

Deutsche Seeschifffahrt

3. Quartal 2022

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



12 | POLITIK



Interview: Die neue Maritime Koordinatorin über die Agenda der Regierung



34 | KLIMASCHUTZ

EEXI, CII & Co.: Wie Reedereien die neuen Regeln umsetzen



44 | PROFIL

Taucher: Unterwasserprofis im Einsatz für Sicherheit und Umwelt

20 | SMM

Innovationen für die Transformation der Schifffahrt



2022

THE FUTURE OF MARITIME SAFETY REPORT

- View the local and global patterns revealed by four years of safety distress data
- Understand the impact of the COVID-19 crisis on safety
- Read how this research can help the industry take proactive steps towards a safer future
- Get insights from industry experts on key topics from technology to piracy



DOWNLOAD
THE REPORT
HERE



Krisen, Steuern und Gewinne

••• Wer von Krisen oder Kriegen profitiert, soll extra zahlen! Das sommerlich heiße Berlin diskutiert diese Forderung einiger nach einer Steuer auf „übermäßige Gewinne“. Der wissenschaftliche Dienst des Bundestages beschreibt eine solche „Übergewinnsteuer“ als Abgabe, die den über einen „Normalgewinn“ hinausgehenden Gewinn belastet. Aber was gilt eigentlich als „Normal“- und was als „Über“-Gewinn? Meist werden Vergleichszeiträume aus Vorkrisen- oder Friedenszeiten herangezogen und dann Renditen definiert, die in diesen Zeiten üblich waren. Im Vergleich sollen dann Gewinne abgeschöpft werden, die als ungerecht empfunden werden. Eine feste Grenze, ab wann ein Gewinn ein „Übergewinn“ ist, gibt es dabei nicht.

Erste Stimmen werden laut, eine Überprüfung der aktuellen Gewinne auch bei derzeit profitablen Reedereiunternehmen anzulegen. Gewinne deutscher Schifffahrtsunternehmen werden als zu hoch und die einkommensteuerliche Gewinnermittlung über die sogenannte Tonnagesteuer als zu niedrig empfunden.

Keine Frage, die Gewinne in der Schifffahrt in diesem und im vergangenen Jahr sind hoch. Ein Glück, denn in den vergangenen zehn Jahren der Schifffahrtskrise kam die Schifffahrt in Deutschland an den Rand ihrer wirtschaftlichen Existenz. 1.700 Schiffe gingen dem Standort verloren, viele Reedereien mussten aufgeben oder wurden ins Ausland verkauft. Fast wäre die Schifffahrt vom Standort Deutschland verschwunden.

Und dann: Gestützt von staatlichen Konjunkturprogrammen zur Überwindung der Pandemie, bestellten die Menschen wieder Ware. Möbel, Fahrräder, Elektronikprodukte – die Welt kaufte



Foto: Gesche Jäger

wieder ein und benötigte dafür Schiffe. Seit knapp zwei Jahren herrscht deshalb zu guten Raten nahezu Vollbeschäftigung in der Schifffahrt. Klassische Marktwirtschaft, in der Angebot und Nachfrage den Preis regeln. Die Endverbraucher spüren die gestiegenen Transportkosten für den Seeverkehr fast gar nicht, denn deren Anteil an den Verbraucherendpreisen ist verschwindend gering.

Unsere Reedereien hingegen können nach mehr als zehn Jahren Krise nun endlich wieder reinvestieren, in den Aufbau modernerer Flotten, die Dekarbonisierung der Schiffe, den Umbau ihrer Unternehmen zu modernen, klimaneutralen Transportdienstleistern. Reedereien können wieder zuverlässig planen, auch dank der Tonnagesteuer als weltweit und auch von der EU und der OECD anerkanntem Besteuerungsstandard für Schifffahrtsunternehmen im internationalen Verkehr. Schifffahrt am Standort Deutschland ist endlich wieder profitabel und dadurch auch zukunftsfähig.

Deshalb ist es wichtig, trotz sommerlicher Temperaturen einen kühlen Kopf beim Thema „Übergewinnsteuer“ zu bewahren. Denn sie ist das falsche Instrument zur Regulierung einer internationalen Branche, die sich gerade erst wieder wirtschaftlich erholt.

