:  
Weniger Fehler, mehr Team
- 36 TRAINING**  
Netzwerk EMSN Connect: Europas Simulatoren intelligent verknüpft
- 38 SMART SHIPPING**  
Remote Inspection: Wie Hightech Kontrollen aus der Ferne ermöglicht



36



38



46



50

## MARITIMES LEBEN

### 44 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

### 46 LEUCHTTÜRME

„Leuchte, alter Turm, leuchte!“  
Unterwegs mit den Technikern, die die Signalanlagen an den Küsten funktionsfähig erhalten

### 50 UMWELTSCHUTZ

„Eyesea“: Deutsche Reeder unterstützen ein Projekt gegen Plastikmüll im Meer

### 52 SEELEUTE

Odyssee in die Heimat:  
Die Rückkehr der in Hamburg gestrandeten Crews nach Kiribati

## PORTFOLIO

### 40 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

### 42 VERSICHERUNGEN

Havarie der „Ever Given“ im Suezkanal:  
Wer übernimmt die Kosten?

## RUBRIKEN

### 6 LUFTBILD

Blick aus dem All

### 8 PROFILE

Personalien aus der maritimen Wirtschaft

### 54 PUBLIKATIONEN

Neue Bücher

### 45 IMPRESSUM

Herausgeber und Redaktion



# GOLF VON SUEZ





## Der Megastau am Suezkanal

••• Längst ist der Suezkanal wieder offen.

Er war durch die Havarie der „Ever Given“ für sechs Tage versperrt. Die Satellitenbilder zeigen den Stau am südlichen Ende des Kanals – vor der Einfahrt nahe der namensgebenden Stadt Suez (ganz rechts).

Ein natürlicher Prozess – eine hohe Springflut am 29. März – half den Ingenieuren dabei, das auf Grund gelaufene Containerschiff

mit Schleppern, Baggern und Baggerschaukeln zu befreien. Springfluten treten auf, wenn die Gezeiten bei Neu- und Vollmond „ausbrechen“ – also Erde, Sonne und Mond in einer Linie stehen.

Stand 28. März meldete das Kanaldienstleistungsunternehmen Leth Agencies, dass 367 Schiffe darauf warteten, den Kanal zu passieren – 154 im Norden in der Nähe von Port Said; 42 waren es im Großen Bittersee, und 171 harrten südlich des gestrandeten Schiffs im Roten Meer aus.



Strecke. Die Schiffe stauten sich über eine Länge von mehr als 100 Kilometern.

## | PROFILE |



## OFFEN GROUP

Der Kapitän geht von Bord: **1 Claus-Peter Offen**, Gründer und CEO der Offen Group, zieht sich nach 50 Jahren aus dem operativen Geschäft zurück und übernimmt den Vorsitz des neu gegründeten Verwaltungsrats der Gruppe. Das CEO-Ruder übergibt er an **2 Arnt Vespermann**. Der erfahrene Schiffsfahrtsmanager war bis vor Kurzem Vorsitzender der Geschäftsführung von Hamburg Süd. Dort war er maßgeblich an der Integration der Reederei in den Maersk-Konzern beteiligt, der das traditi-

onsreiche Hamburger Unternehmen 2017 übernommen hat.

## NSB

Die Buxtehuder Reederei NSB Group wurde von der Jury des Deutschen Innovationspreises mit dem Titel „Top 100“ ausgezeichnet – sehr zur Freude von CEO **3 Tim Ponath**: „Wir sind sehr stolz darauf, diesen Top-Titel in 2021 tragen zu dürfen.“

## FAIRPLAY

Führungswechsel bei der Fairplay Towage Group. Neuer Co-Geschäftsführer neben Holger Schwesig ist seit 1. April 2021

**4 Philip-Alexander Harmstorf**. Zuvor hat Harmstorf die Offshore-Tätigkeiten der Hamburger Schleppreederei verantwortet. Sein Vorgänger **5 Walter Collet** gehörte seit 2005 zur Towage-Geschäftsleitung. Er wird seinem Nachfolger in der Übergangsphase zunächst noch beratend zur Seite stehen.

## DUCKDALBEN

Ehre für große Verdienste: Die Leiterin des Seemannsclubs „Duckdalben“, **6 Anke Wibel**, wurde im Rahmen der SMM als „Persönlichkeit des Jahres 2021“

ausgezeichnet. Verliehen wird der Preis vom maritimen Frauennetzwerk Women's International Shipping & Trading Association (Wista). Wibel wurde insbesondere für ihre „unglaubliche Energie“ sowie „ihr Engagement und ihre Hingabe“ gewürdigt.

## HPA

Der Verkehrswirt **7 Friedrich Stuhmann** lenkt ab 1. Juli 2021 die Hamburg Port Authority (HPA) mit. Gemeinsam mit Jens Meier bildet er künftig das Führungsduo. Stuhmann tritt die Nachfolge des Technischen Geschäftsführers Matthias Gra-

be an. Derzeit ist er noch Geschäftsführer der MSC Gate Bremerhaven.

## WTO

**8 Ngozi Okonjo-Iweala** wird als erste Frau Chefin der Welthandelsorganisation (WTO). Die erfahrene Ökonomin war zuvor 25 Jahre lang bei der Weltbank in Washington tätig. Seit 2003 war sie zweimal Finanzministerin und kurz Außenministerin ihres Heimatlandes Nigeria. Okonjo-Iweala hatte sich in einem mehrmonatigen Auswahlprozess gegen ihre Mitbewerber durchgesetzt.

## VOITH

**9 Cornelius Weitzmann** wird zum 1. Juni Vorsitzender der Geschäftsleitung von Voith Turbo. Parallel wurde er zum Mitglied der Konzerngeschäftsführung der Voith Group berufen.

## MCN

Die Hamburger Geschäftsstelle des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN) wird seit Mitte März übergangsweise von **10 Jan Solte** geleitet. Solte springt bis Herbst 2022 als Elternzeitvertretung für Lina Harms ein und wird auch stellvertretender Geschäftsstellenleiter.



# FÜR PROAKTIVEN UMWELTSCHUTZ



VISATRON® FÜR  
DF - UND GASMOTOREN

**SCHALLER**   
AUTOMATION

OUR PASSION. YOUR SAFETY.

- since 1956 -

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

Spende und werde ein Teil von uns.  
[seenotretter.de](http://seenotretter.de)



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

    #teamseenotretter

OHNE  
DEINE  
SPENDE  
GEHT'S  
NICHT



Spendenfinanziert



## CO<sub>2</sub>-Ziele: Stena erhöht Schlagzahl

**Fähre.** Stena experimentiert u.a. mit dem Einsatz emissionsarmer Treibstoffe wie Methanol.

••• Die Fährreederei Stena Line hat ihre Emissionsbilanz 2020 weiter verbessert: Pro zurückgelegte Seemeile sank der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 2,3 Prozent. „Die wichtigsten Gründe waren der Einsatz unserer neuen energieeffizienten E-Flexer in der Irischen See, die Nutzung von grünem Landstrom in Kiel sowie weitere Schiffe mit dem KI-gestützten Stena

Fuel Pilot auszurüsten“, sagt Erik Lewenhaupt, Head of Sustainability von Stena Line. Die Technologie helfe, situationsaktuell die energieeffizienteste Route zu finden, und spare so bis zu 5 Prozent Treibstoff. Die Reederei liegt bei der Emissionsreduktion bereits heute zehn Jahre vor den definierten Zielen der IMO. „Unser Anspruch ist es, die Speerspitze

der nachhaltigen Schifffahrt zu sein. Deswegen setzen wir uns jetzt das Ziel, 30 Prozent CO<sub>2</sub> bis 2030 einzusparen, um 2050 bei null CO<sub>2</sub> zu landen“, sagt Stena Line-CEO Niclas Mårtensson. Ein wichtiger Schritt werde die elektrisch betriebene Fähre „Stena Elektra“ auf der Route Göteborg – Frederikshavn sein.

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

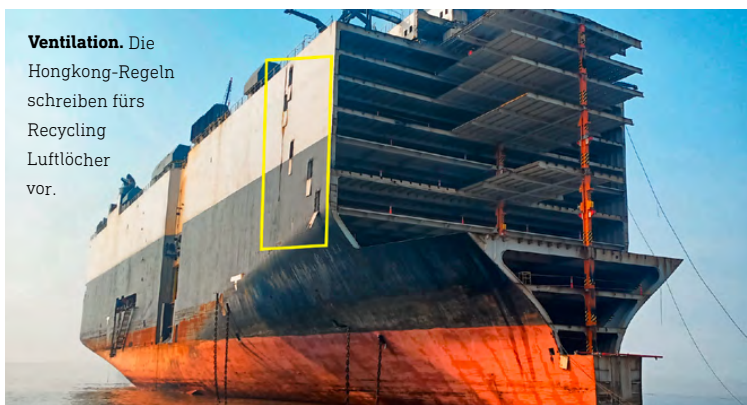
Foto: Stena Line

## IRClass will Schiffsrecycling noch sicherer machen

••• Die Klassifikationsgesellschaft Indian Register of Shipping (IRClass) sieht hohe Sicherheitsstandards als Schlüssel zur Verdoppelung der indischen Schiffsrecyclingkapazität bis 2024. Dieses ehrgeizige Ziel hatte Indiens Regierung im jüngsten Haushaltsplan ausgegeben. Bis heute haben laut IRClass 40 Prozent der Recycling-Werften in Alang ISO-Zertifizierungen. Die Implemen-

tierung von Managementsystemen für Gesundheit, Sicherheit, Umwelt, Qualität und Schiffsrecycling hätten maßgeblich zur Verbesserung der Sicherheit von Arbeitnehmern und zum Umweltschutz beigetragen. IRClass-Chef Sharma erwartet, dass Indiens Marktanteil mit der Ratifizierung der Hongkong-Konvention deutlich über die bisherigen 30 Prozent wachsen wird.

[www.irclass.org](http://www.irclass.org)



**Ventilation.** Die Hongkong-Regeln schreiben fürs Recycling Luftlöcher vor.

Foto: Von Naveem Noor - Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=10174906>

Foto: Rhenus



**Schwergutfrachter.** Schiffe wie die „Chris J“ der Reederei Jüngerhans gehören zum Pool von Arkon.

## Rhenus übernimmt Mehrheit bei Arkon Shipping

••• Rhenus Maritime Services, europaweit tätiger Befrachter und Reeder für Short-Sea-Verkehre, hat 60 Prozent der Anteile am Schiffs- und Projektladungsmanager Arkon Shipping & Projects übernommen. Mit dem Einstieg stärkt das Unternehmen sein Projekt- und Schwergutgeschäft. Arkon firmiert künftig unter RMS Projects. Mitgründer und Geschäftsführer Thomas Cord hält wie bisher 40 Prozent der Anteile. Mit Gesellschafter- und Namenswechsel wird der Unternehmenssitz von Haren an der Ems nach Hamburg verlegt.

[www.rhenus.group](http://www.rhenus.group)



150.000

## Hapag-Lloyd legt exzellente Zahlen vor und kauft Container

••• Hapag-Lloyd hat Zahlen für das Geschäftsjahr 2020 veröffentlicht. Während die Transportmenge leicht zurückging und der Umsatz minimal zulegte, stieg das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) gegenüber dem Vorjahr um knapp 40 Prozent auf rund 2,7 Milliarden Euro. Das Konzernergebnis verbesserte sich sogar um 150 Prozent auf etwa 935 Millionen Euro. Wesentliche Erfolgstreiber waren Kosteneinsparungen in Höhe von etwa 450 Millionen Euro sowie leicht verbesserte Frachtraten und niedrigere Bunkerpreise.

Wegen der pandemiebedingten Verknappung hat die Linienreederei 150.000 TEU-Standardcontainer sowie moderne Kühlcontainer bestellt. Einige Boxen wurden bereits im ersten Quartal 2021 ausgeliefert. „Die Containerschifffahrt erlebt derzeit eine nie da gewesene Nachfrage, die zu einem Mangel an Containern auf der ganzen Welt geführt hat. Mit den jüngsten Bestellungen trägt Hapag-Lloyd dazu bei, die aktuelle Situation zu entschärfen, und wird seinen Kunden einen deutlich besseren Service bieten können“, sagt CEO Rolf Habben Jansen. Der Containerauftrag ist mit einem Volumen von rund 550 Millionen US-Dollar einer der größten in der Geschichte von Hapag-Lloyd. [www.hlag.com](http://www.hlag.com)



Foto: Hapag-Lloyd

## Büttner mit neuem Look und neuem Partner

••• Zum 165-jährigen Jubiläum hat sich die Bremer Reederei Carl Büttner ein neues, modernes Erscheinungsbild verpasst. Anfang März gab das Unternehmen außerdem eine neue Partnerschaft bekannt: Ardmore Shipping übernimmt im Auftrag der Bremer das kommerzielle Management von vier 24.000 DWT Chemikaliertankern der Baujahre 2002 bis 2006. Ardmore verdoppelt damit die Anzahl von Chemikaliertankern ähnlicher Größe in seiner Flotte. „Es gibt eine starke Übereinstimmung zwischen unseren Chemietankern und Ardmore globaler Präsenz und starker Erfolgsbilanz in den Chemie- und



„Creating Better“. Thorsten Mackenthun stellt ein neues Corporate Design vor.

Pflanzenölmärkten. Und wir freuen uns darauf, neue Fahrtgebiete und Ladungsmöglichkeiten für unsere Schiffe zu erkunden“, sagt Büttner-Geschäftsführer Mackenthun. [www.carl-buettner.de](http://www.carl-buettner.de)

Foto: Joerg Schwalfenberg, Reederei Carl Büttner

## LNG: Förderaufruf zur Umrüstung gestartet

••• Bis zum 12. Juni können Unternehmen wieder Fördergelder beantragen, wenn sie Schiffe für den Betrieb mit verflüssigtem Erdgas (LNG) aus- oder umrüsten wollen. „Mit dem dritten Förderaufruf kurbeln wir die Nutzung von LNG als umweltfreundlichem Schiffskraftstoff weiter an. Wir fördern ein breites Spektrum an Projekten – je nach Vorhaben stehen bis zu acht Millionen Euro

zur Verfügung. Unser Ziel: Eine umwelt- und klimafreundliche Schifffahrt“, sagt Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Vorgesehen sind Zuschüsse zur Investition in den LNG-Antrieb bei Seeschiffen von bis zu 40 Prozent der beihilfefähigen Ausgaben – je nach Unternehmensgröße sind sogar bis zu 60 Prozent möglich.

[www.bav.bund.de](http://www.bav.bund.de)

**Berlin.** Die Bundesregierung fördert den Einsatz sauberer Energien.

Foto: Sina Eitner – stock.adobe.com





# Deutsche Schifffahrt auf Kurs

**| Jahrespressegespräch |** Der Verband Deutscher Reeder (VDR) zieht eine verhältnismäßig positive Bilanz des Corona-Jahres 2020 und warnt vor zusätzlichen Belastungen für die Schifffahrt. Text: Christian Denso

**R**und ein Jahr nach Ausbruch der Corona-Pandemie blicken insbesondere viele der größeren deutschen Schifffahrtsunternehmen optimistisch in die Zukunft. „Wir haben die Krise, die uns seit 2009 beschäftigt hat, weitgehend hinter uns gelassen und sind in vielen Bereichen bislang auch erstaunlich unbeschadet durch die Pandemie gefahren“, sagte VDR-Präsident Hartmann anlässlich der virtuell abgehaltenen Jahrespressekonferenz des Verbands, bei der sich Vertreter zahlreicher nationaler und internationaler Medien zuschalteten. Allerdings: „Niemand kann momentan voraussagen, ob der positive Trend insbesondere in der

Containerschifffahrt weiter so anhalten wird.“ Die Schifffahrt habe jedoch gezeigt, welche bedeutende Rolle ihr bei Handel und Versorgung in der derzeitigen weltweiten Ausnahmesituation zukomme: „Wir sind weitergefahren, wir haben geliefert – im wahrsten Sinne des Wortes“, so Hartmann.

Deutschland ist mit einem Anteil von 4,5 Prozent an der Welthandelsflotte weiterhin die fünftgrößte Schifffahrtsnation der Welt. Ende 2020 waren in deutschen Schiffsregistern insgesamt 2.001 Schiffe mit 48,7 Millionen BRZ registriert, 139 weniger als ein Jahr zuvor. Zu einem großen Teil (mittlerweile mehr als 45 Prozent) führen die Schiffe der deutschen Flotte die

Flagge eines EU-Landes, insbesondere von Portugal, Zypern und Malta. Die Anzahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe hat sich bei 290 stabilisiert. Infolge des Rückgangs in der deutschen Handelsflotte ist die Zahl der in Deutschland sozialversicherungspflichtig beschäftigten Seeleute zuletzt etwas zurückgegangen: Sie betrug 2020 noch 7.558, die Zahl der Neueinsteiger an Bord blieb mit 409 aber trotz Corona nahezu unverändert.

**Standort Deutschland: nach Boom und Krise „neue Normalität“**

Das Geschäftsführende VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel bewertete die aktu-



## Schifffahrt ist wie wohl keine andere eine internationale Industrie, sie braucht deshalb internationale Regelungen.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied

elle Lage als Konsolidierung: „Nach Jahren des ungewöhnlichen Wachstums vor allem in der Containerschifffahrt Anfang der 2000er-Jahre und dem anschließenden Rückgang haben wir jetzt eine neue Normalität: Die deutsche Flotte ist ähnlich stark, teilweise stärker als vor dem Boom.“

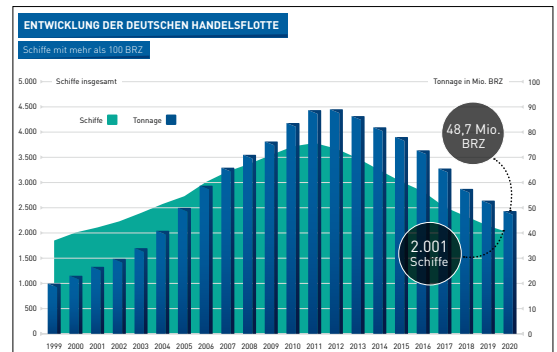
Das betreffe etwa die Zahl der Schiffe in verschiedenen Segmenten, die der Auszubildenden und Seeleute, aber auch die der Reedereien. „Trotz der Pandemie sehen wir eine neue Dynamik in einigen Schifffahrtsmärkten, in denen deutsche Unternehmen aktiv sind“, so Nagel. Umso wichtiger seien deshalb verlässliche und die Schifffahrt unterstützende poli-

tische Rahmenbedingungen am Standort Deutschland.

### VDR fordert schnelle Impfungen für Seeleute

Nach wie vor stellen Crewwechsel nicht nur für deutsche Reedereien ein großes Problem dar. Wie bei Waren muss dabei eine Logistikkette greifen: Der Ein- und Ausstieg im Hafen muss erlaubt sein, es muss Flüge ins und aus dem Heimatland geben, und die Einreise in die jeweiligen Heimatländer muss möglich sein. „Wir sehen uns mit sich ständig verändernden Regelungen für Tests und Quarantäne konfrontiert, das erschwert die Aufgabe enorm“, sagte

**Infografik.** Das neue Normal: Die Flotte ist heute immer noch stärker als vor Boom und Krise.



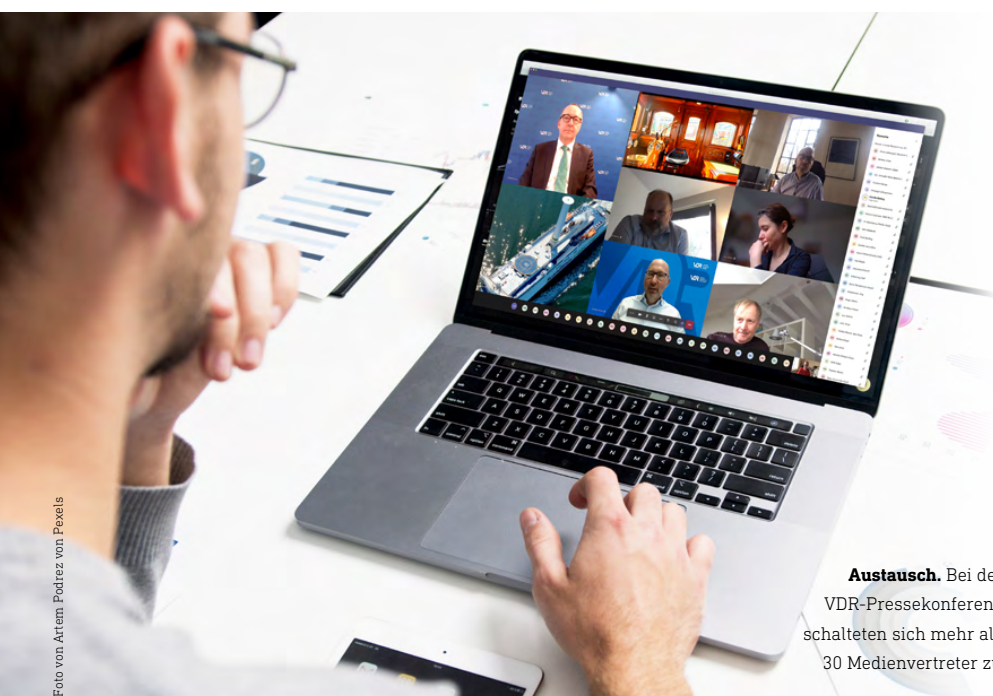
VDR-Präsident Hartmann. Nach wie vor sind geschätzt etwa 200.000 Seeleute weltweit von der Crewwechsel-Krise betroffen.

Zudem zeichne sich ab, dass bei den global laufenden Impfungen Seeleute bislang nicht ausreichend berücksichtigt würden. „Noch viel mehr Staaten müssen ihnen Keyworker-Status geben und sie bevorzugt impfen“, forderte der VDR-Präsident: „Wir dürfen nicht in eine Situation kommen, in der Seefahrer nicht an Bord kommen, weil sie noch nicht geimpft wurden.“ Dies würde die Crewwechsel-Problematik noch verschärfen, warnt Hartmann: „Es drohen Auswirkungen auf den weltweiten Warenhandel mit Folgen für uns alle.“

### Klimaschutz: globale Standards gefragt

Im Blick auf den Klimaschutz erneuerte der VDR seine Kritik an einem regional begrenzten Emissionshandelssystem, wie es die Europäische Union dieses Jahr vorschlagen will. „Schifffahrt ist wie wohl keine andere eine internationale Industrie, sie braucht deshalb internationale Regelungen“, sagt Präsidiumsmitglied Nagel. „Wir haben Zweifel, dass durch einen regional begrenzten Emissionshandel das Entscheidende, nämlich nachhaltig weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß, geschafft wird.“ In der Luftfahrt jedenfalls sei das nicht gelungen.

„Die deutsche Seeschifffahrt ist entschlossen, eine vernünftige, weltweite Regelung aktiv zu unterstützen“, bekräftigte Nagel: „Das geeignete Forum zur Regulierung ist die IMO, sie hat jüngst erst mit der verpflichtenden Umstellung auf schwefelärmere Brennstoffe bewiesen, dass sie Schifffahrt global regulieren kann.“ Man wolle als Industrie die Klimaziele der IMO erreichen oder womöglich sogar übertreffen (s. Titelgeschichte ab S. 14). „Dafür brauchen wir eine Energie-Revolution“, so Nagel. „Effizienzmaßnahmen an Schiffen reichen nicht aus, es sind andere, marktfähige Brennstoffe nötig.“ ■■■



**Austausch.** Bei der VDR-Presskonferenz schalteten sich mehr als 30 Medienvertreter zu.

# Nachh als An

**Fortschritt.** Dank zahlreicher Innovationen sind Schiffe immer sauberer auf den Weltmeeren unterwegs.

# altigkeit trieb

Die Aufgabe ist klar: Damit die Erfolge beim Klimaschutz nicht zunichtegemacht werden, müssen Wachstum und Treibhausgasemissionen voneinander entkoppelt werden. Eine Branche, der das in der Vergangenheit bereits gelungen ist, ist die internationale Seeschifffahrt. Das zeigt die im vergangenen Sommer veröffentlichte vierte Treibhausgasstudie der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation IMO. Sie registriert einen Anstieg des Seehandels um 40 Prozent zwischen 2008 und 2018 bei einer gleichzeitigen Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Seeschifffahrt um zehn Prozent. Obwohl die Tonnage im selben Zeitraum um mehr als die Hälfte gewachsen war, verantwortete die internationale Schifffahrt 2018 weiterhin nur gut zwei Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

„Die Ergebnisse spiegeln deutlich die erfolgreichen Bemühungen der Industriewider, grüner zu werden“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Das wird auch eines der wichtigsten Themen auf der Nationalen Maritimen Konferenz sein, die dieser Tage (allerdings virtuell) in Rostock stattfindet. Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Norbert Brackmann, sieht die maritime Wirtschaft auf Kurs: „Die Branche gestaltet die maritime Energiewende aktiv mit und investiert in Forschung und Entwicklung.“ (s. S. 16)

Foto: Oleksi Fadleiev – stock.adobe.com

## | Klimaschutz |

Ziel Zero Emission:  
Die Schifffahrt nimmt die Herausforderung an. An welchen Stellschrauben die Branche heute schon dreht und wo die Zukunft liegt, ist auch Thema auf der Nationalen Maritimen Konferenz im Mai.

Text: Hanns-Stefan Grosch/Gunther Meyn

**| Konkreter Fahrplan |** Auf dem Weg zu mehr Umwelt- und Klimaschutz ist die Schifffahrt schon ein gutes Stück vorangekommen: Basis ist das ursprünglich auf die Verhütung der Meeresverschmutzung zielende MARPOL-Abkommen von 1973 bzw. 1978. Die Anlage VI, die seit 2005 in Kraft ist, widmet sich der Luftverschmutzung. Bereits 2018 hatten die Mitglieder der IMO einen Fahrplan zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen beschlossen. Danach soll die globale Schifffahrt ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis zum Jahr 2050 gegenüber 2008 mindestens halbieren. Die Branche war damit weltweit die erste Industrie, die sich einen verbindlichen Rahmen gesetzt hat. Erst im November hat der IMO-Umweltausschuss weitere Konkretisie- ➔

→ rungen beschlossen, die auf eine 40-prozentige Treibhausgasreduktion bis 2030 zielen. Sie sollen ab 2023 gelten und haben technische sowie operationelle Konsequenzen für mehr als 50.000 Seeschiffe weltweit, die derzeit in Fahrt sind.

Nach dem neuen so genannten EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) müssen alle Seeschiffe weltweit Effizienzstandards erfüllen. Im Rahmen dessen werden technische Maßnahmen verpflichtend, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassend abzusenken. Für Schiffsneubauten gilt eine ähnliche Vorgabe, der EEDI, schon seit 2013. Zusätzlich ist künftig auch der Betrieb der Schiffe an strengen Emissionswerten auszurichten. Dafür erhält jedes Schiff eine CO<sub>2</sub>-Bewertung, die – vergleichbar Elektrogeräten oder Autos – in

fünf Stufen von A bis E eingeteilt ist. Der Kohlenstoff-Intensitäts-Indikator (Carbon Intensity Indicator, CII) sieht vor, dass für Schiffe, die in drei aufeinanderfolgenden Jahren nur mit D oder E bewertet werden, ein Maßnahmenkatalog zur CO<sub>2</sub>-Reduktion erarbeitet werden muss. „Der Druck, mit den effizientesten Schiffen im Markt zu sein, wird durch den CII erheblich erhöht, denn er schafft für alle Marktteilnehmer Transparenz“, sagt Ralf Nagel.

Optimierung von Rumpf und Antriebssystem, geringere Geschwindigkeit, KI-gestütztes Flottenmanagement, das Faktoren wie Wellen- und Windverhältnisse beim Routing berücksichtigt: Die Schifffahrt dreht bereits an unzähligen Schrauben, um den Brennstoffverbrauch und damit die Emissionen zu verringern.

**| Erfolgreiche Umsetzung |** Auf einem anderen Feld ist die Schifffahrt bereits einen Riesenschritt weiter: bei den Schwefel-emissionen. Mit IMO 2020 hat die Branche unter Beweis gestellt, dass sie Umweltvorgaben verlässlich umsetzt: Seit Anfang vergangenen Jahres gelten für Zehntausende von Seeschiffen weltweit schärfere Schwefelgrenzwerte. Der zulässige Anteil im Brennstoff wurde von 3,5 auf 0,5 Prozent gesenkt – und die Branche hat den Umstieg trotz erheblicher technischer Herausforderungen reibungslos bewältigt.

Ein Großteil der Schiffe fährt nun mit schwefelarmem Treibstoff (VLSF), der pro Tonne etwa 100 Dollar an Zusatzkosten verursacht – bei einem typischen 12.000-TEU-Containerschiff sind das 30.000 Dollar Mehrkosten pro Tag. Einige

## INTERVIEW

### Welche Rolle spielen Umwelt- und Klimaschutz bei der Nationalen Maritimen Konferenz?

**Norbert Brackmann:** Das Thema ist einer der Schwerpunkte und zieht sich als roter Faden durch die gesamte Konferenz. Das Leitmotiv „Wirtschaft braucht Meer“ ist Ausdruck der ökonomischen Bedeutung der maritimen Wirtschaft sowie der Notwendigkeit, nachhaltig und schonend mit der marinen Umwelt umzugehen. Es gilt, die erforderlichen Veränderungen aufgrund des Klimawandels als Chance für maritime Wertschöpfung zu sehen. Darüber werden wir bei der NMK sprechen.

### Worin sehen Sie die größten Herausforderungen für deutsche Reedereien bei der maritimen Energiewende?

**Brackmann:** Sicherlich in den ambitionierten Klimaschutzzielen, die auf IMO- und EU-Ebene beschlossen wurden. Danach muss auf IMO-Level der Treibhausgasausstoß im Schiffsverkehr bis 2050 um mindestens 50 Prozent sinken. Und die EU hat sich für 2030 auf ein Reduktionsziel von mindestens 55 Prozent im Vergleich zu 1990 verständigt. Bei der Lebensdauer eines Schiffes von rund 25 Jahren müssen also bereits in vier Jahren Schiffe auf dem Markt sein,

die auch 2050 noch den Umwelt- und Klimaansprüchen gerecht werden. Damit muss ein Reeder bereits heute weitreichende Entscheidungen treffen vor einem technologischen Hintergrund, der nicht den einen „richtigen“ Weg vorgibt. Konkret heißt dies, dass wir in den nächsten Jahren die ersten Zero-Emission-Schiffe zur Verfügung haben müssen – und bis Ende des Jahrzehnts in jeder Größenordnung.

Die Bundesregierung unterstützt deshalb massiv die Entwicklung, den Markthochlauf und die Verbreitung alternativer Kraftstoffe und klimafreundlicher Technologien in der See-

schifffahrt. Wichtig ist, dass Reedereien und Politik, Schiffbau und Zulieferindustrie hier weiter an einem Strang ziehen und unter Einbeziehung aller Technologien und im Interesse einer europäischen Wertschöpfung voranschreiten.

### Wasserstoff nimmt in der Strategie der Regierung eine Schlüsselrolle ein. Ist das eine Vorentscheidung für den Schiffsantrieb der Zukunft?

**Brackmann:** Wasserstoff ist für die maritime Wirtschaft eine unverzichtbare Basistechnologie, weil – nach derzeitiger Forschung –

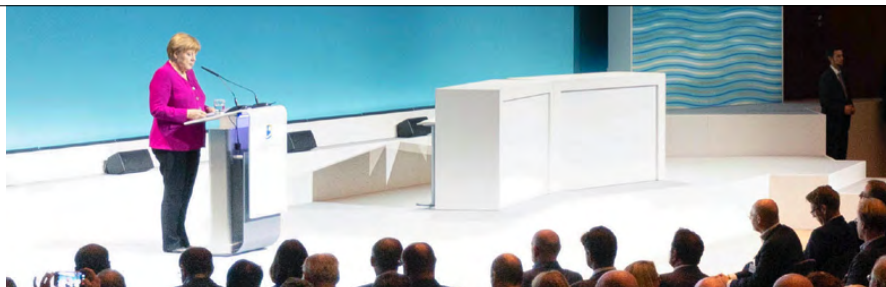
„Wir lassen die maritime Wirtschaft bei ihren Investitionen nicht allein.“

**Norbert Brackmann.**

Der CDU-Bundestagsabgeordnete ist Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft.







**Chefin-Sache.** Bundeskanzlerin Angela Merkel (hier auf der 11. NMK) ist erneut Schirmherrin der Veranstaltung.

## Die 12. Nationale Maritime Konferenz in Rostock

••• Die NMK findet in diesem Jahr unter dem Motto „Wirtschaft braucht MEER“ in Rostock statt. Aufgrund der Pandemie wird sie am 10./11. Mai 2021 komplett virtuell durchgeführt. „Damit zeigen wir einmal mehr, dass die maritime Wirtschaft abseits aller Seefahrerromantik längst eine Hightech-Branche ist und sich in der digitalen Welt genauso zu Hause fühlt wie auf den Weltmeeren“, sagt Norbert Brackmann, Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft.

Die NMK ist die zentrale Veranstaltung der Bundesregierung zur

Unterstützung der deutschen maritimen Wirtschaft. Sie bietet rund 800 Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden, Gewerkschaften und Politik eine Plattform zum konstruktiven Dialog. Seit dem Jahr 2000 findet sie alle zwei Jahre statt und hat sich als wichtiger Impulsgeber für die Branche etabliert. Es wird diesmal insgesamt sechs Fachforen geben: Schiffbau und Zulieferindustrie, Schifffahrt, Meerestechnik, Häfen, Offshore-Windenergie und erstmals Marine. Umwelt- und Klimaschutz gehören zu den branchenübergreifend bestimmten Themen.

Unternehmen wie etwa die Bremer Reederei Carl Büttner haben ihre Schiffe mit speziellen Abgasreinigungssystemen (Scrubbern) ausgerüstet und sind so auch mit herkömmlichem Treibstoff sauber unterwegs.

Doch klar ist: Mit fossilen Brennstoffen wird die Schifffahrt ihre langfristigen Klimaziele nicht erreichen können. Und noch fehlen serienreife Systeme, mit denen sich große Schiffe über weite Strecken CO<sub>2</sub>-neutral bewegen lassen. Entsprechend engagiert unterstützt die Branche die Entwicklung von alternativen Brennstoffen (s. nächste Seite). „Wir brauchen nicht weniger als eine Energie-Revolution“, sagt Ralf Nagel. „Alle Effizienzmaßnahmen an Schiffen reichen nicht aus, es sind andere, marktfähige Brennstoffe nötig.“ •••

stand – jede Umwandlung von Strom aus erneuerbaren Energien über die Elektrolyse zu Wasserstoff führt. Deshalb nimmt er innerhalb der Maritimen Forschungsstrategie 2025 eine so wichtige Rolle ein. Aber ob Wasserstoff selbst oder Wasserstoffderivate wie z.B. Ammoniak oder Methanol am Ende das Rennen machen, ist noch nicht ausgemacht. In unserem Leuchtturm-Projekt MethQuest, einem Verbundprojekt aus 29 Partnern, fördern wir genau diese Forschung. Bei der NMK werden wir spannende Zwischenergebnisse aus diesem Projekt präsentieren.

### Und welche Bedeutung kommt LNG zu?

**Brackmann:** Für mich ist LNG ganz klar der Schiffskraftstoff mit dem höchsten Zukunftspotenzial. Denn schon heute lassen sich so Luftschadstoffemissionen deutlich reduzieren bzw. ganz vermeiden. Aber: LNG ist noch kein Zero-Emission-

Kraftstoff, zumindest solange es sich um fossiles LNG handelt. All denen, die LNG deshalb aber als „Teufelszeug“ abtun, muss klar sein, dass Motoren, in denen heute noch fossiles LNG verbrannt wird, die Motoren sind, die morgen ein E-Fuel wie synthetisches oder Bio-LNG nutzen. Wir sind mit LNG sicherlich noch nicht am Ziel, aber wir sind auf dem richtigen Weg!

### Die deutschen Reedereien haben eine lange Durststrecke hinter sich. Wie soll die Branche die Kosten schultern?

**Brackmann:** Die maritime Wirtschaft ist bei den Umweltinvestitionen nicht allein. So trägt die Bundesregierung mit der gezielten maritimen Forschungsförderung und weiteren Programmen zur Entwicklung und Verbreitung alternativer Kraftstoffe sowie neuer Antriebstechnologien bei. Der Bund hat allein aus dem Konjunktur- und Zukunftspaket von Juni 2020 zusätzlich eine Milliarde Euro für die maritime

Wirtschaft zur Verfügung gestellt. Damit fördert er etwa Innovationen, maritime Forschung und Entwicklung, die Umrüstung auf umweltfreundliche Antriebe sowie Betankungsschiffe für alternative Kraftstoffe. Wir wollen dem Fernziel Null-Emissions-Schiff Schritt für Schritt näher kommen. Angestrebt wird die Dekarbonisierung des Seeverkehrs bei gleichzeitiger Gewinnung möglicher Marktpotenziale der maritimen Industrie.

Zudem geht der Blick nach Brüssel: Die EU-Kommission hat in ihrem „Green Deal“ angekündigt, in diesem Sommer Vorschläge für einen nachhaltigen Seeverkehr vorzulegen. Dazu gehört die Initiative FuelEU Maritime, die u.a. Maßnahmen zur Steigerung der Produktion, des Einsatzes und der Akzeptanz von nachhaltigen alternativen Schiffskraftstoffen umfasst. Jetzt kommt es darauf an, dass die Maßnahmen auf EU- und IMO-Ebene effektiv ineingreifen und technologieoffen im

Sinne eines bestmöglichen Klimaschutzes und einer europäischen Wertschöpfung wirken.

### Die Schifffahrt ist international unterwegs. Wie lassen sich Wettbewerbsverzerrungen durch regionale Umweltauflagen vermeiden?

**Brackmann:** Völlig klar ist, dass uns Regelungen auf internationaler Ebene am liebsten wären, um faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten. Die Verhandlungen in der IMO zeigen aber, dass es sehr langwierig ist, auf dieser Ebene Fortschritte zu erzielen. Die Sicherstellung eines Level Playing Field bleibt aber unser zentrales Anliegen. Deshalb nutzt die Bundesregierung alle multilateralen und bilateralen Kontakte, um Wettbewerbsverzerrungen wo möglich abzubauen. Ergebnisse werden wir aber nur mit einer gemeinsamen europäischen Antwort erzielen. Deshalb fordern wir auch einen EU-Koordinator für die maritimen Belange.

# Antrieb der Zukunft

**| Innovationen |** Die Klimaziele erfordern den Abschied der Schifffahrt von fossilen Brennstoffen. LNG könnte die Brücke zu „grünem“ Methanol oder Ammoniak bilden.

**W**ohin führt die Reise in Sachen Brennstoff? Diese Frage stellen sich Reedereien weltweit, wenn es darum geht, Investitionsentscheidungen für neue Schiffe zu treffen. Die übliche Lebensdauer eines frisch ausgelieferten Schiffs beträgt je nach Transportgut und Größe mindestens 20 bis 25 Jahre. „Das Rennen um den Treibstoff der Zukunft ist noch nicht entschieden“, sagt Alexander Dyk vom Institut für Maritime Energiesysteme in Geesthacht. Die Klassifikationsgesellschaft DNV hat insgesamt 10 Antriebssysteme mit 16 Treibstoffarten identifiziert. Wer heute aufs falsche Pferd setzt, könnte langfristig ein Problem haben – zum Beispiel, wenn es mit der weltweiten Versorgung hapert.

Entsprechend schmal fallen die Auftragsbücher der Werften aus: Gerade mal 1.084 Schiffe wurden im vergangenen Jahr neu in Auftrag gegeben – weniger als ein Drittel des Werts von 2013. In Tonnage gerechnet, ist der gesamte Auftragsbestand innerhalb von zehn Jahren um mehr als die Hälfte eingebrochen.

Unterdessen werden die Bestandsschiffe allmählich älter – auch

in Deutschland. So hat sich das Durchschnittsalter der von deutschen Reedereien kontrollierten Schiffe mit knapp 13 Jahren dem weltweiten Durchschnitt angenähert.

**| Effizienz ist Trumpf |** Wer wie die führende Bulk-Reederei Oldendorff ein ehrgeiziges Neubauprogramm hinter sich hat, kann zunächst gelassen in die Zukunft schauen (s. S. 24). Deren Schiffe sind nicht nur jung, sondern auch ökologisch auf der Höhe der Zeit: „Seit 2013 haben wir drei Milliarden Dollar in 90 neue Öko-Schiffe investiert, die über kraftstoffeffiziente und treibhausgasreduzierte Motoren sowie eine Reihe von Vorrichtungen zur Reduzierung von Verbrauch und Kohlenstoffemissionen verfügen. Heute sind über 95 Prozent der Oldendorff-Flotte und die meisten unserer gecharterten Schiffe Öko-Schiffe“, sagt CEO Peter Twiss.

Die Lübecker experimentieren dennoch mit verschiedenen Technologien, die ihre Schiffe noch sparsamer machen sollen. So wird in einem Gemeinschaftsprojekt ein windunterstützter Antrieb für Bulker entwickelt. Das Sys-

tem des Herstellers Anemoi besteht aus klappbaren Rotorsegeln, die die Ladevorgänge nicht behindern. „Wir streben eine umfassende funktionale Anwendung der Windtechnologie an, die über den gesamten Lebenszyklus unserer Schiffe hinweg ökologische und kommerzielle Vorteile bringt“, sagt Torsten Barenthin, Director Innovation bei Oldendorff Carriers.

Bereits positive Erfahrungen mit der Unterstützung durch Windkraft hat die Reederei Röd Braren gemacht: Deren Frachter „Annika Braren“ ist seit einem guten Jahr mit einem Flettner-Rotor unterwegs. Im Rahmen eines vorausgegangenen Pilotprojekts wurden Einsparungen von bis zu 20 Prozent erreicht. Wind als Antriebsunterstützung, Batterien und Brennstoffzellen als Quelle für den Bordstrom – doch als Kompletantrieb für große Transportmengen und lange Strecken werden diese Lösungen nur in Ausnahmefällen taugen.

**| Tragfähige Brücke LNG |** Einen mutigen Schritt nach vorn hat jüngst die Containerreederei Hapag-Lloyd unternommen. Nachdem die Hamburger gerade erst die aufwendige Umrüstung der „Brussels Express“ auf schadstoffarmen Betrieb mit Flüssigerdgas (LNG) abgeschlossen hatten, orderten sie sechs Neubauten in der Größenklasse 21.000 TEU. Auftragsvolumen: rund eine Milliarde US-Dollar. Auch die Finanzierung erfolgte „grün“ – über eine Sustainability-Linked-Anleihe, die an ein klar definiertes Nachhaltigkeitsziel geknüpft ist.



Fotos: Oldendorff/Anemol

**Windkraft.** Ein intelligentes Klappsystem soll bei den Oldendorff-Bulkern gewährleisten, dass die Rotorsegel bei den Ladevorgängen nicht stören.

Bereits mit LNG in Fahrt sind die zwei Flaggschiffe der Kreuzfahrtreederei AIDA „AIDAnova“ und „AIDAcosma“ sowie einige Fähren, darunter die „Helgoland“ der Reederei Cassen Eils.

Vorteil von Flüssiggas: Es entstehen keine Schwefel- und Feinstaubemissionen, die von Stickoxiden werden erheblich reduziert. Weil aber auch Erdgas ein fossiler Brennstoff ist und der Ausstoß an CO<sub>2</sub> nur um bis zu 25 Prozent sinkt, gilt der Einsatz vielen Experten als „Brückentechnologie“. Aber es ist eine tragfähige Brücke: „LNG ist derzeit der am besten geeignete Brennstoff auf dem Weg zur Emissionsfreiheit“, sagt Hapag-Lloyd-Flottenchef Richard von Berlepsch.



Foto: AIDA Cruises

**Vorreiterin.** Die Fährreederei AIDA ist teilweise mit LNG unterwegs und testet Brennstoffzellentechnik.



Foto: @igor.Groshev - stock.adobe.com

Und immerhin: In aller Regel sind die Schiffe mit Dual-Fuel-Motoren ausgerüstet, können also außer mit LNG auch mit Marinediesel fahren. Und das fossile LNG ließe sich – derzeit noch mit hohem Energieaufwand – auch synthetisch erzeugen. Nutzt man dazu überschüssigen „grünen“ Strom – also etwa Wind- oder Sonnenenergie, die mangels Speicherkapazität nicht genutzt werden kann –, wird der Gasantrieb klimaneutral.

**| Attraktive Alternative Ammoniak |** Das gilt auch für andere Gase, etwa Ammoniak, derzeit für viele ein möglicher Game-Changer. Es verbrennt nicht nur CO<sub>2</sub>-frei wie Wasserstoff, sondern hat auch eine höhere Energiedichte und lässt sich besser lagern bzw. transportieren. Deutsche Reedereien spielen hier ganz vorn mit: So hat sich die Leeraner Reedereigruppe Hartmann gerade erst mit dem Motorenhersteller MAN Energy Solutions und dem niederländischen Ammoniak- und Methanolhersteller OCI zusammengesetzt. Ziel ist es, bis 2024 eine maritime Wertschöpfungskette für das Gas mit der Formel NH<sub>3</sub> zu schaffen. Das „grü-

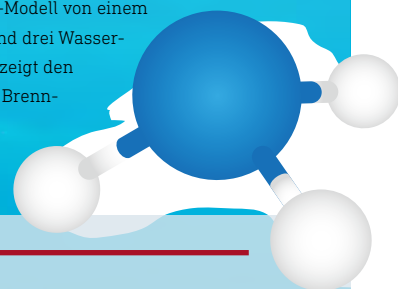
ne“ Ammoniak soll mit Solar- und Windenergie u.a. in Nordafrika produziert werden.

Ammoniak transportieren und mit Ammoniak fahren: Hartmann Gas Carriers lässt die Frachter bauen und betreibt sie. Motorenspezialist MAN steuert die Antriebstechnik bei. „In einer Zeit, in der die Schifffahrt am Beginn einer neuen Ära steht und nach Optionen zur Dekarbonisierung sucht, sind wir stolz, Teil dieses zukunftsweisenden Projekts zu sein“, sagt Alfred Hartmann, Aufsichtsratsvorsitzender der Hartmann-Gruppe und Präsident des Verbands Deutscher Reeder.

Noch ist „grüner“ Ammoniak zweibis dreimal so teuer wie Marinediesel. Und auch die Investitionen in die neue Technik sind für die krisengeschüttelte Branche ohne staatliche Unterstützung kaum zu stemmen. Wenn sich die Idee durchsetzt, wäre das Nachfragepotenzial enorm: Die Umstellung der internationalen Schifffahrt auf Ammoniak würde jährlich etwa 750 bis 900 Millionen Tonnen des Gases erfordern – das Vier- bis Fünffache der aktuellen Produktion weltweit. Doch noch sind in Sachen Brennstoff nicht alle Karten ausgespielt. |●●●

**Ammoniak.**

Das Molekül-Modell von einem Stickstoff- und drei Wasserstoffatomen zeigt den potenziellen Brennstoff für die Schifffahrt.



**REEDER-INITIATIVE**

**Forschung für den Brennstoff der Zukunft**

●●● Zwei Dollar pro Tonne: Was nach wenig klingt, bringt im weltweiten Maßstab eine Menge: Auf Initiative des Weltree-derverbands ICS, in dem auch der VDR maßgeblich mitwirkt, hat die Schifffahrtsindustrie Ende 2019 angeregt, über eine Brennstoffabgabe einen Forschungsfonds

zu finanzieren. Innerhalb von zehn Jahren kämen so fünf Milliarden Dollar zusammen, die in die Forschung und Entwicklung zu alternativen Brennstoffen fließen könnten. Die Koordination läge bei einem neuen International Maritime Research and Development Board.