Ihre

Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 12 INTERVIEW**
Die neue Maritime Koordinatorin Claudia Müller über die Bedeutung der Schifffahrt und ihre politische Agenda
- 17 ARBEITSRECHT**
MLC: Verbesserungen für Seeleute
- 18 AUSBILDUNG**
Neue Berufsschule in Bremen – auch für Schifffahrtskaufleute
- 20 TITEL: SMM**
Die 30. Ausgabe der Messe steht im Zeichen der maritimen Energiewende
Kommentar von Dr. Martin Kröger

MARITIME LOGISTIK

- 28 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 30 FINANZIERUNG**
Im Dschungel grüner Finanzierung: Der Trend zu nachhaltigen Krediten und Anleihen
- 34 KLIMASCHUTZ**
EEXI, CII & Co.: Wie sich Reedereien auf die Herausforderungen durch die neuen CO₂-Vorgaben einstellen
- 37 DIGITALISIERUNG**
Mehr Transparenz für die Lieferkette: Hapag-Lloyd führt Echtzeit-Tracking für Container ein



MARITIMES LEBEN

42 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

44 PORTRÄT

Hansataucher: Im Einsatz für Umwelt und Sicherheit

48 MISSION MENSCH

Serie: Deutsche Seemannsmission und ihre Standorte. *Teil 1: Santos*

50 KNOW-HOW

Neuer Standort für maritime Studiengänge der Hochschule Bremen

51 JUBILÄUM

Zugkräftig seit 100 Jahren: Die Cuxhavener Schleppreederei Otto Wulf

52 KRIEGSGRÄBER

Schatzsuche in der Ostsee stört Totenruhe

PORTFOLIO

38 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

40 VERSICHERUNGEN

Kriegsfolgen: Wann Reedereien Ansprüche gegen Versicherer geltend machen können

RUBRIKEN

6 LUFTBILD Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der maritimen Wirtschaft

26 MARKTBERICHT Die Lage der Seeschifffahrt im Überblick

41 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion

54 PUBLIKATIONEN Neue Bücher

Lichtverschmutzung auf dem Meer

••• Künstliches

Licht in der Nacht kann Auswirkungen auf das Wohlbefinden von Mensch und Tier haben. Forschungen zeigen, dass auch Meereslebewesen empfindlich darauf reagieren – auch auf niedrige Werte und bestimmte Wellenlängen, insbesondere blaues und grünes Licht. Jetzt hat ein Team von Wissenschaftlern aus England, Norwegen und Israel erstmals die Unterwasser-Lichtverhältnisse in den Küstengebieten der Welt quantifiziert. „Die sehr niedrigen Lichtpegel, die durch künstliches Licht erzeugt werden, sind für biologische Organismen von entscheidender Bedeutung“, so der Hauptautor und Ozeanograf Tim Smyth, der sich am Plymouth Marine Laboratory auf Meeresoptik und Fernerkundung der Meeresfarbe spezialisiert hat.

Die Tiefe, in die das Licht eindringen kann, hängt nicht nur von der Lichtintensität über dem Wasser ab, so Smyth, sondern auch von den optischen Eigenschaften des Wassers, die jahreszeitlich variieren. In Gebieten mit sehr klarem Wasser, wie etwa in einem Teil des Südchinesischen Meeres in der Nähe von Malaysia, kann das Licht nachts bis in Tiefen von über 40 Metern vordringen.

Einige der größten Lichtverschmutzungen im Meer treten in Gebieten auf, in denen Offshore-Öl- und Gasplattformen, Windparks und Inselentwicklung die Nacht über und unter der Wasseroberfläche erhellen. Das Satelliten-Bild zeigt die Nordsee im April. |•••





Quelle: NASA

| PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14

ICS

1 Emanuele Grimaldi ist nun auch offiziell Vorsitzender des Reederverbands International Chamber of Shipping (ICS). Der Unternehmer war bereits Präsident des europäischen Reederverbands ECSA und engagiert sich schon lange im ICS. Der Italiener folgt auf Esben Poulsen, der drei Wahlperioden amtiert hatte.

HAPAG-LLOYD

Zusätzlich zu ihren Aufgaben als Chief Information Officer übernimmt Vorstandin **2 Donya-Florence Amer** bei der Hamburger Linienreederei Hapag-Lloyd als Chief Human Resources Officer auch die Verantwortung für den Personalbereich.

HAPAG-LLOYD CRUISES

Neu als Marketingleiterin

bei der Kreuzfahrtreederei ist **3 Ines Bizi**. Sie entlastet CEO Julian Pfitzner, der den Bereich bisher mitverantwortet hat. Bizi ist bereits seit 2006 bei Hapag-Lloyd Cruises, zuletzt leitete sie das strategische Marketing

RHEDERVEREIN

Der Bremer Rhederverein hat seinen Vorstand gewählt. Michael Vinnen bleibt Vorsitzter, **4 Dirk O. Rogge** wurde zum neuen stellvertretenden Vorsitzenden erkoren. Neu im Vorstand ist **5 Björn Hollnagel** von Bremen Overseas Chartering and Shipping. Ralf Reinhardt und Joachim Zeppenfeld wurden bestätigt.

WISTA

Neue Präsidentin von Wista Deutschland ist **6 Franziska Eckhoff**. Sie arbeitet als Sales Director bei der Reederei V.Ships

und folgt auf Claudia Ohlmeier. Eckhoffs Stellvertreterin beim maritimen Frauennetzwerk ist **7 Nicole Langosch**. Die Kapitänin ist mittlerweile als Marine Superintendent an Land tätig.