# Antrieb aus der Steckdose



**Kabellage.** Versorgung der „AIDA Sol“ am Kreuzfahrtterminal Hamburg-Altona.

**| Energie |** Landstromanschlüsse können die Emissionen im Hafen reduzieren. Doch die Anlagen sind teuer, die technischen Herausforderungen groß – und der ökologische Vorteil mitunter fraglich.

Eigentlich eine saubere Sache: Seeschiffe, die im Hafen an einem Landstromnetz hängen, verursachen selbst weniger Emissionen. Sie können ihre Diesel-Hilfsaggregate für den Betrieb der Bordsysteme abschalten und verbessern so die Luftqualität in den Häfen. Liefert der Pieranschluss dann auch noch Ökostrom, wird die Liegezeit komplett klimaneutral. So weit die Theorie. In der Praxis kommt das Thema Landstrom allerdings nur langsam in Fahrt. „Von den aktuell operierenden 60.000 Handelsschiffen

nutzen weltweit nur einige zögerlich, und wenn, auf Druck, den angebotenen Landstrom im normalen Hafenbetrieb“, sagt Christian Bindemann, Geschäftsführer des maritimen Zulieferunternehmens Bindemann Group (s. Interview). „Das liegt daran, dass Landstrom nicht wirklich profitabel und in den meisten Häfen die Netz-Infrastruktur so gut wie nicht vorhanden ist.“

Tatsächlich gibt es weltweit aktuell kaum mehr als 20 Häfen mit externen Stromanschlüssen. Am konsequentesten ist man in Kalifornien. Dort herrscht seit

2014 sogar Landstrompflicht. In anderen Regionen kommt der Ausbau dagegen nur schleppend voran. Schuld sind uneinheitliche Standards und die hohen Investitionskosten. Denn die technisch komplexen Einrichtungen müssen mit aufwendigen Frequenzgleichrichtern, Schalt- und Umspannanlagen ausgestattet werden.

**| Hohe Mehrkosten |** Die Mitte 2019 fertiggestellte größte Landstromanlage Deutschlands am Kieler Ostseekai verschlang allein 13,5 Millionen Euro – mit üppigen Zuschüssen von Bund und EU. Sie versorgt Fährschiffe mit Strom, der zur Hälfte aus regenerativen Energiequellen stammt. Hamburg hat am Cruise Center in Altona seit 2017 seine erste Anlage im Betrieb. Dort docken große Kreuzfahrtschiffe wie die „AIDA Sol“ an. Inzwischen sind bereits zehn AIDA-Schiffe landstromkompatibel. „Unser Ziel ist, künftig mit allen



**Premiere.** Das Kreuzfahrtschiff „AIDA Sol“ war das erste, das den Hamburger Anschluss genutzt hat.

Fotos: AIDA Cruises

Schiffen ab Baujahr 2000 Landstrom zu nutzen“, erklärt die Reederei. Dazu passt, dass Hamburg bis 2025 ins Landstromnetz 75 Millionen Euro investieren will. Neben zusätzlichen Anschlüssen für Kreuzfahrtschiffe sollen am Burchardkai auch Buchsen für Containerfrachter entstehen.

Bislang aber machen noch viele einen Bogen um die vorhandenen Steckdosen. Grund sind vor allem die enormen Mehrkosten. Aktuell ist Landstrom in Deutschland zwei- bis dreimal so teuer wie die autonome Energieversorgung an Bord. „Das macht den Umstieg und die Investition in teure Anschlüsse nicht attraktiv für die Eigner“, sagt Ralf Nagel, geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied. Immerhin: Bundesländer dürfen Seeschiffen für die Nutzung von umweltfreundlichem Hafentrom spezielle Rabatte anbieten und auch die EEG-Umlage reduzieren. „Es muss aber klar geregelt sein, wer bei etwaigen Stromausfällen haftet“, fordert Nagel. „Das gilt auch, wenn es durch Überspannungen oder Kurzschlüsse zu Schäden am Schiff oder an den Landstromleitungen kommt.“

**| Unklare Öko-Bilanz |** Ohnehin profitieren derzeit vor allem Fähren von der Stromversorgung, da sie im Pendelverkehr regelmäßig an festen Liegeplätzen andocken. Auch für energiehungrige Kreuzfahrtschif-

fe mit eigenen Terminals und langen Hafenaufenthalten eignen sich die Anschlüsse. Mehr Flexibilität ist beim maritimen Frachtverkehr mit seinen wechselnden Liegeplätzen gefragt. Hier muss vor allem der langwierige Verbindungsaufbau und -abbau zur Landstrombuchse innerhalb der eng getakteten Abfertigungszeiten reibungslos funktionieren. Außerdem muss der Landstromanschluss am Terminal flexibel und auf verschiedene Schiffsgrößen ausgerichtet sein. In Hamburg etwa gab es zuletzt Probleme mit der Verkabelung bei unterschiedlichen Tideständen.

Langfristig stellt sich auch die Frage nach dem ökologischen Vorteil von Landstrom. Schließlich rüsten viele Reedereien ihre Flotten sukzessive auf emissionsarme Antriebe um (s. S. 18). Im küstennahen Verkehr wird zudem verstärkt auf Elektroantrieb und Brennstoffzellentechnik gesetzt. „Natürlich macht es keinen Sinn, den Landstrom aus Kraftwerken zu beziehen, die ökologisch schlechtere Bilanzwerte aufweisen als Dieselmotoren“, so Bindemann.

Im Idealfall kommt der Landstrom aus regenerativer Energie. Beispiel Kiel: Die Förde-Stadt will „ökologischster Hafen Europas“ werden und den Anteil klimaneutralen Stroms aus der Hafensteckdose bis 2023 auf 70 Prozent erhöhen – mit (sauberer) Luft nach oben. **||••**

## INTERVIEW

### „Flexible Lösung“



**Christian Bindemann,**  
Geschäftsführer des  
maritimen Zuliefer-  
unternehmens Binde-  
mann Group.

**Was sind die größten Herausforderungen von Landstrom?**

**Christian Bindemann:** Auf Seeschiffen wird weltweit meist ein Bordnetz mit 60 Hertz betrieben. Das deutsche Stromnetz z.B. liefert aber 50 Hertz. Deshalb müssen die Landstromanbindungen mit einem teuren Frequenzumrichter ausgestattet werden. Eine andere Variante wäre, die Schiffe mit einem Frequenzumrichter an Bord auszurüsten, um so variabel den Landstrom überall nutzen zu können. Das ist in der Praxis jedoch ein Kostenfaktor beim Bau der Schiffe und derzeit international nicht gefordert.

**Wie werden die Schiffe ans Landstromnetz angeschlossen?**

**Bindemann:** Die einfache Variante basiert auf vorhandenen, manuellen Steckerlösungen – praktisch für die Reeder, denn sie müssen bordseitig keine Hardwarekomponenten nachrüsten und kein aufwendiges Kabel- bzw. Steckerhandling betreiben. Landseitig müssen aber Leitungen, passende Stecker und ggf. Adapter für den Anschluss ans Stromnetz bereitgestellt werden. Das erfordert ein manuelles und mitunter zeitaufwendiges Kabelmanagement.

**Gibt es bessere Verfahren?**

**Bindemann:** Effizienter ist die standardisierte und vollautomatisierte Plug-in-Lösung der französischen Firma NG<sup>3</sup>. Wie etwa bereits in Kiel realisiert, stellt hier lediglich eine Person an Bord die Verbindung zum Ladenschluss her. Nach der Synchronisation kann dann der Landstrom fließen und die Bordgeneratoren werden angehalten. Neben der Sicherheit für die Crew und alle Beteiligten sind die Hauptvorteile einer solchen Anlage das schnellere Zustandekommen des Anschlusses bei geringeren Platzanforderungen.

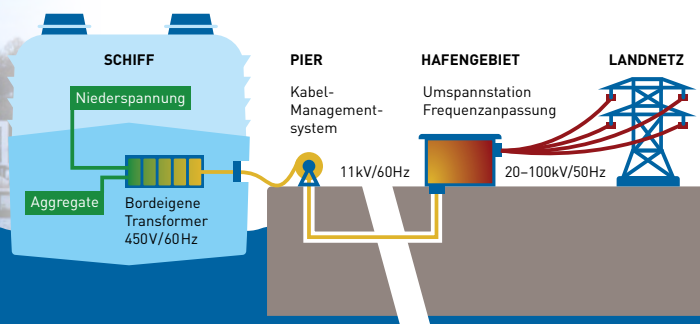
## Transformatoren nötig: Unterschiede von Bord und Land

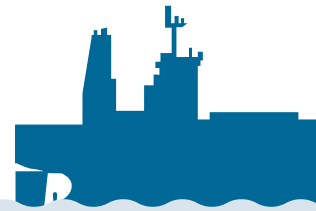
**•••** An Land und an Bord werden zumeist unterschiedliche Stromspannungen und -frequenzen genutzt. Die von Land gelieferte Mittelspannung muss landseitig mit einem Transformator auf die Bordnetzspannung umgewandelt werden.

- Seeschiffe benötigen zusätzliche bordseitige Einrichtungen: bis zu vier „Steckdosen“ am Schiff und die Einbindung in das bordeigene Stromnetz.
- Umrüstkosten: bis zu mehreren Millionen Euro
- Einheitlicher Standard: Technische Anforderungen und Systembeschreibungen, insbesondere zu Spannungen und Steckverbindungen, sind seit 2012 im Dreifachstandard der ISO, IEC und IEEE definiert und mittlerweile weltweit einheitlich.

### Bordnetze großer und moderner Schiffe

- die Netzspannung beträgt meist 11kV/50 oder 60Hz bzw. 6,6kV/50 oder 60Hz.
- ältere bzw. kleinere Schiffe haben oft Niederspannungs-Bordnetze mit 440V/60Hz bzw. 400V/50Hz.
- das Landversorgungsnetz in Hafenstädten ist üblicherweise ein Mittelspannungsnetz mit 10kV bei einer Netzfrequenz von 50Hz.





# So geht's: Mehr Schifffahrt nach Deutschland holen

**| Standort-Studie, Teil 2 |** Bei wichtigen steuerlichen Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt sollte Deutschland sich andere europäische Nationen zum Vorbild nehmen. Text: Christian Denso

Die Seeschifffahrt ist wie wohl keine andere Industrie eine Branche, die international aufgestellt ist – und entsprechend international vergleichbare Rahmenbedingungen braucht. Das gilt insbesondere im Blick auf steuerliche Aspekte. Denn nur, wenn deutsche Schifffahrtsunternehmen ihre Dienstleistungen unter vergleichbaren Bedingungen anbieten können, haben sie im harten globalen Wettbewerb eine Chance. Das gilt insbesondere im Blick auf die deutschen Nachbarn in der Europäischen Union. Welche Möglichkeiten gibt es innerhalb des für alle Mitglieder geltenden Rechtsrahmens der EU, Schifffahrtsaktivitäten zu unterstützen?

Das ist der zweite große Aspekt der 2019 vom VDR bei der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC Deutschland in Auftrag gegebenen Studie „Schifffahrtsstandort Deutschland – Stärken erhalten, Wettbewerbsfähigkeit fördern“. Der erste Aspekt war, wie in der vorigen Ausgabe berichtet, die Evaluierung der Fördermaßnahmen für die Sicherung des maritimen Know-hows und der Beschäftigung von einheimischen Seeleuten (insbesondere Lohnsteuereinbehalt, Lohnnebenkostenförderung und Schiffsbesetzung).

PwC war dabei – genau wie der von der Beratungsgesellschaft EY im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte Evaluierungsbericht – zu eindeutigen Ergebnissen gekommen: Die Maßnahmen sollten beibehalten werden.

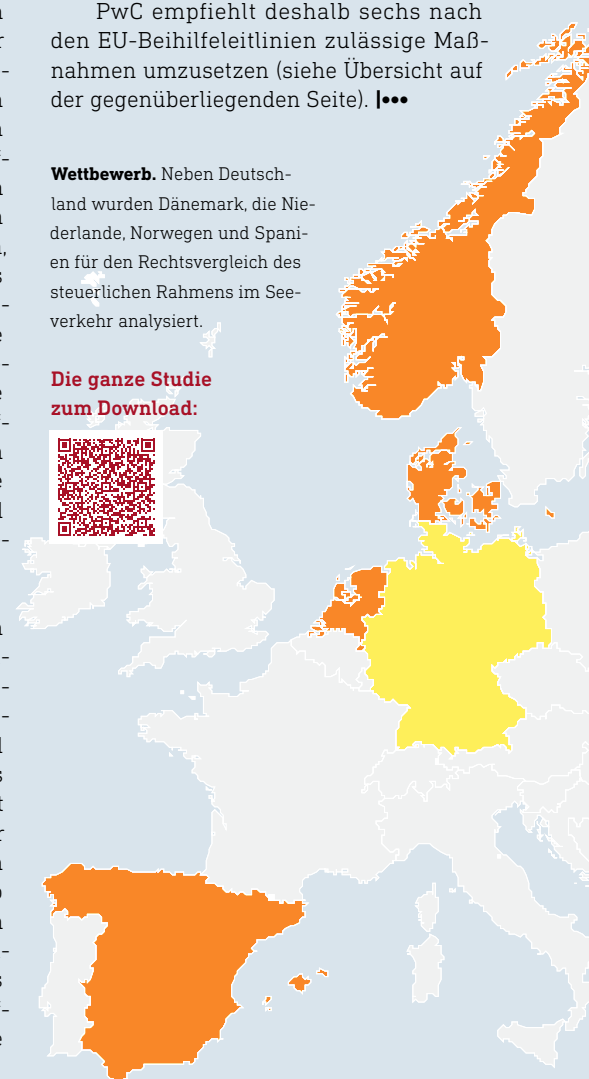
Für den Vergleich der steuerlichen Rahmenbedingungen im Seeverkehr wurden neben Deutschland die entsprechenden Maßnahmen in Dänemark, den Niederlanden, Norwegen und Spanien untersucht. Diese europäischen Schifffahrtsnationen haben in der jüngeren Vergangenheit ihre Anstrengungen, den eigenen Standort attraktiver zu gestalten, deutlich verstärkt. Dort wurden jeweils verschiedene europarechtlich zulässige, von der Kommission genehmigte Maßnahmen umgesetzt, um die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrie zu steigern. Dazu gehört etwa, schifffahrtsspezifische Steuerregelungen fortzuentwickeln, neue oder optimierte Fördermaßnahmen für Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten zu etablieren und Gebühren zu reduzieren.

**| Ergebnis der PwC-Analyse |** Das in Deutschland aktuell bestehende Steuerregime für die Seeschifffahrt, insbesondere in Form von Tonnagesteuerregelungen, dem Lohnsteuereinbehalt und gewerbesteuerlicher Kürzung, muss zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt nicht nur unbedingt beibehalten, sondern auch im Detail nachjustiert werden: „Nur so kann Deutschland es sicherstellen, den Anschluss nicht zu verlieren und weiterhin seine Stellung als ein attraktives und führendes internationales Schifffahrtszentrum zu wahren“, schreiben die Autoren der Studie.

PwC empfiehlt deshalb sechs nach den EU-Beihilfeleitlinien zulässige Maßnahmen umzusetzen (siehe Übersicht auf der gegenüberliegenden Seite). ■■■

**Wettbewerb.** Neben Deutschland wurden Dänemark, die Niederlande, Norwegen und Spanien für den Rechtsvergleich des steuerlichen Rahmens im Seeverkehr analysiert.

**Die ganze Studie zum Download:**





## Das empfehlen die Autoren der PwC-Studie in steuerlicher Hinsicht

„Die bestehenden steuerlichen Maßnahmen müssen beibehalten und sollten in Anlehnung an die europäischen Nachbarländer teilweise erweitert werden.“

### Tonnagesteuerbegünstigung auch für reine Schiffsmanagementgesellschaften

■ Gerade bei den Schiffsmanagementgesellschaften herrscht ein starker, zunehmender internationaler Wettbewerbsdruck. Nicht nur international, sondern auch auf EU-Ebene haben andere Staaten deshalb mit Genehmigung der EU-Kommission Steuererleichterungen unter anderem in Form der Tonnagesteuerbegünstigung auch für reine Schiffsmanagementgesellschaften eingeführt.

### Tonnagesteuerbegünstigung auch für Offshore-Schiffe und -aktivitäten

■ Auch das Offshore-Segment ist geprägt durch scharfen internationalen Wettbewerb mit Anbietern aus Drittstaaten. Die europäische Offshore-Schifffahrt braucht deshalb wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für diesen seit 2005 am stärksten gewachsenen Markt. Gerade deutsche Reedereien engagieren sich vermehrt beim Bau von Windparks. Entsprechende Anpassungen der Tonnagesteuerregelungen können erhebliche Chancen für die deutsche maritime Industrie im Offshore-Sektor einschließlich des Schiffbausektors und dessen Zulieferern bieten.

### Ergänzung der Tonnagesteuer um eine Umweltbonus-Komponente

■ Die deutsche Seeschifffahrt ist dabei, eine Vorreiterrolle im Einsatz von innovativen und umweltfreundlichen Antrieben und alternativen Brennstoffen einzunehmen. Um das zu unterstützen, sollte geprüft werden, inwiefern die Tonnagesteuer um einen Umweltbonus ergänzt werden kann – etwa mit einem abgesenkten Steuersatz für besonders umweltfreundliche bzw. emissionsarme Schiffe. Das gibt

zusätzliche Anreize für Schifffahrtsunternehmen, den Wandel voranzutreiben.

### Wiedereinführung steuerfreier Reinvestitionsrückstellung für Seeschiffe (§ 6b EStG)

■ Die Regelung des § 6b EStG sollte künftig die Einführung moderner, effizienter und damit umweltfreundlicher Schiffstonnage unterstützen. Der Regelungszweck des § 6 b EStG besteht darin, steuerliche Hindernisse für die Veräußerung von Wirtschaftsgütern des Anlagevermögens – dazu gehörten vor 1999 auch Seeschiffe – abzubauen, deren Verkauf betriebswirtschaftlich geboten und volkswirtschaftlich wünschenswert wäre. Danach kann der Veräußerungsgewinn von der Einkommensbesteuerung freigestellt und die so gewonnenen Mittel für dringend erforderliche Investitionsvorhaben genutzt werden – der Gewinn ist erst später zu versteuern. Seit 1999 ist die Regelung aber nur noch für Binnenschiffe anwendbar. Künftig sollten auch Gewinne aus dem Verkauf von Seeschiffen, die nicht nach § 5a EStG besteuert werden (Tonnagesteuer) – also etwa Seeschiffen in nationaler Fahrt – steuerfrei reinvestiert werden können. Dies würde einen sehr wirkungsvollen Anreiz zu Investitionen in neue, umweltfreundlichere Tonnage setzen.

### Abschaffung oder zumindest deutliche Absenkung der Versicherungssteuer für Seeschiffsversicherungen

■ Mit Ausnahme der Seeschiffskaskoversicherung gilt für alle Seeschiffsversicherungen in Deutschland der Regelsteuersatz von 19% auf die Versicherungsprämie. Damit sind in Deutschland ansässige Schifffahrtsunternehmen einer international und auch im europäischen Vergleich unverhältnismäßig hohen finanziellen Belastung ausgesetzt. Der Schifffahrtsstand-

ort verliert dadurch Wettbewerbsfähigkeit gegenüber konkurrierenden Nachbarländern. Der europäische Vergleich zeigt, dass an keinem anderen Schifffahrtsstandort in Europa Versicherungsteuer in gleicher Höhe wie in Deutschland für Seeschiffsversicherungen und vergleichbare Sachverhalte erhoben wird. In allen europäischen Schifffahrtsstandorten ist der maritime Versicherungsbereich entweder von einer Versicherungsteuerpflicht generell ausgenommen, oder er unterliegt einem lediglich verschwindend geringen Steuersatz. In Deutschland sollte daher für alle Arten der hier steuerpflichtigen Seeschiffsversicherung der Steuersatz – analog dem bereits existierenden besonderen Steuersatz von 3% für die Seeschiffskaskoversicherung – abgesenkt und vereinheitlicht werden.

### Prüfung der Gebührenstrukturen für die Eintragung von Schiffen und Schiffshypotheken

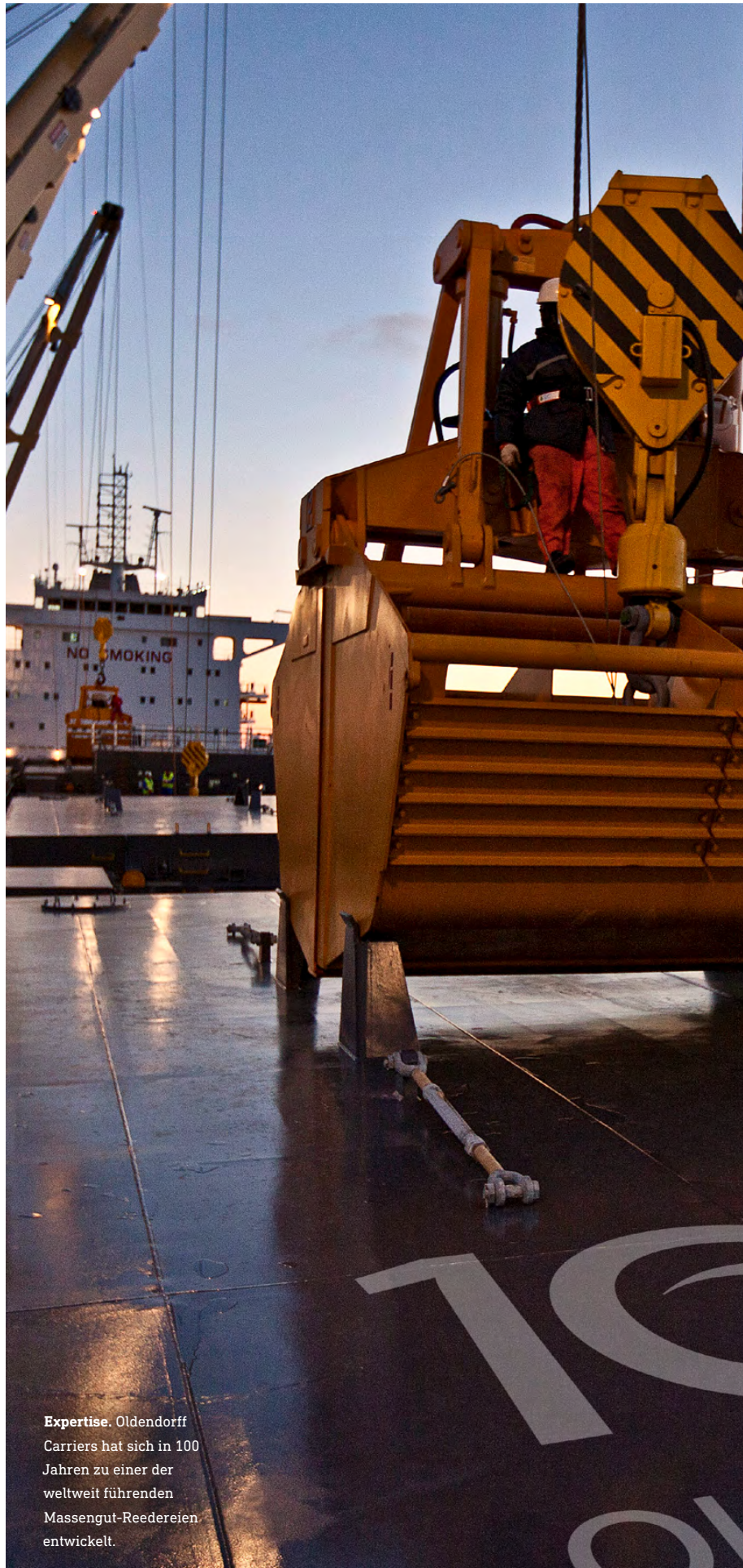
■ Deutsche Seeschiffsregister sind im Vergleich zu vielen ausländischen Registern nicht attraktiv. Das liegt auch an den Gebührenstrukturen für die Eintragung von Schiffen und Schiffshypotheken – das System ist hochkomplex, die Gebühren sind im internationalen Vergleich sehr hoch und offensichtlich nicht mehr zeitgemäß. Das System Dänemarks, Norwegens, der Niederlande und Belgiens ist deutlich weniger komplex strukturiert – bei geringeren Gebühren und z.T. Pauschalbeträgen, unabhängig vom Schiffswert. Dänemark hat seine Registergebühren sogar ganz abgeschafft, während die deutschen Gebührensätze zuletzt erhöht worden sind. Um die Schiffsregister in Deutschland vor diesem Hintergrund zu optimieren, ist etwa zu hinterfragen, ob der Schiffswert der Referenzwert bleiben soll, da dieser marktabhängig teilweise erheblichen Schwankungen unterliegt.

# Der menschliche Faktor

**| Jubiläum |** Oldendorff Carriers feiert 100-jähriges Bestehen. Doch der Marktführer im Bulker-Segment ist eine der modernsten Reedereien Deutschlands. Text: Hanns-Stefan Grosch

**D**er Oldendorff-Weg: Das ist der Titel des eindrucksvollen, 360 Seiten dicken und gut zwei Kilogramm schweren Wälzers, den die Lübecker Reederei zu ihrem 100. Geburtstag herausgegeben hat. Wer zur Seite 106ff. blättert, erfährt viel über den besonderen Spirit, der das Unternehmen ausmacht und es von vielen anderen in der Branche unterscheidet: Auf zehn Seiten sind zunächst die Namen der 3.000 Crewmitglieder aufgelistet, die die Oldendorff-Bulker am Laufen halten: von A wie Joel Isaga Abacahin bis Z wie Yevgen Zyma.

Darauf folgen 20 Seiten mit den 929 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den 20 Oldendorff-Büros weltweit – von Mohamed Amer Aly (Italien) bis Leon Zuhmann (Deutschland). Akkurat alphabetisch einsortiert ist auch die Nummer 532 unter den Bürokräften: ein gewisser Henning Oldendorff – Namensgeber und Eigner der Reederei. Nummer 726 ist übrigens Peter Twiss (Kanada), der seit 2003 als CEO an der Spitze des Unternehmens steht. Die Botschaft ist klar: Der Chef ist auch nur einer von all jenen, die das Unternehmen voranbringen. →



**Expertise.** Oldendorff Carriers hat sich in 100 Jahren zu einer der weltweit führenden Massengut-Reedereien entwickelt.





## HISTORIE

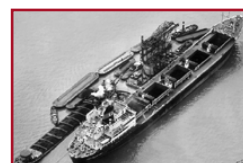
### 100 Jahre Oldendorff – die Highlights im Überblick



**1921:** Egon Oldendorff wird mit 21 – gerade volljährig – Teilhaber der Hamburger Reederei Liliensfeld & Oldendorff.

**1925:** Der Firmensitz wird nach Lübeck verlegt.

**1939:** Die Firma managt 13 Dampfschiffe. Nach dem Krieg muss sie von vorn anfangen.



**1958:** Die Reederei lässt den ersten Massengutfrachter bauen: Die „Magdalena Oldendorff“ mit 15.400 Tonnen Ladekapazität entsteht bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft.

**1971:** Starkes Wachstum zu Deutschlands größter Bulkreederei.

**1973:** Kurzer Ausflug ins Tankersegment.

**1980:** Henning Oldendorff tritt mit 23 Jahren die Nachfolge seines Vaters an.



**1984:** Firmengründer Egon Oldendorff stirbt mit 84, sein Sohn Henning wird Mehrheitseigner.

**1989:** Erstes asiatisches Büro in Hongkong eröffnet.

**1990:** Werftübernahme – Oldendorff kauft die Flensburger Schiffbau-



→ Was sie in den vergangenen Jahrzehnten gemeinsam geschaffen haben, ist zweifellos beeindruckend: Ein Schifffahrtsunternehmen, das mit mehr als 750 Massengutfrachtern unterschiedlicher Größenklassen auf den Weltmeeren operiert, jedes Jahr 330 Millionen Tonnen Eisenerz, Kohle und Agrarprodukte transportiert und rund fünf Milliarden Dollar umsetzt. Dass die Reederei überdies 14 Jahre in Folge profitabel arbeitet, ist in dem schwierigen und schwankungsfälligen Markt ebenfalls keine Selbstverständlichkeit.

**| Von unten nach oben |** Die grundlegende Vision, die Mitarbeiter in den Mittelpunkt zu rücken, geht auf die 1990er-Jahre zurück. Mehr als sieben Jahrzehnte hatte die Reederei Egon Oldendorff, 1921 gegründet von Hennings Vater, vor allem in Schiffe investiert – eine Reederei klassischen Zuschnitts. Sein Sohn will näher an Kunden und Ladung herankommen und dafür in neue Geschäftsmodelle und die richtigen Leute investieren.

Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist die Übernahme des Befrachtungsunternehmens Concept Bulk Carriers im Jahr 1995. Seinerzeit stößt auch Peter Twiss zu Oldendorff und bringt die Idee des „Bottom-up-Management“ mit – ein Ansatz, der den Mitarbeitern viel Eigenverantwortung zugesteht und damit eine enorme Dynamik entfaltet. „Wir wollten ein Unternehmen voller ehrgeiziger Menschen auf allen Ebenen, die danach streben, mehr zu erreichen,

sich selbst und andere herauszufordern, um das nächsthöhere Level zu erreichen“, beschreibt Henning Oldendorff den Wandel der Firmenphilosophie (s. Interview S. 28). Das Ergebnis der Transformation ist die „Oldendorff-Familie“, ein Team aus aktuell rund 4.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus 60 Nationalitäten, die sich mit einer besonderen Arbeitskultur intensiv um die Bedürfnisse ihrer Kunden kümmern.

Junge Menschen machen zu lassen und ihnen etwas zuzutrauen – auch das hat in der 100-jährigen Geschichte des Unternehmens Tradition: Firmengründer Egon Oldendorff war 21, als er als Teilhaber eine kleine Hamburger Reederei gründete. Sein Sohn Henning war 23, als er 1980 die Nachfolge seines Vaters antrat. Und Peter Twiss heuerte 1995 mit 26 bei Oldendorff an und wurde mit 34 CEO.

Mitarbeitern Entwicklungschancen zu eröffnen, gehört zur DNA des Unternehmens. Der Auszubildende Murat Uygun kennt das aus eigenem Erleben: „Ich finde es bemerkenswert, wie alle auf Augenhöhe miteinander reden. Es spielt keine Rolle, ob ein Direktor vor einem steht oder ein anderer Azubi. Besonders toll finde ich, dass uns viel anvertraut wird und auch Aufgaben in der Ausbildung vorkommen, die einiges an Verantwortung mit sich bringen.“

**| Dynamische Flotte |** Jung sind auch die Schiffe, die Oldendorff für seine Kunden auf den Weltmeeren einsetzt: Rund sechs Jahre beträgt das Durchschnittsalter der Flotte – deutlich unter dem einschlägigen

**Dimension.** Bagger marsch: Abschluss der Laderaumreinigung bei der 2015 gebauten „Gisela Oldendorff“ (80.600 Tonnen Tragfähigkeit).



**Marc Raddatz**  
Projektmanager

Gleich beim Einstieg wird einem bewusst, dass es sich um eine etwas andere Firmenkultur handelt: So gibt es keine Verpflichtung, im Alltag Anzug zu tragen – außer bei besonderen Anlässen und Kundenkontakten. Der offene, familiäre Umgang, unabhängig von Position und Titel, hilft dabei, sich schnell zu akklimatisieren und wohlfühlen. Dies führt dazu, dass man schnell Kontakte innerhalb der Firma knüpft. Dadurch entwickelt sich automatisch eine gewisse Freiheit und Selbstständigkeit.

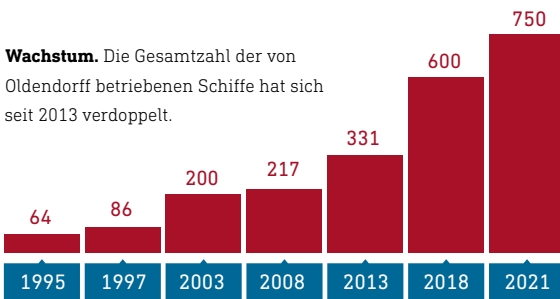
Alle Fotos: Oldendorff Carriers



**Teamwork.**  
Der Erfolg des Unternehmens ist eine Mannschaftsleistung.



**Eco-Ship.** Neubauten wie die „Dietrich Oldendorff“ sind besonders effizient.



**Marco Moeller**  
Geschäftsführer

Man muss die Risiken ausbalancieren. Wir sind immer auf der Suche nach bestimmten längerfristigen Absicherungen wie Frachtverträgen oder -futures für unsere Schiffe, nehmen aber auch aktiv am Spotmarkt teil. Wir setzen nie alles auf Rot oder Schwarz, sondern sind sehr vorsichtig und kontrollieren das Risiko. Man muss einen profunden Überblick über die verschiedenen Märkte für jede Schiffsgröße haben – und natürlich ist der enge Dialog mit den Kunden am wichtigsten.



**Gabriele Graap Buchhalterin (50 Jahre in der Firma)**

Als ich bei Oldendorff anfang, waren wir insgesamt rund 40 Leute. Damals haben wir Überweisungen noch mit der Schreibmaschine ausgefüllt. Die kamen dann in eine Unterschriftenmappe, um von den Prokuristen unterzeichnet zu werden. Der Hausmeister ging morgens durch die Abteilungen und verteilte an jeden eine Tasse Kaffee oder Tee. Zu Weihnachten bekam man seine Gratifikation in der Tüte. Heute ist alles viel offener. Ich bin glücklich, so viele Jahre für diese tolle Firma tätig zu sein.



**Peter Bagh**  
Chief Operating Officer

Grundsätzlich sehen wir zwei Ansätze, den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck unserer Flotte so klein wie möglich zu halten: indem wir aktiv in die Energieeffizienz neuer Schiffe investieren und den Betrieb der Flotte im Hinblick auf den Brennstoffverbrauch immer weiter optimieren. Für alternative Antriebe haben wir ein spezielles Team gegründet, das eine eingehende Untersuchung der verschiedenen Lösungsansätze durchführt. Auf der Basis werden wir unsere Entscheidungen für zukünftige Investitionen treffen.

Branchenwert. Seit 2013 hat das Unternehmen insgesamt rund drei Milliarden Dollar investiert, um über 90 Ökoschiffe zu bauen. Das Asset Play, also das Kaufen und Verkaufen von Schiffen, ist die Leidenschaft von Henning Oldendorff – und seine eigentliche Funktion im Unternehmen als Abteilungsleiter „Sale and Purchase“. Sein Team scheint ein gutes Gespür für den Markt zu haben: In den Bulker-Boomzeiten gelang es ihnen, insgesamt 92 Schiffe zu verkaufen: Die erlösten 1,9 Milliarden Dollar waren anschließend eine gute Basis für die weitere Geschäftsentwicklung.

„Allein seit 2013 hat unser kleines Team fast 250 Transaktionen abgeschlossen“, sagt Oldendorff. Man agiere streng antizyklisch. Motto: „Wer billig kauft, kann auf Autopilot navigieren; wer teuer kauft, wird ewig kämpfen.“ Das spiegelt die Dynamik der Flotte: Die Zahl der eigenen bzw. langfristig zurückgecharterter Schiffe sank von 70 im Jahr 2003 auf 43 im Jahr 2013 und ist mittlerweile wieder auf 121 gestiegen. Unterdessen wuchs die Zahl der betriebenen Schiffe von 200 über 331 auf zuletzt 750 (s. Grafik links). Ein übliches und bewährtes Modell ist der Ver- ➔

**HISTORIE**

gesellschaft FSG; sie wird 2008 wieder veräußert.

**1993:** Oldendorff startet gemeinsam mit der kanadischen CSL-Gruppe einen Pool von „Self-Unloading“-Schiffen (mit spezieller Ausrüstung zum Ladungsmanagement).



**1995:** Oldendorff kauft das Befrachtungsunternehmen Concept Bulk Carriers und tauft es in Concept Carriers um; die Flottengröße erreicht 80 Schiffe; Peter Twiss stößt zum Unternehmen und führt das Bottom-up-Management ein.

**1996:** Neue Büros in Shanghai und Vancouver eröffnet.



**1999:** Umzug in die neu gebaute Firmenzentrale oberhalb des Lübecker Senator-Hotels; Eröffnung eines Büros in Melbourne.

**2000:** Kauf des Senator-Hotels.



**2001:** Neue Marke: Fusion von Egon Oldendorff und Concept Carriers zu Oldendorff Carriers (OC); Start des ersten Transshipment-Projekts in der Türkei; zahlreiche weitere folgen.

**2003:** Peter Twiss wird CEO und Präsident.



**Transshipment.** Weltweit ermöglichen zehn Standorte das Umladen von kleineren auf größere Schiffe.

→ kauf von Neubauten an beispielsweise chinesische Leasingunternehmen unter gleichzeitigem Abschluss langfristiger Charterverträge mit einer flexiblen Chartermiete (Index-Charter).

Oldendorff hat in den vergangenen 20 Jahren rund 600 Millionen Dollar in Transshipment investiert – weltweit entstanden zehn Anlagen, zuletzt etwa in Vietnam und Bangladesch. Das zuständige Team kümmert sich darum, weltweit Umladungen von kleineren in größere Einheiten zu organisieren, um den Transport für die Kunden wirtschaftlicher zu machen – und übrigens auch umweltfreundlicher, denn ein Schiff wie die frisch ausgelieferte „Hugo Oldendorff“ (208.500 tdw) ist pro Tonnenkilometer deutlich effizienter unterwegs. „Transshipment

ist integraler Bestandteil des Services aus einer Hand, den wir unseren Kunden bieten“, erklärt Kapitän Jan Scharffetter.

**| Getreide im Trend |** Schifffahrt sei nach wie vor eine traditionelle Industrie, sagt Geschäftsführer Marco Moeller, der die Reederei auch im Verwaltungsrat des VDR vertritt. „Aber heutzutage verändern sich die Dinge schneller.“ So bestimmten bei Schiffen der Größen Handy, Ultramax und Panamax vor allem Getreide und Nebenprodukte wie Düngemittel den Massengutmarkt. „Im Vergleich zu Eisenerz und Kohle war es früher ein weniger wichtiges Handelsgut, heute ist es die Hauptfracht, die den Panamax- bis hin zum Handy-Markt antreibt“, sagt Moeller. Getreide wird hauptsächlich von Nord-

und Südamerika nach Asien gehandelt. Die Kunden bevorzugen für den Transport moderne, umweltfreundliche und saubere Schiffe – wie die von Oldendorff.

Gewinne nicht ausschütten, sondern für künftige Investments nutzen: in Menschen, die das Unternehmen voranbringen, aber auch in moderne und umweltfreundliche Schiffe und neue Services, die den Anforderungen der Kunden gerecht werden. Damit sehen sich die Lübecker gut aufgestellt, um auch in Zukunft als privates, familiengeführtes Unternehmen im Markt erfolgreich zu bestehen. Wachstum um jeden Preis ist nicht das Ziel. Eher schon, gute Gelegenheiten zu nutzen und eigenständig zu bleiben. Der „Oldendorff-Weg“ geht weiter. |●●●

## „Fantastische Erfahrung“: Henning Oldendorff über den Umbauprozess der Reederei, die Bedeutung

**Sie mussten sehr jung Verantwortung übernehmen. Wie war das?** Durch die Lebensleistung meines Vaters hatte die Reederei Egon Oldendorff einen guten Ruf, was mir in den ersten Jahren vieles leichter gemacht hat. Nach meiner Ausbildung in Hamburg, London, New York und San Francisco setzte mich mein Vater im Alter von 23 Jahren bei meiner Rückkehr im Herbst 1980 als Generalbevollmächtigten ein. Er selbst war zu diesem Zeitpunkt 80 Jahre alt, und ich konnte noch fast vier Jahre von ihm lernen, bis er im Mai 1984 verstarb.

**Was war das Hauptmotiv für den Kulturwandel im Unter-**

**nehmen?** Ich hatte im Ausland gesehen, wie wichtig eine moderne Unternehmensführung ist, bei der den Mitarbeitern sehr viel Verantwortung übertragen wird. Das führt zu mehr Motivation und einer größeren Identifikation mit den Zielen der Firma. Der Umbau war mühsam, und es dauerte fast 20 Jahre, die Reederei auf einen anderen Kurs zu bringen. Eine große Zahl talentierter junger Mitarbeiter verschiedener Nationalitäten wurde in Deutschland und unseren Auslandsbüros eingestellt. Eines unserer internen Seminare im Jahre 1989 hatte den Titel „Der Muff muss raus“. Nicht alle waren mit den Veränderungen einverstanden, aber es ging

langsam voran. Mit Concept Carriers wurde 1995 ein Ladungsoperator gegründet, um näher an unsere Kunden zu rücken und ein globales Netzwerk von Massengutverkehren aufzubauen. Der Funke sprang schnell auf die traditionellen Reedereibefrachter bei Egon Oldendorff über, und vor 20 Jahren wurden beide Firmen als Oldendorff Carriers zusammengeführt. Heute sehen sich unsere Mitarbeiter quasi als Entrepreneur, die im Team für den kommerziellen Erfolg kämpfen. Diese Entwicklung zu beobachten und zu begleiten, war und ist für mich und unseren Geschäftsführer Peter Twiss eine fantastische Erfahrung.

**Wie wichtig ist Asset Play?** Neben motivierten Mitstreitern sehen wir antizyklisches Investieren als wichtigen strategischen Vorteil. Der An- und Verkauf von Schiffen (S&P) war immer meine größte Leidenschaft. Da Peter Twiss die Reederei als CEO leitet und viel Verantwortung auf das 13-köpfige Board und andere Mitarbeiter übertragen wurde, bleibt mir genügend Zeit, Asset Play zu betreiben. Allein seit 2013 hat mein kleines Team von vier Mitarbeitern fast 250 Transaktionen (Ankäufe, Verkäufe und Neubaubestellungen) abgewickelt.

**Was sind da die größten Herausforderungen?** Nach War-



**Murat Uygun**  
Auszubildender

Auch wenn wir jung sind, wird sich immer die Zeit genommen, unsere Vorschläge anzuhören und auch versucht, diese wenn möglich umzusetzen. Nicht nur in Bezug auf die Ausbildung an sich, sondern auch, wenn uns in den einzelnen Abteilungen etwas auffällt und wir es dann genauer erklärt haben möchten. Es wird generell belohnt, Arbeitsprozesse zu hinterfragen. Erstens versteht man sie besser, und zweitens beweist man dadurch auch, dass man Arbeitsabläufe wenn möglich aktiv effizienter gestalten möchte.



**Niklas Kreuzfeldt**  
Auszubildender

Die im Unternehmen gelebte Bottom-up-Philosophie wird von Tag 1 auf die Auszubildenden übertragen. Selbstständiges und selbstbestimmtes Arbeiten ist von Beginn an gefragt. Insbesondere im Bereich Operations, der den Großteil der Ausbildung ausmacht, wird einem als Auszubildender sehr viel Verantwortung übertragen, indem man über den gesamten Zeitraum für eigene Schiffe verantwortlich ist. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit der verschiedenen Generationen und Kulturen macht den Erfolg von Oldendorff aus.

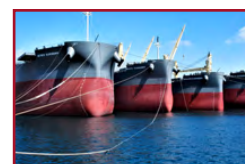


**Capt. C. Jan Scharffetter**  
Direktor – Shipmanagement

Mit inzwischen zehn Transshipment-Anlagen auf der ganzen Welt haben wir eine ganze Menge Fachwissen entwickelt. Ein spezialisiertes Team von rund 500 Leuten arbeitet dafür. In der Regel stellen wir erfahrene lokale Mitarbeiter ein, bevor wir ein Projekt beginnen, damit wir sie in unseren anderen Anlagen schulen können. Wir möchten so viel wie möglich einheimische Mitarbeiter in unseren Projekten beschäftigen. Wir unterstützen alle Projekte mit unserem Team in Lübeck aus, wobei wir alle Fachabteilungen einbeziehen.

## HISTORIE

**2004:** Neues Büro in Tokio.  
**2007:** Umsatz durchbricht die 3-Milliarden-Dollar-Marke; neue Management-Struktur.  
**2008:** Konzentration aufs Kerngeschäft: Die Werft FSG wird veräußert.



**2013:** Start des umfangreichen „Eco-Ships“-Neubauprogramms.  
**2014:** Zurück zu den Wurzeln: Eröffnung eines Büros in Hamburg.  
**2017:** Niederlassung Nr. 18 in Kopenhagen.  
**2019:** Vereinbarung mit dem Massachusetts Institute of Technology über bahnbrechende Innovationen im Schiffsdesign.  
**2021:** Oldendorff feiert 100-jähriges Bestehen.

## motivierter Mitarbeiter und seine Freude am Asset Play

ren Buffetts Motto „Sei gierig, wenn andere furchtsam sind, sei furchtsam, wenn andere gierig sind“ zu handeln, ist nicht immer einfach. In der Krise muss man die eigene Angst überwinden und investieren, während man im Boom den Mut haben muss, „loszulassen“, d.h. Schiffe zu verkaufen, selbst wenn sie in dieser Phase vielleicht ihre besten Erträge erwirtschaften. Man muss also gegen den Strom schwimmen und seine Gefühle im Griff haben. Erschwert werden Entscheidungen durch die Politik der Notenbanken der letzten Jahre, die Geldmenge stark auszuweiten, was zu Blasen, schwer vorhersehbaren Kri-

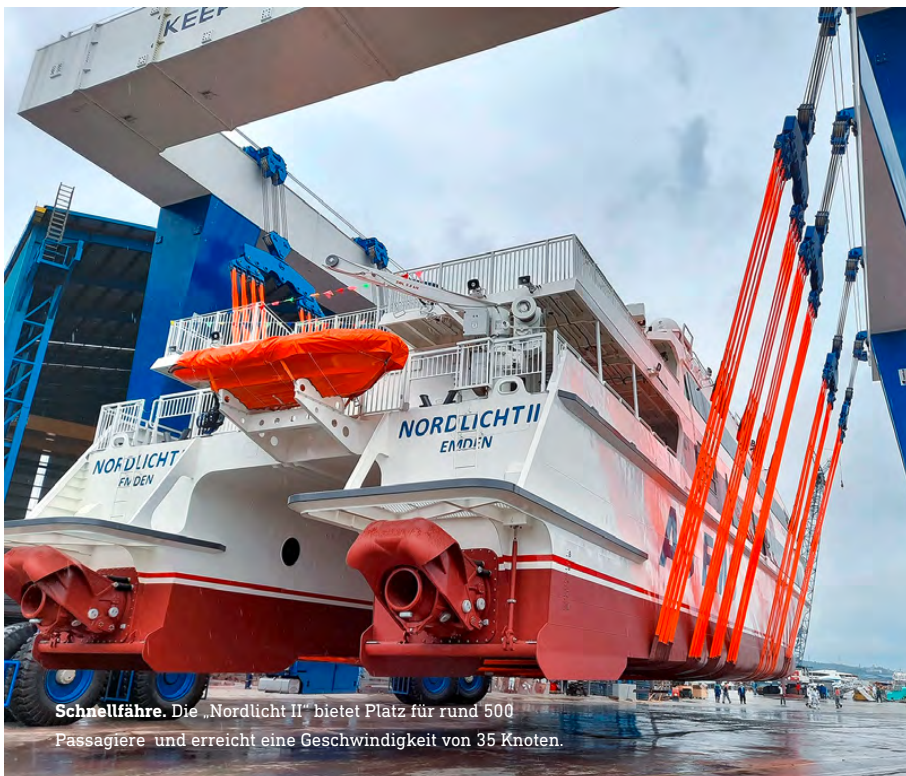
sen und Inflation führen kann. Die Mechanismen des Marktes werden damit mehr und mehr manipuliert oder zum Teil sogar außer Kraft gesetzt.

**Oldendorff hat viel in Neubauten investiert. Was bringt die Zukunft?** Um die Ziele der IMO für 2030 und 2050 zu erreichen, werden alle Marktteilnehmer sich mächtig ins Zeug legen müssen. Wir haben die meisten unserer eigenen Schiffe mit Abgasreinigungsanlagen ausgerüstet und dafür mehr als 300 Millionen Dollar investiert. Wir sehen Ammoniak und vor allem Methanol als vielversprechendste Brennstoffe für die Zukunft. Hier werden wir

mit anderen kooperieren und investieren, um die besten Lösungen zu finden. Unsere Zusammenarbeit mit dem Massachusetts Institute of Technology ist dabei ein wichtiger Baustein. Wir sehen uns Konzepte für Dual-Fuel-Neubauten an, prüfen aber auch die Möglichkeit, bestehende Schiffe umzubauen. LNG ist für den Übergang interessant, stellt aber keine wirkliche Lösung dar. Flettner-Rotoren, Segel, neue Unterwasseranstriche und andere Innovationen können zur Senkung des Verbrauchs und damit der Emissionen beitragen. Auch eine Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit wird notwendig sein.



Alle Fotos: Oldendorff Carriers



**Schnellfähre.** Die „Nordlicht II“ bietet Platz für rund 500 Passagiere und erreicht eine Geschwindigkeit von 35 Knoten.

## AG Ems: Hightech-Katamaran und Windpark-Engagement

••• Die Aktiengesellschaft EMS bekommt einen neuen Hightech-Katamaran für Fahrten in der Deutschen Bucht. Die Penguin-Werftgruppe hat den Neubau bereits weitgehend fertiggestellt. Der Bau des Schnellschiffs folgt dem aktuellsten HSC (High Speed Craft)-Standard. Die zwei hocheffizienten MAN-Motoren vom Typ 175 D, die für den Einsatz von umweltgerechtem synthetischem GtL (Gas-to-Liquids) geeignet sind, haben eine Leistung von jeweils 2.960 kW. Nach Test- und Abnahmefahrten vor Singapur wird der Neubau Mitte Mai auf einen Mehrzweckfrachter verladen und huckepack nach Europa überführt.

Die offizielle Indienstellung ist für Anfang Juli vorgesehen. Danach steigt das Schiff unter der Flagge der Reederei Cassen Eils in den täglichen Helgoland-Fahrplan ein.

Foto: AG EMS

## Niedersachsens Häfen auf Nachhaltigkeitskurs

••• In den letzten Jahren hat die Hafengesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts) vielfältige Maßnahmen umgesetzt, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten – das zeigt der zweite Nachhaltigkeitsbericht. „Wir haben nicht nur unseren Energieverbrauch signifikant senken können, sondern auch unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich reduziert. Unser Ziel, die Klimagase bis 2025 um weitere 25 Prozent zu reduzieren, haben wir bereits zur Hälfte

erreicht“, sagt NPorts-Geschäftsführer Holger Banik. Zu verdanken ist diese Entwicklung u.a. der schrittweisen Umstellung der Beleuchtung auf LED, der ökologischen Optimierung der Heizungsanlagen und der Umstellung des Fuhrparks auf alternative Kraftstoffe. Außerdem bezieht NPorts fast ausschließlich umweltfreundlichen Strom und stellt ihn mithilfe von Photovoltaikanlagen teilweise auch selbst her.

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



**Fortschritt.**  
Digitale Lösungen  
machen die  
Abläufe effizienter.

Foto: Niedersachsen Ports



**Hafenstadt.** Im Rahmen des Projekts „Wasserstoff – Grünes Gas für Bremerhaven“ entsteht ein Elektrolyseur-Testfeld.

Foto: bremenports GmbH & Co. KG

## Wasserstoffstudie in Bremen

••• Der Bremer Senat hat Bremenports mit einer Wasserstoffstudie beauftragt. „Die Bremischen Häfen arbeiten im Rahmen ihrer ‚Greenports-Strategie‘ daran, die Häfen in einem absehbaren Zeitraum klimaneutral aufzustellen. Der Einsatz von grünem Wasserstoff ist für dieses Vorhaben unabdingbar. Mit dieser Untersuchung wollen wir kurzfristig wichtige Entscheidungsgrundlagen für den Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur in den Bremischen Häfen schaffen“, sagt die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling. Ziel sei es, ab 2023 an die konkrete Umsetzung der Projekte zur Hafenentwicklung zu gehen. [www.bremenports.de](http://www.bremenports.de)



Foto: AG EMS

**Service.** Die Katarane können 24 Techniker und 30 Tonnen Fracht zu den Offshore-Parks transportieren.

„Wir hoffen, dass wir mit der Indienststellung der ‚Nordlicht II‘ den richtigen Zeitpunkt erwischen, in der Reisen auch zu den deutschen Nordseeinseln wieder weitgehend uneingeschränkt möglich sind“, sagt AG EMS-Vorstand Dr. Bernhard Brons. Unterdessen hat das Tochterunternehmen Ems Maritime Offshore (EMO) den Chartervertrag für sein Crew-Transfer-Schiff ‚WINDEA six‘ bis 2026 verlängern können.

Ebenfalls so lange unter Vertrag: das Schwesterschiff ‚WINDEA four‘. Kunde ist Northland Power Europe, der Betreiber der Offshore-Windparks „Nordsee One“ und „Northland Deutsche Bucht“. Die Service-schiffe sind ideal an die Bedingungen im deutschen Wattenmeer angepasst und erreichen eine Geschwindigkeit von bis zu 32 Knoten. [www.ag-ems.de](http://www.ag-ems.de)  
[www.offshoreservice.de](http://www.offshoreservice.de)



Foto: CMB.tech

**Klimaschutz.** Schlepper fährt mit H<sub>2</sub>.

## Antwerpen: Große Pläne mit Wasserstoff

••• Die „Hydrogen Import Coalition“ will bis zum Ende des Jahrzehnts eine „vollständige Wertschöpfungskette für den Import von erneuerbarem Wasserstoff“ in Belgien aufbauen. Das Konsortium besteht aus DEME, Engie, Exmar, Fluxys, den Häfen von Antwerpen und Zeebrugge sowie Waterstof-Net. Eine Machbarkeitsstudie zeigt finanzielle, technische und regulatorische Aspekte des Aufbaus einer kompletten Wasserstoff-Importkette. [www.portofantwerp.com](http://www.portofantwerp.com)

## Rotterdam erweitert Anlagen – und setzt auf Wasserstoff

••• Ein Kapazitätsplus von bis zu vier Millionen Standardcontainern (TEU) verspricht die nächste Ausbaustufe der Maasvlakte II im Rotterdamer Hafen. Im Prinses-Amaliahaven entstehen dafür rund 2,4 Kilometer Kaianlagen. Laut Hafen-Geschäftsführer Bou-dewijn Siemons erwartet man Umschlagwachstum durch E-Commerce und will „die Wettbewerbsposition unserer Kunden stärken“.

Außerdem wird eine Haupttransportrohrleitung gebaut, die das Rückgrat der Wasserstoffinfrastruktur in Europas größtem Hafen bilden soll. Sie soll im zweiten Quartal 2024 in Betrieb genommen werden und für Nutzer frei zugänglich sein.

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

**Maasvlakte II.** Der Ausbau soll Mitte 2024 abgeschlossen sein.



Foto: Botlek/Port of Rotterdam; ©Thomas - stock.adobe.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@freiereedereiinspektoren.com](mailto:info@freiereedereiinspektoren.com)  
**Web** [www.freiereedereiinspektoren.com](http://www.freiereedereiinspektoren.com)





SZENARIO 1	SZENARIO 2	SZENARIO 3	SZENARIO 4
<p><b>Äußerst ehrgeizig</b></p> <p>Alle Länder reduzieren oder beseitigen ihre tariflichen und nicht tariflichen Beschränkungen um 50 % durch eine umfassende Reform.</p> <p><b>Durchschnittliche BIP-Steigerung der Volkswirtschaften</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Bereich von 0,3% bis 3,4 %</li> </ul>	<p><b>Bescheidener und gleichberechtigter Ehrgeiz</b></p> <p>Alle Länder reduzieren oder beseitigen ihre tariflichen und nicht tariflichen Beschränkungen um 10 % durch multilaterale und inländische Reformen, unabhängig vom Einkommensniveau.</p> <p><b>Durchschnittliche BIP-Steigerung der Volkswirtschaften</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zwischen 0,1% und 0,3 % für die meisten Länder, und 0,4 bis 0,6 % für einige andere</li> </ul>	<p><b>Bescheidener und ungleicher Ehrgeiz</b></p> <p>Länder mit hohem Einkommen reduzieren oder beseitigen ihre Zölle und nicht tarifären Beschränkungen um 10 %, alle anderen Länder um 5 %.</p> <p><b>Durchschnittliche BIP-Steigerung der Volkswirtschaften</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Gewinne wären geringer, insbesondere für Länder mit niedrigem und mittlerem Einkommen.</li> </ul>	<p><b>Nur Zölle und Handelsabkommen</b></p> <p>Alle Länder reduzieren oder beseitigen ihre traditionellen Zollbeschränkungen um 10 %, und zwar sowohl durch Verbesserungen auf der Grundlage von Gebühren, die nur für die Verpflichtungen der Länder in Handelsabkommen gelten.</p> <p><b>Durchschnittliche BIP-Steigerung der Volkswirtschaften</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Für die durchschnittliche Volkswirtschaft liegen die Gewinne nur bei etwa 25 % dessen, was sie unter dem ehrgeizigeren Szenario 2 erreichen würde.</li> </ul>

## Vier Szenarien für den Abbau von Handelsschranken



## „Ein freier Welthandel nützt uns allen“

••• Wenn es dem einen besser geht, muss es dem anderen schlechter gehen – als funktionierende Wohlstand wie eine kommunizierende Röhre. Dieses simple Schwarz-Weiß-Denken scheint immer mehr um sich zu greifen. Dabei könnten gerade die aktuellen Erfahrungen mit der Pandemie die Globalisierungskritiker eines Besseren belehren: Nur wenn alle von Impfstoffen profitieren, lässt sich Corona eindämmen. Bleiben einige Länder außen vor, grassiert das Virus weiter und bildet Mutanten, die auch die bereits Geimpften gefährden können. Weltweite Zusammenarbeit und der Austausch von wissenschaftlichem Know-how und medizinischen Gütern – von der Schutzmaske über das Beatmungsgerät bis zum Vakzin – sind deshalb das Gebot der Stunde. Wir werden die Pandemie nur los, wenn wir gemeinsam dagegen anarbeiten – weltweit.

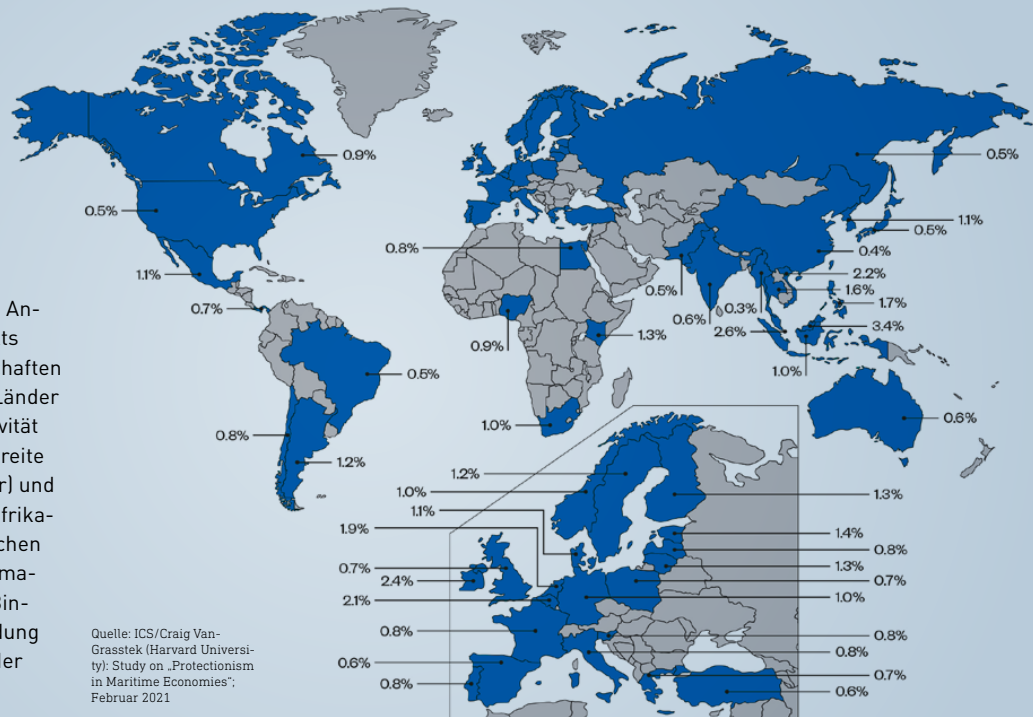
So ähnlich verhält es sich mit der Armut – das zeigt die ICS-Studie auf eindrucksvolle Weise. Wenn wir den weltweiten Austausch von Dienstleistungen und Waren erleichtern, profitieren alle – besonders aber die armen Regionen der Welt. Der freie Seehandel funktioniert insofern wie eine Impfung für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung der Menschheit. Es wird Zeit, dass sich diese Erkenntnis durchsetzt. Die maritime Industrie bietet sich als Partner für eine solche faktenbasierte Politik an, denn 90 Prozent des Warenhandels erfolgt über See. Das entspricht in jedem Jahr rund elf Milliarden Tonnen an transportierten Gütern im Wert von 14 Billionen Dollar. Es ist kein Geheimnis, dass auch die maritime Industrie von einem Mehr an Handel profitiert. Solange aber den Menschen in allen Ländern damit geholfen wird, ist das kein Schaden.

**Ralf Nagel**, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



## WELTKARTE: MEHR HANDEL, MEHR WOHLSTAND

●●● Die Karte zeigt den realen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) für maritime Volkswirtschaften unter Reformszenario 1 (alle Länder senken den Grad der Restriktivität um 50 % – s. S. 33). Die Bandbreite liegt zwischen 0,3 % (Myanmar) und 3,4 % (Malaysia). Bei einigen afrikanischen und lateinamerikanischen Ländern erwarten die Studienmacher keine größeren Effekte, Binnenländer ohne Meeresanbindung waren naturgemäß nicht Teil der Analyse.



→ Nutzen von weltweiten Handelsketten einzutreten. Linke und Rechte waren sich darin einig, dass die Globalisierung die Wurzel allen Übels sei. Dabei wiesen sie einseitig auf negative Folgen wie Umweltzerstörung und Ressourcenausbeutung hin. Dass mehrere Hundert Millionen Menschen seit 1960 allein aufgrund des erweiterten Handels den Sprung aus der Armut geschafft haben, passte da nicht ins Bild.

Alle Länder brauchen für den internationalen Handel die Seeschifffahrt. Das gilt für Rohstoffe ebenso wie für Technik, Konsumgüter und nicht zuletzt medizinische Produkte. Angesichts der wachsenden Weltbevölkerung wird es immer wichtiger, dass Güter zuverlässig am richtigen Ort landen. Sonst drohen Hunger und medizinische Notfälle immer größeren Ausmaßes.

**| Zölle und mehr |** Die Corona-Pandemie hat zahlreiche Regierungen intuitiv in den Verteidigungsmodus fallen lassen: Grenzen schließen und Produktion zurückholen. Das fühlt sich sicher und kuschelig an, wirkt aber meist kontraproduktiv. Die Weltbank und Global Trade Alert haben in den vergangenen zwölf Monaten Hunderte neuer Zölle und anderer Handelshemmnisse

verzeichnet. Es wurden in noch nie gekanntem Ausmaß Exportverbote und Lizenzverpflichtungen eingeführt. Dazu kam, dass die WTO, die ja genau dafür da ist, Handelshemmnisse abzubauen, in den letzten vier Jahren von den USA faktisch lahmgelegt war. Die Organisation hat im November 2020 errechnet, dass Importe im Wert von 1,7 Billionen Dollar von den neuen Restriktionen betroffen sind.

Die ICS-Studie listet die protektionistischen Politikansätze im Detail auf und beziffert sie. Es werden jene Maßnahmen benannt, die eine wirtschaftliche Erholung jetzt hemmen, die aber meist öffentlich nicht diskutiert werden. Van Grasstek zeigt in der Studie auch, dass nicht nur Zölle Probleme bringen. Es würden auch vermehrt nicht tarifäre Beschränkungen eingesetzt. Dazu gehört beispielsweise die Ladungsreservierung, ein Mittel aus dem politischen Baukasten der 1950er-Jahre, das eigentlich schon als ausgestorben galt. Aber auch die direkte Benachteiligung ausländischer Unternehmen oder die protektionistische Konzentration von Hafendienstleistungen in den Händen einheimischer Unternehmen hindern Entwicklung. Solche grobmotorischen Mittel können sogar bis zu fünf Mal so negative Effekte haben.

Um konkrete Verbesserungen vorzuschlagen, hat die Studie den PRIME-Index (Protectionism in Maritime Economies) eingeführt. Er zeigt ein globales Ranking von 46 Staaten nach dem Grad der eingesetzten Handelshemmnisse. Deutschland liegt hier auf einem relativ guten 12. Platz.

**| Fakten statt Emotionen |** Die ICS-Studie skizziert vier mögliche und realistische Szenarien (s. S. 33). Die ambitionierteste Variante geht davon aus, dass alle Länder die Handelsrestriktionen um 50 Prozent abbauen, das vorsichtigste Szenario setzt wenigstens noch auf 10 Prozent. Der vollständige Abbau aller Handelsschranken wurde nicht berechnet, da er gänzlich unrealistisch ist.

Die positiven Effekte sind in allen Fällen eindrucksvoll. Weniger Protektionismus im ehrgeizigen Szenario könnte den globalen Wohlstand um bis zu 3,4 Prozent anheben. Die größten Effekte werden dabei in den Entwicklungs- und Schwellenländern erzielt. Mehr Handel bedeutet also weniger Armut für viele Millionen Menschen. Niemandem würde es schlechter gehen. Durchsetzen können so eine Politik aber nur Regierungen, die auf Fakten statt auf Emotionen setzen. ●●●

# Weniger Fehler, mehr Team

**| Optimierung |** Durch effektiveres Brücken-Management kann das Unfallrisiko an Bord von Schiffen deutlich reduziert werden. Ein Fachbuch klärt auf. Text: Sabrina Junge

Und plötzlich ging es keinen Meter mehr vor oder zurück. Fast eine komplette Woche blockierte der Containergigant „Ever Given“ den Suezkanal, eine der wichtigsten Wasserstraßen der Welt. Ob ein Sandsturm, Stromausfall oder menschliches Versagen zur Havarie führte, ist bislang unklar. Allgemein bekannt ist hingegen, dass 65 Prozent der weltweiten Schiffsunfälle auf Human Errors zurückgehen.

„Mensch-Maschinen-Schnittstellen bleiben ebenso fehlerbehaftet wie jedes Individuum für sich betrachtet. Und selbst mit modernster Technik können wir ein System komplexer Zusammenhänge niemals völlig überblicken“, sagt Jürgen Neff. Der verifizierte Coach und Resilienztrainer weiß, an welcher Schraube gedreht werden muss, um die Risiken zu minimieren. In seinem Buch „Improving Bridge Resource Management – Human Factors in Maritime Safety“ befassen sich Neff und andere Experten mit den Fehlerquellen und Risikopotenzialen an Bord und zeigen, was ein effektives Bridge-Resource-Management-Training ausmacht. Der moderne Kapitän müsse sich demnach weniger als Leiter des Operativen verstehen und mehr als Coach und Mentor.

**| Teamwork an Land und auf See |** Der maritimen Industrie fehle es aber noch immer an einer Standardisierung der genauen Inhalte und Methoden, wie Besatzungen insbesondere im Bridge Resource Management (BRM) und Human Factors geschult werden sollten, kritisiert der Autor, der selbst Coachings zu dem Thema anbietet. „Die Luftfahrt hat sich bereits auf

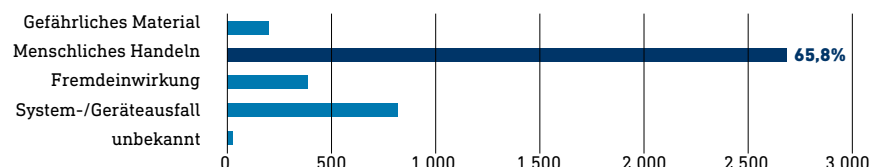


Absprachen. Moderne Brückenführung erfordert Teamwork, klare Prozesse und verständliche Kommunikationsleitlinien.

Foto: Ayrug ASKIN - stock.adobe.com

## VERTEILUNG DER UNFALLEREIGNISSE 2011 – 2018

Von insgesamt 4.104 Unfallereignissen, die während der Untersuchungen analysiert wurden, landeten 65,8 Prozent in der Kategorie „menschliche Handlungen“. 20 Prozent wurden „System-/Ausrüstungsfehlern“ zugeschrieben.



Quelle: Daten vgl. BMSA-Unfallstatistik von 2019

die Teamentwicklung fokussiert und damit die Unfallzahlen erheblich gesenkt. Im 2010 von der IMO verabschiedeten Manila-Abkommen, einem Leitfaden für Seeleute, wird BRM aber nur marginal erwähnt“, sagt Neff.

Dabei kommt es auch darauf an, dass alle Zuständigkeitsbereiche gut verzahnt sind. „Die an Land‘ und ‚die an Bord‘ gibt es nicht mehr. Das Schiff ist ein Teil der Landorganisation und umgekehrt“, sagt Matthias Imrecke vom VDR. „Deshalb müssen sich Manager und Inspektoren ebenso als Coaches und Mentoren begreifen wie Kapitäne. Nur wenn die Besatzung – vom Kapitän bis zum Steward – versteht, was die Reederei eigentlich will, können die Ziele auch umgesetzt werden“, so der Experte. |●●

### Fachliteratur.

Auf rund 340 Seiten erklärt Autor und Coach Jürgen Neff, was ein gutes Bridge Resource Management ausmacht.

[www.bridge-resource.com](http://www.bridge-resource.com)



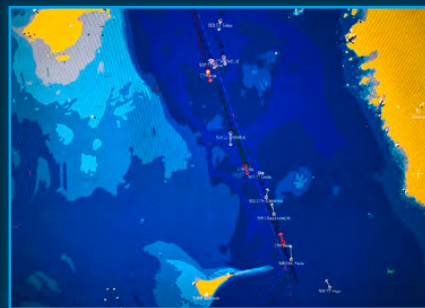
# Europas Simulatoren intelligent verknüpft



**| Kooperation |** Im Netzwerk EMSN Connect dreht sich alles um virtuelle Schiffsmanöver. Damit diese in einer authentischen Umgebung stattfinden können, arbeiten Wissenschaft und Wirtschaft eng zusammen. Text: Claudia Behrend

Welchen Mehrwert Kooperation in Zeiten der Digitalisierung bieten kann, zeigt sich auch in der maritimen Wirtschaft. Ein Beispiel ist das Europäische Maritime Simulator Netzwerk, kurz „EMSN Connect“. Die Plattform dient dazu, die Schiffsbrückensimulatoren der hier zusammengeschlossenen Partner miteinander zu verknüpfen. Auf diese Weise können komplexe Verkehrssituationen mit einer Vielzahl von beteiligten Schiffen möglichst realitätsnah in Echtzeit simuliert werden. Einsatzfelder sind insbesondere die Forschung und die nautische Ausbildung.

„Wenn Hersteller beispielsweise neue Brücken- und Navigationssoftware testen wollen, soll das realitätsnah und sicher erfolgen“, sagt Robert Grundmann, der als Erster Offizier zur See fuhr und seit 2018 mit seinen Kollegen am Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML) das EMSN Connect koordiniert. „Die Durchführung der Tests auf echten Schiffen wäre ein zu großer technischer und logistischer Aufwand.“ Daher bietet sich eine Simulation an – am besten mit so vielen Schiffen, dass auch der Schiffsverkehr in stark befahrenen Regionen abgebildet werden kann. Ein Simulator kostet allerdings rund



**Schiffsverkehr.** Das Netzwerk ermöglicht es, auch stark befahrene Regionen abzubilden.

200.000 Euro. Es ist also teuer, entsprechende Verkehrssituationen möglichst realitätsnah nachzustellen. „Mit unseren derzeit 40 Schiffsbrückensimulatoren in elf Zentren weltweit können wir zum Beispiel in der Straße von Gibraltar mit hohem Verkehrsaufkommen verschiedene Szenarien abbilden“, erklärt Grundmann. „Hier kommen lokale Simulationszentren allein durch den logistischen und infrastrukturellen Aufwand an ihre Grenzen.“

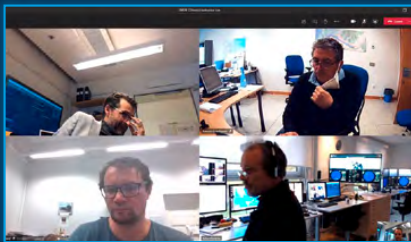
**| Verschiedene Hersteller |** Eine weitere Besonderheit: Es sind Schiffssimulatoren unterschiedlicher Hersteller, die hier zusammengeschaltet werden, um neue Soft- und Hardwareanwendungen für

Schiffssteuerung und -kommunikation zu testen. Schon der Vorgänger des heutigen Netzwerks, EMSN, das im Rahmen des von der EU geförderten Forschungsprojekts Monalisa 2.0 entwickelt wurde, war ein voller Erfolg. Erstmals konnten 2014 Tests durchgeführt werden, in denen 13 virtuelle Schiffe in verschiedenen Szenarien von unterschiedlichen Standorten und Schiffsbrückensimulatoren aus miteinander interagierten. „Schon damals war das Fraunhofer CML aus Hamburg federführend“, so Grundmann. „Inzwischen koordinieren wir das EMSN Connect.“

**| Rund um die Uhr |** „Wer Software- und Hardwareanwendungen testen will, eine Übung zur Ausbildung fahren möchte oder nautische Simulationsdaten benötigt, sucht sich die passenden Partner und ein Zeitfenster“, sagt der Experte. Das kann je nach Zeitzone rund um die Uhr an 365 Tagen sein, da die Simulatoren der zehn Partner dauerhaft über VPN-Tunnel miteinander verbunden sind. Dank der Anbindung von EMSN Connect ans Asia-Pacific Maritime Simulator Network APMSN konnten das koreanische Forschungsinstitut KRISO, die Chalmers University of Technology und das Fraun-



**Technik.** Die Brückensimulation (hier im schwedischen Chalmers) ist ein wichtiger Bestandteil der Ausbildung von Nautikern, die so lernen, auch komplexe Situationen zu beherrschen.



**Kontakt.** Die Partner-Zentren sind per Standleitung miteinander verbunden.

hofer CML im Februar 2020 erstmals eine globale Simulation durchführen. Ein von Chalmers gesteuertes Schiff wurde dabei mithilfe eines Lotsen von KRISO bei einem Hafenantritts- und Anlegesenario im Hafen von Busan unterstützt. Die Anweisungen des Lotsen wurden hier von der „Besatzung“ in Schweden umgesetzt.

**| Anspruchsvolle Szenarien** Drei Mal pro Jahr finden darüber hinaus gemeinsame Übungen zu Themen wie Search & Rescue statt, die auch die Kommunikation mit den Schiffen und Landzentralen einschließen. „In einer solchen Simulation kann etwa eine über Bord gegangene Person gesucht werden, wofür im Verlauf der Simulation Routenänderungen an alle Teilnehmer kommuniziert werden“, berichtet Grundmann. „Das sind spannende und fordernde Szenarien, die rund eineinhalb Stunden dauern und für die Nautiker sehr anspruchsvoll sind.“

Die komplette Simulation wird aufgezeichnet, die Daten stehen allen Partnern zur Verfügung. Zudem lassen sich die Simulationsteilnehmer befragen und

externe Bewertungen erheben. „Auf diese Weise kann ein simuliertes Manöver im Nachhinein – auch zu Ausbildungszwecken – evaluiert werden und dazu beitragen, den Seeverkehr sicherer, effizienter und nachhaltiger zu machen“, betont Grundmann. Wichtig sei das Netzwerk außerdem für neue Konzepte in der Schifffahrt. So bestehe die Möglichkeit, neue Steuerungssysteme einzubinden. Beim Thema autonome Schifffahrt etwa könne EMSN Connect sein Alleinstellungsmerkmal voll ausschöpfen, so Grundmann: „Wir können auch Tests mit teilautonomen, autonomen und ferngesteuerten Prototypen durchführen, um die Interaktion von menschlichem Verhalten und Algorithmen zu testen.“ |●●●

# Kontrolle aus der Ferne



**| Smart Shipping |** Videochat statt Vor-Ort-Besuch, Drohnen statt Kletteranzüge, Unterwasserroboter statt Taucher – so sehen moderne Schiffsinspektionen aus. Vor allem in Zeiten von Corona und Social Distancing erweisen sich Remote Inspections als Glücksfall für die Schiffsbetreiber. Text: Gunther Meyn



**Patent.** In der Schifffahrt haben sich Ferninspektionen und -besichtigungen längst etabliert.

**S**ie sind unverzichtbar für einen sicheren und regelkonformen Flottenbetrieb: die turnusmäßigen Bordbesuche von Besichtigern, Schiffsinspektoren und Technikern. Doch coronabedingte Kontaktbeschränkungen, Reiseverbote und Quarantäneauflagen erschweren ihnen derzeit den Job. Mitunter sind Vor-Ort-Besuche gar nicht mehr möglich. Dabei geht es auch anders: Beim „Remote Inspection“ bzw. „Remote Survey“ müssen die Experten gar nicht erst an Deck, sondern geben ihre Instruktionen aus der Ferne.

Eine solche Lösung bietet etwa die App des jungen Hamburger Unternehmens NautilusLog. Mit der smarten Anwendung wird das IHM Reporting deutlich einfacher. Das Regelwerk verlangt eine Dokumentation aller Gefahrstoffe an Bord. Diese Inventarliste muss regelmäßig aktualisiert werden

(IHM Maintenance). Mithilfe der App kann die Besatzung die dafür notwendigen Daten digital erfassen, ins System einpflegen und den obligatorischen Report über NautilusLog automatisch erstellen lassen – ohne dass dafür erneut ein Surveyor an Bord gehen muss.

Zu den Nutzern der App zählt auch die Reederei NSB Group. „Die Anwendung gehört zu einer Reihe digitaler Lösungen, die wir zurzeit im Bereich Remote Inspections auf ihre Praxistauglichkeit testen“, so NSB-Sprecher Dominique Kreuzkam.

**| Klasse en Masse |** Remote Survey im ganz großen Stil betreibt man bei DNV. Im ersten Covid-19-Jahr 2020 hat die Klassifikationsgesellschaft bereits mehr als jede vierte Besichtigung aus der Ferne durchgeführt. Tendenz: steigend.

Delegiert und instruiert werden die DNV-Fernservices unter anderem aus dem Operational Centre in Hamburg. Von dort aus können die Besichtigter per Livestream mit Schiffen auf der ganzen Welt kommunizieren. Über ein Dashboard haben sie dabei Zugriff auf alle relevanten Kundeninformationen. „Für die jährliche Besichtigung via Fernverbindung muss als Minimum ein mobiler 3G-Netzzugang oder eine gute WiFi-Verbindung für das Streaming vorhanden sein“, erklärt Marianne Valderhaug, Director Technical Support bei DNV.

Praktisch: Nach erfolgter Ferninspektion erhält der Kunde unmittelbar die digitalen Prüfdokumente und Zertifikate. Für Reedereien ist die smarte Variante auch in finanzieller Hinsicht von Vorteil. „Remote Surveys erfordern keine Anwesenheit eines Besichtigers an Bord und vermeiden damit

un-  
nötige  
Reisezeiten. Das  
bedeutet für uns geringere  
Kosten“, so Slawomir Turniak, Senior  
Superintendent bei Zeaborn Ship Man-  
agement.

Dank Hightech lassen sich auch die  
schwer zugänglichen Bereiche von Schif-  
fen präsenzlos in Augenschein nehmen.  
So kommen etwa bei Unterwasser- und  
Rumpfundersuchungen ferngesteuerte  
Fahrzeuge (ROVs) wie die zehn Kilo leichte  
„Seadrone“ zum Einsatz.

DNV nutzt diese Technologie in Zu-  
sammenarbeit mit dem norwegischen In-  
spektionsunternehmen Vuvi AS. Dabei wird  
mittels Sonartechnologie nicht nur der  
Zustand des Rumpfes erfasst, sondern es  
lassen sich auch technische Ausrüstungen  
wie Echolotsensoren, Geschwindigkeits-  
messer und Seekästen checken.

**| Durchblick mit Distanz |** Der italienische  
Klassifizierer RINA nutzt  
ebenfalls Roboter-  
technik – etwa bei  
der weltweit ers-  
ten Remote-Zwi-

schenbesichtigung eines  
Massengutfrachters im Frühjahr 2020. Die  
Inspektion des Rumpfes erfolgte dabei mit  
einem ROV, die Ballasttanks und Laderäu-  
me wurden mit Drohnen unter die digitale  
Lupe genommen. Der Bulker erhielt an-  
schließend die neue RINA-Klassennotie-  
rung „Remote“.

Bei den RINA-Ferninspektionen  
kommt auch der Kiber-Helm zum Einsatz.  
Das Prinzip: Ein Crewmitglied trägt den  
Multimedia-Helm, ausgestattet mit Head-  
set, Videokamera, Viewer, Kopfhörer und  
Mikrofon, während es prüfrelevante Teile  
und Schiffsbereiche inspiziert. Durch den  
Helm sehen per Stream zugeschaltete Ex-  
perten in Echtzeit und HD-Qualität, was der  
Helmträger in Augenschein nimmt, und  
geben ihm exakte Anweisungen.

Ob Rumpfbeschaffenheit, Maschi-  
nenzustand, Brückendesign, SOLAS und  
MARPOL-Compliance oder Flaggenstaat-  
Genehmigungen – mittlerweile kann man

sich na-  
hezu alle  
notwendi-  
gen Beschei-  
gungen bei  
den maritimen  
Klassifizierern via  
Fernbesichtigung  
einholen. Die japanische  
ClassNK hat mit den „Gui-  
delines for Remote Surveys“ als  
erster Anbieter ein umfangreiches  
Regelwerk für Remote Surveys heraus-  
gebracht.

Ein Sonderfall sind Schifffstypen, bei  
denen der ESP Code 2011 greift (z.B. Öl-  
tanker). Sie benötigen die Zustimmung der  
Flaggenbehörde für den günstigen und  
zeitsparenden Remote-Survey-Service. |●●



**Präzise.** Mit diesem Tauchroboter  
hat der Klassifizierer DNV die welt-  
weit erste Remote-Unterwasser-  
besichtigung durchgeführt.



**Perspektivisch.** Der  
Multimedia-Helm von  
Kiber sendet gestochen  
Livebilder aus Sicht des  
Nutzers auf dem Schiff  
an die Spezialisten an  
Land.



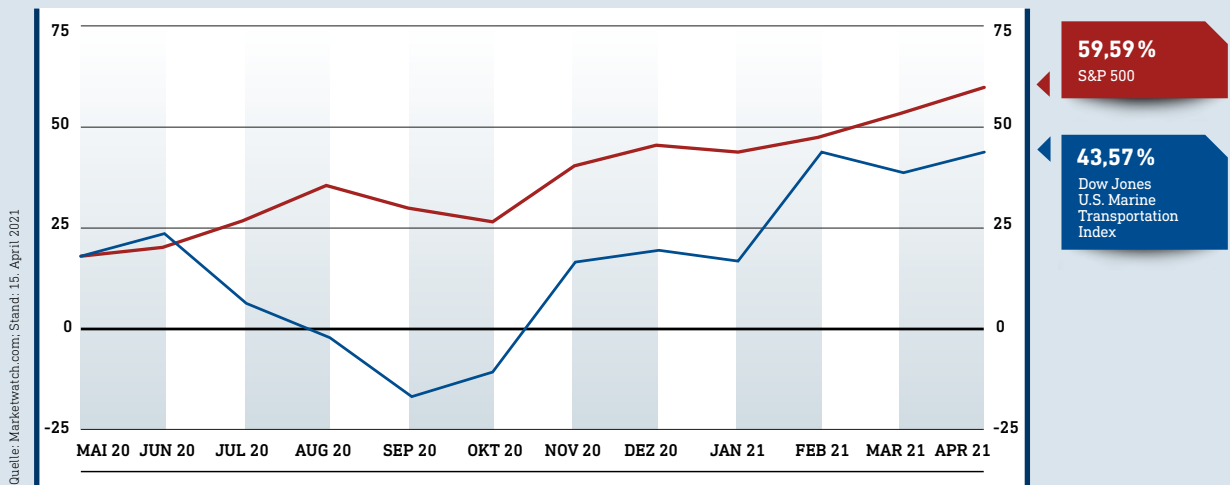
Fotos: Seadrone; Kiber; NautilusLog, VUVI



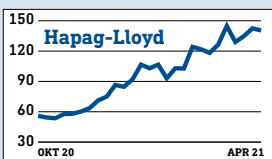
**Praktisch.** Die Einhaltung der vielen Regularien wird  
für die Crews immer aufwendiger. Smarte Apps wie  
die von NautilusLog erleichtern das Prozedere.



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



## Suezkanal-Blockade beunruhigt Branche, Aufschwung stabilisiert Märkte



### Hapag-Lloyd AG

••• Nach den glänzenden 2020-Ergebnissen und weiter guten Aussichten haben Ratingagenturen die Reederei hochgestuft. Moody's sieht HL jetzt bei „Ba2“, S&P ist auf „BB“ gegangen.



### Carnival Corp.

••• Der Kreuzfahrt-Branchenführer hat sich zumindest an der Börse vom Absturz vor einem Jahr wieder erholt. Der Kurs hat sich seitdem verdreifacht.

Kaum schien sich der Markt auf die Pandemiefolgen eingestellt zu haben, brachte die Sechstagekrise im Suezkanal neue Verwerfungen. Eigentlich kennt man Kanalblockade nur noch aus dem Nord-Ostsee-Kanal, wenn dort wieder mal Schleusentore defekt sind. Der Suezkanal war seit dem Sechstagekrieg 1967 nicht mehr gesperrt. Das quer liegende Containerschiff sorgte für aufgeregte Diskussionen um die Verletzlichkeit von Logistikketten. Und während zeitweilig über 400 Großschiffe feststeckten, wurden die ohnehin knappen Boxen noch knapper.

Auswirkungen hatte die Blockade auf alle Segmente, sodass zeitweilig auch Aktien von Tankern und Bulkern anzogen. Mehr Tonnen-Meilen boten vielversprechenden Rückenwind. Manch einer mag sich sogar an die explosionsartigen Ratenentwicklungen infolge der ersten Suezkrise erinnern haben. Nach einem recht lebhaften Start ins Jahr hatten zwar einige Werte im

März spürbar nachgegeben. Schifffahrtsaktien bleiben aber im Aufwind. Der maritime Jefferies Index hat im Jahresvergleich um 30 Prozent zugelegt, seit 1. Januar sogar um 45 Prozent.

### CONTAINER ERNEUT STARK

Das 1. Quartal stand ganz im Zeichen von positiven Nachrichten für die Containerlinien und in der Folge auch für die Vercharterer. → **Hapag-Lloyd** konnte ein ebenso glänzendes Ergebnis präsentieren wie die Wettbewerber **Maersk** und **CMA CGM**. Der operative Gewinn stieg um 65 Prozent, der Konzern-Nettogewinn gar um das Eineinhalbfache. 2020 war ein „goldenes Jahr“, wie die „Welt“ formulierte.

Finanzieller Höhepunkt des 1. Quartals war eine Refinanzierung am Ballindamm, die eine ältere mit einer innovativen Anleihe ablöste, die an die Umweltperformance der Reederei gebunden ist. Die neue Anleihe hat den Coupon um mehr als die Hälfte auf 2,5 Prozent gesenkt. Ein starker

Vertrauensbeweis der Investoren: Unmittelbar nach der Finanzkrise hatte **Hapag-Lloyd** noch rund das Vierfache für Anleihen zahlen müssen.

Auf schwierigem Terrain bewegte sich unterdessen die kleine Linie **PIL**, die nach erheblichen Problemen in den Vorjahren Ende 2020 in die Knie gegangen war. Mit der Refinanzierung von 750 Millionen Dollar aus dem Singapur-Staatsfonds Temasek sollte ein Neustart in dem denkbar günstigen Umfeld gelingen.

### GROSSFUSION BEI TANKERN

Wohl in Anbetracht der eher schwierigen Lage kündigt sich eine neue Tank-Großreederei an: **International Seaways** und **Diamond S Shipping** werden durch ihre Fusion die drittgrößte in den USA gelistete Reederei. Insgesamt umfasst die Flotte dann 100 Tanker, 70 Prozent davon mit Rohöl unterwegs, der Rest mit raffinierten Produkten. Es ist der nächste Schritt in der massiven Konsolidierung am Tankermarkt, nachdem 2018 **Euronav**



**Gener8** übernommen hatte und **BW Tankers Hafnia** gekauft hatte. Die beiden neuen Partner werden den Merger allein auf Basis von Aktien durchführen. Beide Seiten erhoffen sich Synergien von rund 30 Millionen Dollar, was bei einem Gesamtumsatz von rund einer Milliarde nicht übermäßig beeindruckt. Da **International Seaways** mit 55 zu 45 Prozent als größerer Partner gilt, bleibt mit Lois Zabrocky auch

eine der bekanntesten Frauen der Branche an der Spitze.

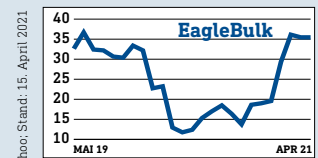
#### BULKER MIT ZWISCHENHOCH

Weiterhin leidet der Bulk-Markt unter potenzieller Überkapazität, doch hatten sich seit Jahresbeginn etliche börsennotierte Reedereien in dem Bereich gefestigt. Erst zum Ende des Quartals brachen sie wieder ein. Oaktree nutzte das Zwischenhoch, um bei **Eagle Bulk** Anteile zu liquidieren.

Verkauft wurden sieben Prozent der Anteile, doch nun wird über einen Ausstieg spekuliert.

#### KREUZFAHRER: 2023 IM BLICK

Hoffnungsschimmer für Kreuzfahrt-Aktien. Mehrere Linien haben mit viel Energie und Fantasie erste Rundreisen unter fast normalen Bedingungen ermöglicht. Der Ausblick bleibt aber verhalten: Marktführer **Carnival** glaubt an eine volle Erholung erst 2023.



### Eagle Bulk

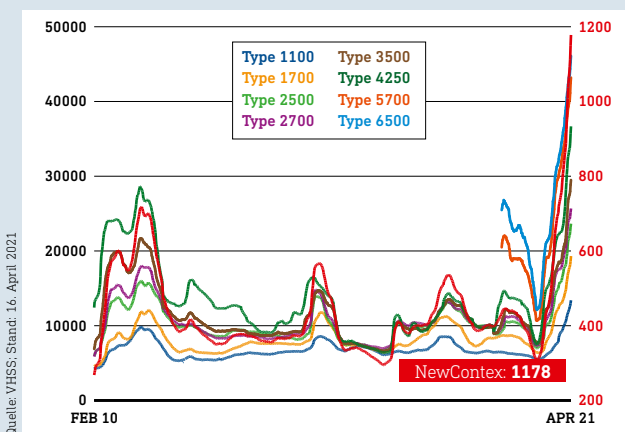
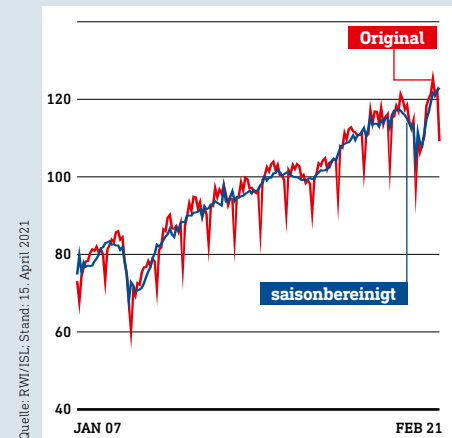
••• Gut erkennbar, warum Oaktree Anteile versilbert: Seit Jahresbeginn ist der Kurs der Bulkreederei um rund 50 Prozent gestiegen.

## RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

### Welthandel trotz Lockdown in Europa stabil

••• Der Containerumschlag-Index des RWI und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist nach der aktuellen Schnellschätzung im Februar saisonbereinigt um 0,8 auf 123,0 gestiegen. Der weltweite Boxenumschlag bewegt sich damit weiterhin auf hohem Niveau. In den europäischen Häfen ist er leicht zurückgegangen. Der Nordrange-Index, der die wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Euroraum und in Deutschland abbildet, ist von 117,5 auf 115,0 leicht zurückgegangen. Damit zeigen sich im Containerumschlag bisher kaum Belastungen durch den Lockdown in vielen europäischen Ländern. Auch in den chinesischen Häfen ist der Umschlag etwas zurückgegangen. In den übrigen Häfen ist der Containerumschlag moderat gestiegen.

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



## NEW CONTEX

### Starke Nachfrage: Index 200 % über Vorjahr

••• Während mehrjährige Abschlüsse bei den größeren Einheiten wieder Standard sind, ist diese Entwicklung nun auch bei den kleinen Feederschiffen (1.100 TEU) zu beobachten. Auch hier gibt es Abschlüsse von über zwei Jahren und mehr. Auffällig ist zudem, dass der für längere Laufzeiten übliche Discount schrumpft und derzeit bei nur ca. zehn Prozent liegt. Noch haben nicht alle Trampschiff-Eigner von der Entwicklung profitieren können, da ihre älteren Charterverträge noch laufen. Gleichwohl ist der Markt weiterhin von einem niedrigen Angebot geprägt, und für jedes frei werdende Schiff finden sich sofort mehrere interessierte Parteien.

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



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

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

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

## Teurer Stau im Suezkanal

**| Haftung |** Die Blockade des Schifffahrtsweges durch einen Containerriesen unterbrach die Handelsströme. Wer trägt die finanziellen Folgen?

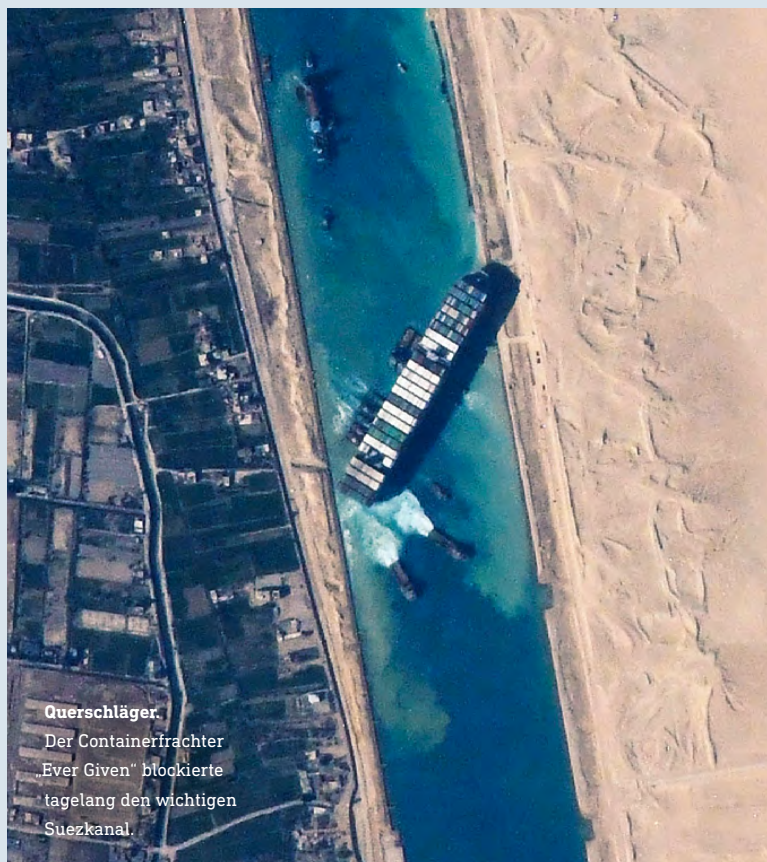
Die Bilder des Containerschiffs „Ever Given“, das den Suezkanal blockierte, gingen um die Welt. Mittlerweile ist die Passage zwischen Mittelmeer und Rotem Meer wieder frei, der Vorfall wird aber vor allem die Versicherer noch eine ganze Weile beschäftigen. Noch ist unklar, wie hoch der Schaden aus der Havarie ausfällt. Wahrscheinlich ist aber, dass der Haftpflichtschaden den größten Anteil ausmachen wird. Die ägyptische Kanalbehörde (SCA) hat sich schon einmal positioniert und die Summe von fast einer Milliarde Dollar ins Spiel gebracht. „Das ist das Recht unseres Landes, und wir werden die Forderung nicht aufgeben“, sagte SCA-Chef Osama Rabie in einem Interview.

Knapp eine Woche lang blockierte das 20.000-TEU-Containerschiff den Suez-Kanal. Die „Ever Given“ war bei starkem Wind und Sandstürmen auf Grund gelaufen und steckte im Ufer fest. Bagger, Saugbagger und zahlreiche Schlepper waren im Einsatz, bis das Schiff mithilfe der Flut wieder in Fahrt gebracht werden konnte. Zeitweise standen mehr als 300 Schiffe an beiden Enden des Kanals im Stau.

**| Behörde will Geld |** Die Havarie wird auf jeden Fall teuer für Versicherer. Der Londoner Makler McGill and Partners erwartet, dass die Summe der versicherten Schäden bei mehr als 100 Millionen Dollar liegt. Das kleinste Problem sind die Schäden am Schiff, die wohl nur wenige Millionen Dollar kosten. Hier springt der Kaskoversicherer (Hull & Machinery, H&M) ein. Der H&M-Versicherer ist ein Anbieter aus dem japanischen Markt. Die Fracht dürfte ebenfalls größtenteils unbeschädigt geblieben sein. Der H&M-Versicherer ist zunächst auch für die Bergungskosten verantwortlich.

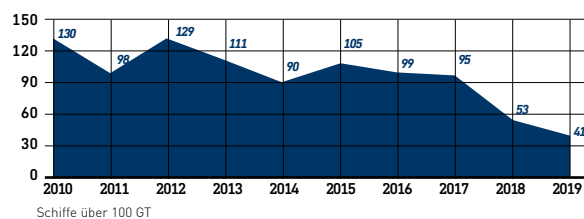
Erheblich sind dagegen die Ansprüche der Kanalbehörde, auch wenn die zunächst apodiktisch geforderte Summe von einer Milliarde Dollar deutlich zu hoch sein dürfte, wie es in der Branche heißt. Daneben sind auch Forderungen von anderen Reedern denkbar, deren Schiffe den Kanal aufgrund des Vorfalls nicht passieren konnten. Das wird die Haftpflichtversicherer des Schiffes treffen, das ist zunächst der britische UK P&I Club.

Der Haftpflichtschaden wird wohl die Grenze von zehn Millionen Dollar überschrei-



### Totalverluste – signifikanter Rückgang

Die Anzahl der jährlichen Schiffsverluste ist im Verlauf eines Jahrzehnts um 68 Prozent gesunken.



Quelle: Lloyd's List/AGCS

en. Damit wäre nicht nur der UK P&I Club, der das Schiff versichert, betroffen, sondern auch der Pool der International Group, in der sich die 13 wichtigsten Clubs zusammenschlossen haben. Bis zu 100 Millionen Dollar tragen die IG-Mitglieder über den Pool gemeinsam. Sollte der Schaden darüber hinausgehen, springt ein Rückversicherungsprogramm ein, das bis 3,1 Milliarden Dollar reicht.

Die Ratingagentur Fitch geht davon aus, dass die Havarie sich zu einem Großschadenereignis für die Rückversicherer entwickeln wird. Sie schätzt, dass der Schaden durchaus mehrere Hundert Millionen Euro betragen kann.

Ohnehin wird es Jahre dauern, bis der „Ever Given“-Schaden komplett abgewickelt ist. Denn die Reederei hat die Havarie Grosse erklärt, auf Englisch General Average. Bei



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

diesem Instrument des Seerechts müssen alle Parteien, die ein wirtschaftliches Interesse am Schiff haben, einen Beitrag zu seiner Rettung leisten. Ansprüche Dritter sind hier ausgenommen.

Damit werden auch die Ladungseigner und ihre Versicherer in die Pflicht genommen. Insgesamt dürften sie damit den größten Teil der Bergungskosten schultern müssen. Faustregel für Havarie Grosse-Fälle: ein Zehntel des Schadens müssen das Schiff und seine Versicherer übernehmen, neun Zehntel die Wareneigner.

**| Bergung war teuer |** Die Abwicklung ist komplex. An Bord der „Ever Given“ befanden sich mehrere Tausend Container. Dabei entfallen auf jede Stahlbox wieder zahlreiche unterschiedliche Wareneigner. Vereinfacht wird der Fall auf der anderen Seite dadurch, dass es wohl kaum Schäden an den Transportgütern selbst gibt und es vor allem um die Bergungskosten geht. Angesichts des Bergungsaufwands mit dem Einsatz von elf Schleppern und drei Schwimmbaggern dürften diese beträchtlich sein.

Generell ist die Zahl der Totalverluste in der Schifffahrt in den vergangenen zehn Jahren deutlich zurückgegangen, zeigt die Statistik von Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS). 2010 gab es noch 130 solcher Vorfälle, 2019 waren es nur noch 41 (s. Grafik). AGCS-Experte Rahul Khanna, ein ehemaliger Kapitän, weist darauf hin, dass es zwar weniger Unfälle gibt, diese aber größere Folgen haben. „Wenn etwas passiert, ist es deutlich teurer als früher.“

## Marktanteile: Gard und Skuld legen zu

••• Die skandinavischen P&I Clubs Gard und Skuld gehören zu den Gewinnern der diesjährigen Erneuerungsrunde in der Schiffs haftpflicht. Marktführer Gard gewann 17 Millionen BRZ hinzu und steigerte seine Gesamttonnage damit auf 246 Millionen. Der Club erklärte, 99,4 Prozent der Tonnage der Mitglieder seien bei ihm verblieben. Mit den erzielten Preissteigerungen zeigte sich Gard zufrieden. „Wir haben ein Rekordergebnis beim Neugeschäft erzielt zu Preisen, die eine gute Balance bieten zwischen den Bedürfnissen der Reeder und profitablen Underwriting“, sagte Bjor-

nar Andresen, Gards Chief Underwriting Officer.

Auch der mittelgroße Club Skuld darf sich in der jüngsten Erneuerung – wie schon in den Vorjahren – zu den Gewinnern zählen. Der Club steigerte die Tonnage um 5,5 Prozent auf 101 Millionen BRZ. Anders als im Vorjahr musste North – einer der Marktführer – Einbußen vermelden. Der Club habe sein Risiko in manchen Bereichen reduzieren wollen, hieß es. Chief Underwriting Officer Thya Kathiravel sprach aber auch von harten Verhandlungen. „Die Herausforderung, die Prämien erhöhungen durchzusetzen, die wir im Novem-

ber als notwendig bezeichnet haben, sollte man nicht unterschätzen.“

Angesichts eines schadenreichen Jahres hat die überwiegende Mehrheit der Clubs der International Group (IG) für das Geschäftsjahr 2021/2020 generelle Prämien erhöhungen angekündigt. Die Ratingagentur A.M. Best nennt als Grund unter anderem ein Rekordhoch im ersten Halbjahr bei den Schäden, die den gemeinsamen Pool der Mitglieder der IG erreichten. A.M. Best erwartet, dass die Clubs im Geschäftsjahr 2020/21 einen technischen Verlust erlitten haben – das vierte Jahr in Folge.



## London Club verstärkt sich

••• Der London P&I Club verstärkt sein Underwriting-Team. Der erfahrene Underwriter Mark Esdale wechselt von der Mecro Group als Associate Director zum London P&I Club. Er kennt sich vor allem im Fixed Premium-Geschäft aus, also mit Policen für kleinere Schiffe, die nicht die hohen Deckungssummen brauchen, die in der Gegenseitigkeitsversicherung möglich sind. Dieses Geschäftsfeld will

auch der London Club ausbauen. Neben Esdale hat der London Club außerdem mit George Dixon einen weiteren Underwriter von der Mecro Group geholt. Beide hatten dort für den Assekurateur Carina gearbeitet, der sich auf Haftpflichtdeckungen für kleine Schiffe konzentriert. Ursprünglich ein Teil von Tindall Riley, wurde der Assekurateur 2018 an die Mecro Group verkauft. [www.londonpandi.com](http://www.londonpandi.com)

Fotos: Von Southlondoners (compilation, source to attribute see above) - London Panos by Konivostiki/London Eye by Duff/Birmingham Palace by Duff/Tower Bridge by Duff/Thames Tower and Roundel by Supercar Roadtribe. CC BY-SA 3.0. <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=39285353>



**Vorbild.** Äußerlich wird das AUV „Poseidon“ dem bereits vom GEOMAR betriebenen AUV „Abyss“ ähneln.

## „Poseidon“ forscht in Zukunft unter Wasser

••• Über 40 Jahre war das Forschungsschiff „Poseidon“ am Kieler GEOMAR im Dienste der Meeresforschung unterwegs, ehe es Ende 2019 außer Dienst gestellt wurde. Die Erlöse aus dem Verkauf des Forschungsschiffes in Höhe von 1,2 Millionen Euro stellt das Land Schleswig-Holstein jetzt dem GEOMAR zur Verfügung. Damit wird das Forschungszentrum in

Kooperation mit der Fachhochschule Kiel ein neues autonomes Unterwasserfahrzeug entwickeln, das dann unter dem Namen „Poseidon“ auf Forschungsmission gehen soll. Das AUV „Poseidon“ soll über mehrere Stunden autonom bis in 6.000 Meter Tiefe tauchen können und dabei eine Vielzahl von Daten erheben. Solche Robotersysteme seien wichtige

Werkzeuge, die neue Erkenntnisse zu den noch weithin unerforschten Meeresböden in der Tiefsee ermöglichen, so GEOMAR-Direktorin Prof. Katja Matthes. Die alte „Poseidon“ wird übrigens von der Evangelischen Kirche unter dem Namen „Seawatch IV“ zur Flüchtlingsrettung im Mittelmeer eingesetzt.

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

Visualisierung: Janna Sprenger, Christoph Kersten/GEOMAR

## Virtuell auf der „Peking“

••• Zum Jubiläum des Stapellaufs der berühmten Viermastbark „Peking“ vor 110 Jahren wurde das Angebot freigeschaltet: Seit Ende Februar kann man das Schiff jetzt in einer virtuellen Führung entdecken. An sechs Einstiegspunkten können BesucherInnen digital vom Oberdeck bis hinunter in den Frachtraum durch das aufwendig restaurierte Schiff gehen. Onlineausstellungen zeigen die bewegte Geschichte des Schiffs mit historischen Fotografien und Ausschnitten aus dem Film einer Kap-Hoorn-Umsegelung von 1929. Dazu können Besucher unter dem Titel „Rolling home“ das Wiedereinlaufen der Viermastbark in den Hamburger Hafen am 7. September 2020 mit Bildern und Filmen noch einmal erleben.

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

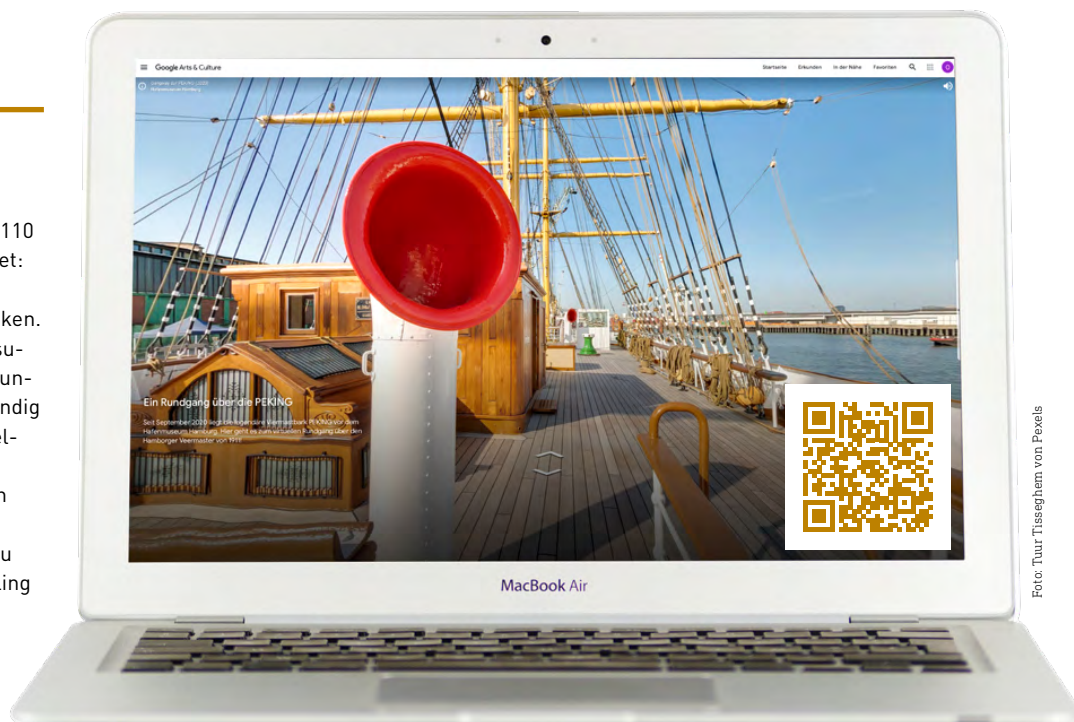


Foto: Tuar Tisseghem von Pixels

„Alkor“. Durch die Umstellung steigen die Betriebskosten.



## Weniger Emissionen bei Forschungsschiffen

••• Die GEOMAR-Schiffe werden schon seit einiger Zeit mit umweltfreundlichem Marine-dieselöl (MGO DMA) mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0,1 % betrieben. Der nächste Schritt war auf Initiative der Reederei Briese die Umstellung von „Alkor“ und „Littornia“ auf den innovativen synthetischen Kraftstoff GTL (Gas-to-Liquid), der bei einem höheren Energieinhalt sauberer verbrennt und damit neben dem Klimaschutz auch noch ökologische und gesundheitliche Vorteile bietet. „Das war nicht einfach damit getan, dass man einen anderen Kraftstoff tankt“, erläutert GEOMAR-Schiffkoordinator Dr. Klas Lackschewitz. So mussten u.a. Hilfssysteme teilweise umgerüstet werden.

[www.briese-research.de](http://www.briese-research.de)

## App für Jobs auf See

••• Das prognostizierte Wachstum der Welthandelsflotte dürfte den Trend der Verknappung des Angebots an qualifizierten Seeleuten noch verstärken. Die neue Online-Jobbörse „Seanext“ eröffnet Schiffsbetreibern

Zugang zu einer globalen Datenbank mit maritimen Fachkräften. Die vielseitige Plattform für alle maritimen Jobs bietet den Nutzern eine Vielzahl von Funktionen.

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

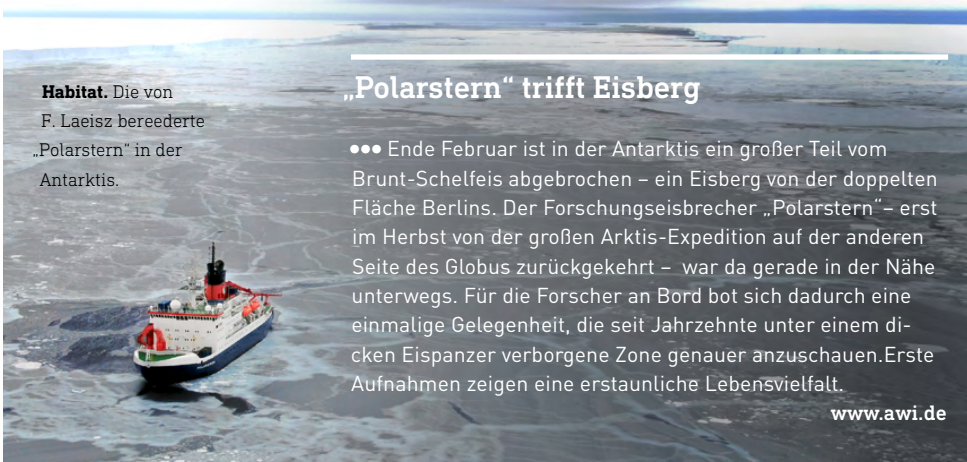


**Habitat.** Die von F. Laeisz bereederte „Polarstern“ in der Antarktis.

## „Polarstern“ trifft Eisberg

••• Ende Februar ist in der Antarktis ein großer Teil vom Brunt-Schelfeis abgebrochen – ein Eisberg von der doppelten Fläche Berlins. Der Forschungseisbrecher „Polarstern“ – erst im Herbst von der großen Arktis-Expedition auf der anderen Seite des Globus zurückgekehrt – war da gerade in der Nähe unterwegs. Für die Forscher an Bord bot sich dadurch eine einmalige Gelegenheit, die seit Jahrzehnte unter einem dicken Eispanzer verborgene Zone genauer anzuschauen. Erste Aufnahmen zeigen eine erstaunliche Lebensvielfalt.

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



## IMPRESSUM

# Deutsche Seeschifffahrt

### Verlag/Herausgeber

Verband Deutscher Reeder e.V., Burchardstraße 24, 20095 Hamburg  
[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

### Chefredakteur (Vi.S.d.P.)

Christian Denso,  
Tel.: 040/350 97 238,  
[denso@reederverband.de](mailto:denso@reederverband.de)

### Redaktion

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

### Anzeigen

printprojekt – Media/Anzeigenmarketing  
Bastian Hebbeln  
Tel.: 040/43 21 34-15

Gunther Meyn  
Tel.: 040/43 21 34-16

E-Mail: [media@deutsche-seeschifffahrt.de](mailto:media@deutsche-seeschifffahrt.de)

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2021

### Abonnements und Vertrieb

AZM Gehrke GmbH  
Abonnenntbetreuung  
Doris Krüger, Feldstraße 23,  
23858 Reinfeld  
Tel.: 04533/2077-12  
Fax: 04533/2077-21  
E-Mail: [abo@deutsche-seeschifffahrt.de](mailto:abo@deutsche-seeschifffahrt.de)

### Grafik und Lithografie

Lohregel Mediendesign,  
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

### Titelbild

Oldendorff Carriers

### Druck

Merkur Druck GmbH  
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

### Abonnementpreis

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

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:  
6.000 Exemplare



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

**Nebel/Amrum.**  
Dierk Hansen hat die  
Linse des Leitfeuers für  
das Fahrwasser  
„Norderaue“ geputzt.



**| Seefeuer |** Die Leuchttürme an Nord- und Ostsee sind wichtige Navigationshilfen für die Schifffahrt. Sie laufen inzwischen auf Autopilot. Doch immer wieder müssen Techniker raus, um die historischen Anlagen auf Vordermann zu bringen – als Leuchtturmwärter 2.0.

Text & Fotos: Karsten Klama

# Leuchte, alter Turm, leuchte!

**Service.** Anfahrt zum Leuchtturm Hohe Weg im Watt. Im Beiboot ist Fred Stanke der Kapitän. Er setzt die Techniker Jens Holst (l.) und Andreas Tietjen über.



**Hohe Weg.** Baurat J. J. van Ronzelen (1800 bis 1865) hat den Turm entworfen. Im Inneren erinnert ein Porträt an ihn. Der erste Rundgang ist nur bei Niedrigwasser möglich: Andreas Tietjen (r.) und Jens Holst vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt. Der 36 Meter hohe Leuchtturm ist das älteste feste Leuchtfeuer und eine der wichtigsten Navigationshilfen am westlichen Fahrwasserrand der Außenweser. Er wird auch von in Not geratenen Wattwanderern als Rettungspunkt genutzt.



**A**ußenweser, 53° 43' nördliche Breite und 008° 15' östliche Länge: Hier steht der Leuchtturm Hohe Weg. 25 Kilometer nordwestlich von Bremerhaven und drei Kilometer östlich der Vogelinsel Mellum. 1973 gingen die letzten Leuchtturmwärter für immer an Land. Aber einer muss ja raus und nach dem Rechten sehen. Zum Beispiel Jens Holst und Andreas Tietjen vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Weser-Jade-Nordsee. Sie gelten als Leuchtturmwärter 2.0. Ein Job, der sich nach Ebbe und Flut richtet – so weit die Seefahrerromantik. Doch draußen

auf dem Turm im Watt geht es um Richtung, Radartechnik und Seewasserkabel. Manchmal vier Tage und Nächte am Stück.

Seit den 1970er-Jahren sind die Leuchttürme an der Deutschen Nord- und Ostseeküste „entmannt“. Der klassische Leuchtturmwärter hat seinen Dienst quittiert. Von Land aus steuern die Techniker der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter ihre Lichtsignale. Sie kümmern sich um Ersatzbirnen, putzen die roten und grünen Scheiben des Sektorenfeuers oder testen die Brandmeldeanlage. Wenn sie ihren Job richtig machen, drehen sich die ton-

nenschweren Optiken jeden Tag das ganze Jahr ohne Unterbrechung.

An der deutschen Küste ticken alle Seefeuer gleich: Sie gehen immer eine Stunde vor Sonnenuntergang an und eine Stunde nach Sonnenaufgang aus. Es sei denn, der Dämmerungsschalter registriert bei Gewitter oder Nebel schlechte Sicht. Funktioniert ein Leuchtmittel nicht, sorgen Wechsellösungen dafür, dass sich eine Ersatzbirne einschaltet.

**| Kabel im Watt |** Vom Arbeitsboot „Alte Weser“ setzen Holst und Tietjen →

➔ – beide Elektrotechniker – mit einem Schlauchboot zum Leuchtturm über. Bei Ebbe laufen sie zunächst über die Sandbank Hohe Weg und kontrollieren ein Seewasserkabel, das den Turm mit Strom versorgt. „Kein Kabel zu sehen“, sagt Holst, „so soll es sein. Die sollen ja nicht im Wasser schwimmen, sondern tief im Watt liegen.“

Die starke Strömung klatscht mittlerweile an den Turm. Die Flut hat eingesetzt. Jetzt muss es schnell gehen: Gezeiten und Wetterbericht bestimmen das Timing. Ziehen Sturm oder Gewitter auf, müssen die Techniker zur Not auf dem Turm ausharren. Für so einen Fall gibt es Betten, Essensvorräte und Wasser. Diesmal geht alles gut. Um 15.30 Uhr macht die „Alte Weser“ wieder in Bremerhaven fest.

**| Respekt vor Erbauern |** Noch entlegener liegt der Leuchtturm Greifswalder Oie in der Ostsee. Zur gleichnamigen Insel fährt das Arbeitsboot von Karlshagen auf Usedom gut zwei Stunden. Da die Insel bis auf Vogelschützer und Seenotretter unbewohnt ist, packen Tino Chust und seine Kollegen vom WSA Stralsund neben Werkzeug und Ersatzteilen vor allem Lebensmittel ein. Drei Tage haben sie für die Wartung des Drehgestells eingeplant.

Dafür heben sie die Optik mit den tonnenschweren Glasprismen an. Erst dann können sie die Lagerschalen ausbauen und



#### Kompetenz.

Das Lichtlabor in der Fachstelle für Verkehrstechniken der WSV in Koblenz liefert das physikalische Know-how.

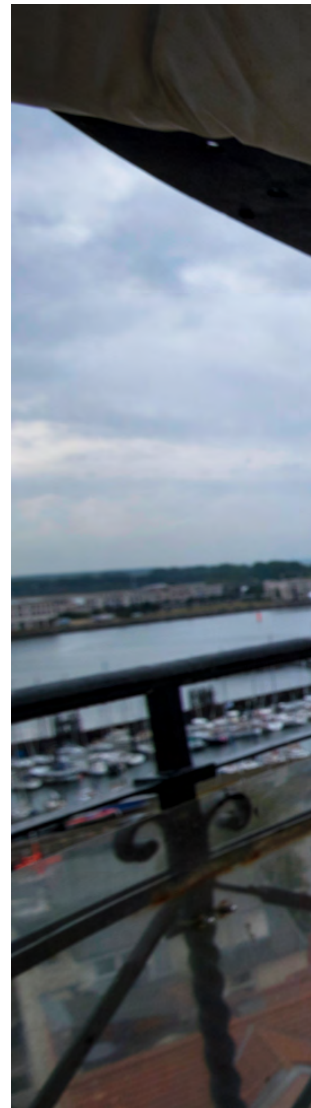


#### Ulbricht-Kugel.

Georg Klein misst mit der Apparatur in der Fachstelle die Lichtmenge, die von einem Leuchtmittel maximal abstrahlt.

#### Warnemünde.

Das bekannte Wahrzeichen des Seebads ist seit 1898 in Betrieb. Das Feuer wurde aus einem 90-Liter-Petroleum-Gefäß gespeist.



**Greifswalder Oie.** Beim Austausch der Lagerschalen des Drehgestells auf dem Leuchtturm bei Peenemünde packen (v.l.) Christian Scheel und die Brüder Andreas und Jens Lucht zusammen an.

**Westerhever Sand.** Frank Heuer vom WSA Tönning trägt für den Leuchtenwechsel einen Splitter-schutzanzug.







seine Kugeln reinigen und neu fetten. Die Hebevorrichtung funktioniert seit Inbetriebnahme des Turms am 1. Oktober 1855. Ersatzteile sind oft Einzelanfertigungen. Chust ist von der alten Technik begeistert: „Man hat Respekt davor, wie genau die Erbauer das vor über 100 Jahren gemacht haben. Alle Teile sind markiert, da ist eine Nummer drauf.“ Das erleichtert bis heute den Aus- und Einbau jedes einzelnen Getriebezahnrads des Drehmotors. Ob der richtig läuft, erkennt Chust am Klang. Manchmal legt er auch nur die Hand auf das Gehäuse, um festzustellen: „Da schleift nichts mehr.“

**| Einsatz ganz oben |** Auf der Insel Hiddensee müssen die Techniker des WSA Stralsund vor allem schwindelfrei sein. Um den Blitzschutz zu erneuern, arbeiten sie auf dem Dach des Lampengehäuses. Der Leuchtturm Dornbusch ist 28 Meter hoch, oben weht ein steifer Wind. „Das ist schon

die Königsdisziplin hier oben auf dem Dach. Da muss man mit zurecht kommen“, sagt Elektrotechniker Erik Neudert. Trainingslehrgänge für Industriekletterer und die persönliche Schutzausrüstung machen solche Einsätze erst möglich.

Im Lampengehäuse ist es dagegen windstill, dafür eng wie in einem U-Boot. Um die Lagerschale des Drehgestells anzuhängen, fassen drei Kollegen mit an. Die gute Pflege lohnt sich, sagt Neudert: „Man sagt ja oft: ‚Das braucht ihr nicht mehr.‘ Bei der alten Technik musst du aber lange suchen, bis du das passende Ersatzteil findest.“ Feierabend. Pünktlich eine Stunde vor Sonnenuntergang schaltet sich der Turm ein, das Drehgestell beginnt zu rotieren. Sein Blitzfeuer ist 0,8 Sekunden hell und 9,2 Sekunden dunkel. Wie jeden Abend. |●●

## FOTOBUCH

### Rettende Signale

●●● Der Bremer Fotograf Karsten Klama ging für sein Buch auf eine Reise entlang der Sektorenfeuer an Nord- und Ostsee. Dabei entstanden über 60 Aufnahmen vom Lichtermeer an der Küste. Für „AnAusAn“ stieg Klama auf Leuchttürme, streifte nachts durch die Dünen und fotografierte im Lichtlabor in Koblenz. AnAusAn, 92 Seiten, 22 Euro, Bezug über [www.karstenklama.de](http://www.karstenklama.de)



# Plastikmüll: Bilder von dir



**| Aufräum-Plattform |** Milliarden Tonnen Kunststoff verschmutzen die Ozeane. Das Projekt „Eyesea“ will die Meere davon befreien – mit einer einfachen Idee. Deutsche Reeder unterstützen es. Text: Sabrina Junge

**S**trahlendes Rot, leuchtendes Gelb, saftiges Grün: Anmutig tanzt der bunte Schwarm durch die Unterwasserwelt – vorbei an Korallen, Schildkröten und schnorchelnden Touristen. Doch es sind keine Fische, die den Urlaubern vor die Linse schwimmen. Es sind bunte Plastikfetzen. Die vermüllte Unterwasserwelt von Bali ist nur ein Beispiel dafür, wie verheerend das Plastikproblem weltweit bereits ist. Je nach Witterung, Wellengang und Strömung schwappen Hunderte Flaschen, Verpackungen und Tüten an die Strände der Urlaubsinsel. Diese massive Kunststoffflut kann durch mehr Recycling zwar eingeschränkt werden. Doch was ist mit dem Müll, der bereits im Meer ist? Hier setzt „Eyesea“ an.

**| Jedes Foto zählt |** „Eyesea“ ist eine gemeinnützige Organisation, die eine auf maritimer Navigationstechnologie basierte Melde-App für Plastik entwickelt hat.

Dort können Seeleute, Fischer, Küstenbewohner & Co. Informationen über Plastikverschmutzungen beisteuern, indem sie davon Fotos machen. Diese werden dann in Karten und Seekarten integriert und liefern damit lokale und globale Daten zur Meeresverschmutzung. Erst vor wenigen Wochen kam die Beta-Version der App bei einer Aufräumaktion an der Küste der Isle of Man zum Einsatz. Zielgenau führte „Eyesea“ die Helfer zu den Orten, an denen Müll angespült worden war. In nur 90 Minuten befreiten so weniger als 120 Beteiligte die Küste von 520 Kilo Plastikmüll.

Ein großer Erfolg – denn die Idee zu „Eyesea“ ist erst im vergangenen Jahr entstanden. „Die Verschmutzung der Meere ist ein Problem, das manchmal als zu groß dargestellt wird, um es zu lösen“,

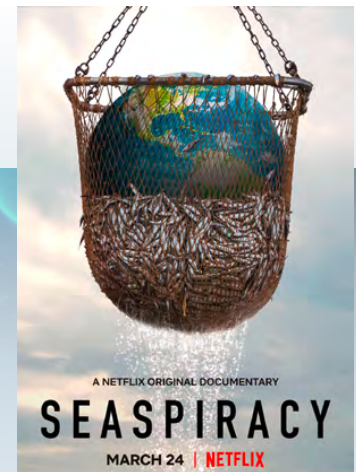


**”** Unsere Besatzungsmitglieder arbeiten näher als jeder andere auf und mit unseren Ozeanen. Mit ‚Eyesea‘ haben sie ein Werkzeug, um Umweltschäden und Verschmutzungen zu melden.

Tim Ponath, CEO Reederei NSB



**Müll-Reporter.** Die App schützt die „Verschmutzungsmelder“ vor Rückverfolgung, die Daten werden anonym gespeichert.



### „Lasst die Ozeane in Ruhe“

Der britische Filmemacher Ali Tabrizi will helfen, die Ozeane von Plastik zu befreien. Bei seiner Recherche wird ihm bewusst, dass nicht nur Tüten, Becher und Strohhalm ein Problem sind, sondern vor allem gigantische Fischernetze, die bis

zu 46 Prozent des Plastiks in den Weltmeeren ausmachen. Die Dokumentation ist auf Netflix verfügbar.



### Wissen gegen Plastik

Die Weltschiffahrtsorganisation IMO verfolgt einen ambitionierten Plan gegen Plastik im Meer. Gemeinsam mit der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen FAO hat sie die GloLitter Partnerships (GLP) gegründet. Das globale Projekt unterstützt insbesondere Entwicklungsländer dabei, weniger Plastik in der Schifffahrt und in der Fischerei zu benutzen. Finanziert wird das internationale Projekt von der norwegischen Regierung. Die IMO knüpft mit GLP an das MARPOL-Übereinkommen von 1988 an.



**Projekt.** GLP ist zunächst auf drei Jahre angelegt und wird mit 4,5 Millionen US\$ finanziert.

sagt Gründer Graeme Somerville-Ryan. Mit „Eyesea“ kann jeder Einzelne durch ein einfaches Foto effektiv zur Lösung des Problems beitragen. „Unsere Idee, Informationen über die Meeresverschmutzung per Crowdsourcing zu beschaffen, gewann viel schneller an Zugkraft, als wir erwartet hatten. Es ist augenscheinlich ein großer Wunsch der Menschen, mehr für den Schutz der Ozeane zu tun“, so Somerville-Ryan. Dazu haben der Neuseeländer und sein Co-Founder Oliver Schwarz ihre Kontakte in die Schifffahrts-, Yacht- und Superyachtbranche genutzt und so in nur wenigen Monaten viele Kooperationspartner an Bord geholt.

Die internationale Schifffahrt ist solchen Themen gegenüber aufgeschlossen: Seit 1988 setzt sie sich mit Anlage V des MARPOL-Übereinkommens gegen die Verschmutzung der Meere ein. Die auch in diesem Punkt global streng geregelte Seeschifffahrt selbst ist denn auch nicht

Quelle des Problems: 80 Prozent des Mülls kommen von Land, Verursacher auf See ist ganz überwiegend die Fischerei mit Stell- und Schleppnetzen.

**| Deutsche Reeder mit im Boot |** Unterstützung bekommt das Start-up nun auch aus Deutschland – unter anderem von der NSB Group. „Unsere Besatzungsmitglieder spielen bei diesem Projekt die wichtigste Rolle. Das macht es für mich so besonders“, sagt Tim Ponath, CEO der Buxtehuder Reederei und Eyesea-Botschafter. „Sie arbeiten näher als jeder andere auf und mit unseren Ozeanen. Mit ‚Eyesea‘ haben sie ein Werkzeug, um Umweltschäden und Verschmutzungen zu melden.“ Die Aufgabe an Land sei es hingegen, konkrete Maßnahmen auf Basis dieser Daten zu ergreifen, um aufzuräumen und weitere Verschmutzungen zu vermeiden. „Nur so können wir die Ozeane, die für viele von uns Arbeitsplatz, Zuhause und Lebensgrundlage sind, erhalten“, so Ponath. ●●●

# Rückkehr mit Hindernissen

**| Pandemie |** Das monatelange Warten hat ein Ende. Nach einer letzten Quarantäne-Station können die Crewmitglieder aus Kiribati nun zurück zu ihren Familien.

Text: Gunther Meyn

Endlich nach Hause! Die Rückkehr der in Hamburg gestrandeten Seeleute des Südseestaates Kiribati (siehe Ausgabe 1/2021) ist in vollem Gange. Viele von ihnen, darunter auch der junge Vater Taneuaa Kaumai waren bereits seit zwei Jahren nicht mehr in ihrer Heimat.

Dem Startschuss für die Rückreise ging ein Marathon an diplomatischen Bemühungen voraus, inklusive etlicher Rückschläge und Beinaheerfolgen. „Dank der intensiven Mitwirkung internationaler Organisationen wie IMO und ILO sowie des VDR und des Weltschiffverkehrsverbands ICS hat die Regierung von Kiribati nun die Landesgrenzen für die Crews aus Deutschland geöffnet“, sagt Frank Leonhardt, dessen Reederei Leonhardt & Blumberg einen Großteil der gestrandeten Seeleute beschäftigt und sich in besonderem Maße bei ihrer Heimführung engagiert hat. Leonhardt hat auch selbst immer wieder den Dialog mit der Regierung gesucht. Diplomatische Rückendeckung gab es vom Staatsminister im Auswärtigen Amt, Niels Annen (SPD), sowie der Hamburger Bischöfin Kirsten Fehrs.

Zur Erinnerung: Bereits am 19. März 2020, zu Beginn der weltweiten Pandemie,

**Rückblick.** Großer Zusammenhalt unter den Seemannern in der Hamburger Jugendherberge. Kapitän Tekemau Kiraua (r.) wurde vom Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere für sein vorbildliches Engagement geehrt.

hat der kleine Inselstaat seine Grenzen rigoros dicht gemacht – auch für die eigenen Landsleute, darunter über 550 Seeleute. Die Männer aus Kiribati waren dabei Teil eines weltweiten Problems, welches bis heute nicht annähernd zufriedenstellend gelöst ist: Crewwechsel scheitern immer noch in vielen Fällen daran, dass Häfen sie nicht ein- oder aussteigen lassen, es kaum Flüge in die Heimatstaaten gibt und diese ihre Landsleute oft nicht wieder aufnehmen. Allein 150 kiribatische Crewmitglieder von deutschen Reedereien warteten zuletzt monatelang in ihrem Hamburger Zwangsexil in der Jugendherberge Horner Rennbahn auf grünes Licht für die Rückreise. Dort verbrachten sie auch Weihnachten und Silvester. Die Kosten für den Herbergsaufenthalt wurden von den Arbeitgebern der



**Titelstory.** In der letzten Ausgabe „Deutsche Seeschiffahrt“ haben wir ausführlich über das Schicksal der Kiribater berichtet.

Crews übernommen. Pastor Matthias Ristau von der Hamburger Seemannsmission, der sich vor Ort um die sozialen und seelischen Belange der gestrandeten Seeleute gekümmert hat, steht nach wie vor regel-



**Weltreise.** 14.000 Kilometer in mehr als fünf Wochen – auf ihrer Rückkehr umrunden die Seemänner den halben Globus.



**Willkommensgruß.** Die kiribatische Regierung begrüßt die Rückkehrer immerhin mit einem großen Plakat.

Tarawa

Nadi

Brisbane

Auckland

**Platzmangel.** Die Seemänner in ihrer letzten Quarantäne-Station auf Tarawa – leider herrschen dort beengte räumliche Verhältnisse.



mäßig im Kontakt mit „seinen“ Kiribatern. „Auch die Rückreise erweist sich mitunter als Hindernislauf. Bis zuletzt gibt es immer wieder Probleme, wie kurzfristig abgesagte Flüge“, berichtet Ristau.

**| Quarantäne als Geduldsprobe |** Flugtickets, PCR-Tests, Transitvisa, richtig getimte Anschlussflüge – die reibungslose Heimkehr der Seeleute in Zeiten von Corona erfordert eine minutiöse Planung. Denn der Transfer erfolgt über mehrere Staaten. Die Beschaffung der notwendigen Dokumente für die Crewmitglieder wird von den Reedereien mit tatkräftiger Unterstützung des South Pacific Marine Service (SPMS) organisiert. SPMS ist ein Joint Venture mehrerer deutscher Reedereien und vermittelt die Seeleute aus Kiribati an die beteiligten Partner. In diesen Zeiten ist jedoch eher Krisenmanagement gefragt.

Vom Abflug-Airport Frankfurt/Main über Doha, Katar bzw. Dubai über Brisbane, Australien via Auckland/Neuseeland geht es für die Rückkehrer vorerst nach Nadi/



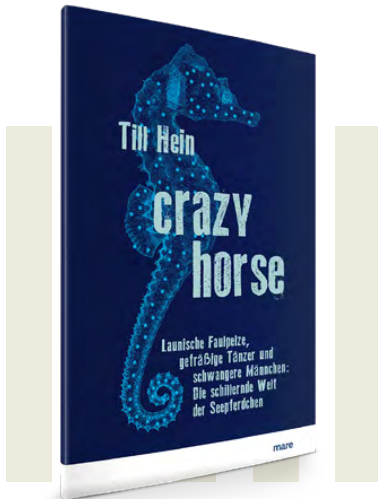
#### **Schicksal.**

Der 25-jährige Taneuaa Kaumai ist seit April 2019 nicht mehr in seiner Heimat gewesen. Damals war seine Frau im zweiten Monat schwanger.

Fidschi. In dem benachbarten Inselstaat müssen sich die Seeleute zunächst in eine 14-tägige Quarantäne begeben – streng abgeschirmt und vom Militär überwacht. Erst nach Erhalt einer Einreisegenehmigung (Approval) dürfen die Kiribati dann in den Flieger nach Tarawa. Die erste Maschine mit 150 Seeleuten ist zu Ostern gelandet. Direkt nach Hause können sie zunächst aber noch immer nicht. Denn auf Tarawa heißt es erneut: Quarantäne. Dort sind die Crewmitglieder im Marine Training Cen-

tre untergebracht, umgeben von einem eilig hochgezogenen Sicherheitszaun. Es ist noch einmal eine letzte Geduldsprobe nach einer strapaziösen Reise. Wo normalerweise maritime Nachwuchskräfte ausgebildet werden, müssen die Männer nun auf engstem Raum ausharren. Nach zwei Wochen dann das lang ersehnte Wiedersehen. Endlich die Frau, Mutter, den Vater umarmen, oder, wie im Falle von Taneuaa Kaumai, zum ersten Mal den eigenen Sohn in den Armen halten! |●●●

## | PUBLIKATIONEN |



### Verrückte Pferde

●●● „Als Gott das Seepferdchen erschuf, war er wahrscheinlich besoffen“, sagt Meeresbiologe und Fischexperte Jorge Gomezjurado. Und in der Tat hat er den kleinen Unterwasserwesen eine schrille Konstruktionsformel verpasst: Torso mit Känguru-Tragebeutel, unabhängig voneinander bewegliche Chamäleonaugen, eine lang gezogene Schnauze wie bei einem Ameisenbären sowie eine Art Affenschwanz zum Festklammern. Dazu ein Krönchen auf dem Haupt, das so individuell ist wie der Fingerabdruck des Menschen.

Dass bei den Seepferdchen das Kinderkriegen Männersache ist, ist allgemein bekannt. Dass sie unter Wasser nicht wiehern, ebenso – doch wussten Sie, dass sie auf der Jagd, beim Flirten und bei Frustration aller Art rätselhafter Knack- und Brummgeräusche von sich geben? Unterhaltsam und informativ erzählt Till Hein von kuriosen Erkenntnissen der aktuellen Forschung, geht Mythen auf den Grund und lüftet so Geheimnisse über die verrückten Pferde der See. Hein schreibt als Wissenschaftsjournalist u.a. für „mare“, „Geo“, und „Spiegel Wissen“. Mit „Crazy Horse“ ist ihm ein besonders unterhaltsames Buch gelungen.

**Till Hein. Crazy Horse. Launische Faulpelze, gefräßige Tänzer und schwangere Männchen: Die schillernde Welt der Seepferdchen.**  
mareverlag. 240 Seiten. 22 Euro.



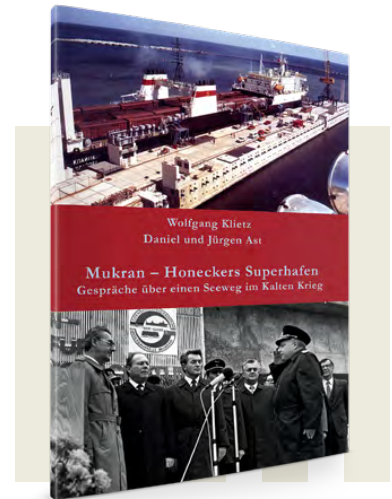
### Freddis Reisen

●●● Welches ist der größte Ozean, wie funktioniert das eigentlich mit den Gezeiten, und warum ist der Golfstrom so wichtig für das Klima in Europa? Diese und viele weitere Fragen beantwortet die kleine Schildkröte Freddi. Von Korallenriffen über Tangwälder bis in die Tiefsee: Freddi nimmt die Leser mit auf eine Reise quer durch die Ozeane und zeigt ihnen die Geheimnisse seines magischen Zuhauses. Die Schildkröte weiß gut Bescheid – schließlich lebten seine Verwandten schon vor mehr als 100 Millionen Jahren in den Meeren.

Auf den liebevoll gestalteten Doppelseiten gibt es viel zu entdecken: bunte Fischschwärme, gruselige Tiefseebewohner – aber leider auch jede Menge Plastik. Und so gibt Freddi seinen Lesern auch wichtige Tipps zum Schutze seines Zuhauses mit auf den Weg.

Catherine Barr hat mit „Mit Freddi durch die Ozeane“ ein lebendiges Buch geschrieben, das spielerisch erklärt, wie die Welt dort unten im Wasser funktioniert – und das zum Nachdenken anregt. Barr hat viele Jahre für Greenpeace gearbeitet. Gestaltet wurde das Buch mit den Illustrationen von Brendan Kearney.

**Catherine Barr. Mit Freddi durch die Ozeane.**  
Laurence King Verlag. 64 Seiten. 18 Euro.  
Für Kinder ab 8 Jahren.



### Ziviler Kriegshafen

●●● Der Seehafen von Sassnitz-Mukran hat eine lange Tradition als politisch hochbrisanter Hotspot. Und das nicht erst seit dem Bau der umstrittenen Ostseepipeline Nord Stream 2. Weit weniger bekannt ist seine verkehrspolitische Bedeutung gegen Ende des Kalten Krieges. 1986 wurde Mukran als Hauptschlagader des DDR-Handels fertiggestellt. Ein Mammutprojekt, das von der sozialistischen Führung mit Hochdruck vorangetrieben wurde.

Im 48-Stunden-Takt pendelten fortan gigantische Eisenbahnfähren zwischen Rügen und der Sowjetunion. Und deren Ladung hatte es in sich: „Die Schiffe transportierten nicht nur Eisen, Kohl und Kinderwagen, sondern auch Militärkolonnen, Raketen und sogar Atomwaffen“, heißt es in „Mukran – Honeckers Superhafen“. Das Buch basiert auf der gleichnamigen 45-minütigen Dokumentation aus der ARD-Reihe „Geheimnisvolle Orte“. Es enthält die ungekürzten Interviews und zeigt viele bislang unveröffentlichte Fotos. Zum Glück. Denn es sind spannende Zeitzugberichte, die an ein (fast) vergessenes Kapitel des Kalten Krieges mitsamt seiner ganzen historischen Wucht erinnern.

**Wolfgang Klietz, Daniel und Jürgen Ast.**  
**Mukran – Honeckers Superhafen. Gespräche über einen Seeweg im Kalten Krieg.** Edition Pommern.  
200 Seiten mit Abbildungen. 18,90 Euro.

# Wir setzen maritime Highlights



LESEN SIE JETZT

REGELMÄSSIG DAS

PREMIUMMAGAZIN

## Deutsche Seeschiffahrt

Maritime Wirtschaft, maritime Logistik, maritimes Leben: Umfassend wie kaum ein anderes deutschsprachiges Magazin widmet sich die „Deutsche Seeschiffahrt“ den Themen rund um den Transport übers Meer – in hoher redaktioneller Qualität und mehrfach ausgezeichnete Gestaltung. Das Jahresabo mit vier Ausgaben kostet nur 25 Euro (Schüler/Studenten: 16 Euro).

**Abo-Hotline: 04533/2077-12, E-Mail: [abo@deutsche-seeschiffahrt.de](mailto:abo@deutsche-seeschiffahrt.de)**



# CERTAINTY

## IN AN UNCERTAIN WORLD

**More than ever before, maritime satellite communications is critical. Connectivity and the provider you use needs to be relied upon and trusted when it matters most. In a crisis. Now.**

**Your crew and vessels need a high-speed service that works 24/7, which means no dropped connection, no missed emails, just a loved one on the end of a phone when needed most or urgent voyage instructions received when required.**

**You need a financially stable communications partner with a future-proof network that will be there tomorrow and the day after when others won't.**

**You need a safety service that works. Saves lives. Time after time. No broken promises. No hype.**