MCN

Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) hat einen neuen Vorsitzenden: **8 Prof. Bastian Gruschka**. Er löst den langjährigen Vorsitzenden Knut Gerdes ab. Als Stellvertreter wiedergewählt wurde Unternehmensberater Martin Pieper.

RHENUS

Der Logistikkonzern Rhenus stellt die Führung der Sparte „Air & Ocean“ neu auf. **9 Jan Harnisch** und **10 Tobias König** wurden zu den neuen globalen Co-CEOs ernannt. Harnisch, seit 2012 bei Rhenus, soll u. a. Produkt- und

Dienstleistungsinnovationen voranbringen. König ist seit 2009 im Unternehmen und kümmert sich um die Entwicklung strategischer Kundenbeziehungen und ums Marketing.

HAFENMUSEUM

Der Stiftungsrat der Stiftung Historische Museen Hamburg (SHMH) hat **11 Dr. Klaus Bernhard Saubermann** zum künftigen Gründungsdirektor des Deutschen Hafenumseums berufen. Der interdisziplinär arbeitende Technikhistoriker und international erfahrene Museumsfachmann wird zum 1. November 2022 die Leitung des künftig an zwei Standorten betriebenen Museums übernehmen.

DGZRS

Die Seemotretter haben **12 Ingo Kramer** zum neuen Vorsitzter gewählt. Der

Bremerhavener Unternehmer gehört seit 2010 dem ehrenamtlichen Vorstand der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) an und ist auch Ehrenpräsident der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände.

IMO

Der scheidende Direktor des IMO International Maritime Law Institute, **13 Prof. David Joseph Attard**, ist für seine Verdienste um das Seerecht vom IMO-Rat mit dem International Maritime Prize 2021 ausgezeichnet worden.

NORDKIRCHE

Neuer Seemannspastor der Nordkirche wird **14 Götz-Volkmar Neitzel**. Der Theologe hat bisher Notfallsanitäter an der Berufsfachschule der Feuerwehr Hamburg ausgebildet.

„Tag der Seeleute“: VDR zeigt Flagge für die Beschäftigten an Bord

••• Die Internationale Seeschiff-fahrts-Organisation IMO lenkt jedes Jahr am 25. Juni mit dem „Day of the Seafarer“ die Aufmerksamkeit auf die weltweit 1,2 Millionen Seeleute und ihre Belange. Das Datum des Tages geht auf die Verabschiedung der internationalen Ausbildungskonvention von Seeleuten durch die UN zurück. Im Vorfeld der Tages traf die Führungsspitze des VDR, Präsidentin Dr. Gaby Bornheim und Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger, mit dem Generalsekretär

der IMO, Kitack Li, zusammen. Es wurde eine Fortsetzung des guten und engen Austausches zwischen VDR und dem IMO-Sekretariat vereinbart, um die vielen Herausforderungen der Schifffahrt und ihrer Seefahrer auch in Zukunft gemeinsam anzugehen. Am 25. Juni selbst war die VDR-Präsidentin zu Besuch beim „Duckdalben“ und verteilte Fun-Booster-Sets an Seeleute. „Sie leisten während der Pandemie einen wichtigen Dienst, mit hohem persönlichem Einsatz“, sagte Bornheim. „Sie sorgen dafür,



dass Güter in den Häfen ankommen und Regale im Supermarkt gefüllt sind. Aber der stetige Stress – verbunden mit Ängsten um Gesundheit und Zukunft – hat Folgen. Wir riskieren die Gesundheit der Männer und Frauen an Bord. Das Fun Booster-Package soll inspirieren.“

Motivation. Karin Friedrich (ITF), Dirk Obermann (Deutsche Seemannsmission), Seeleute Alain Lumalang, Francisco Prado und Johnson Gelbolingo, Seemannsdiakone Jan Oltmanns und Jörn Hille (Duckdalben); Dr. Gaby Bornheim (VDR) und Markus Wichmann (ITF) am „Day of the Seafarer“ (von links).

SYSTEM SOLUTIONS FOR THE FUTURE

Oil Mist Detection & Gas Monitoring



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

www.schaller-automation.com

Drohnenmessflüge: Schiffe halten Abgasgrenzwerte ein

●●● Fast alle von April bis Juli per Messdrohne überprüften Schiffe auf der Ostsee haben die vorgeschriebenen Schwefelwerte im Abgas eingehalten. Zum Abschluss der Messkampagne teilte das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) mit, dass zwischen dem 20. April und dem 20. Juli bei 89 Flügen über die Ostsee 210 Abgasfahnen untersucht worden seien. Lediglich vier hätten einen auffälligen Schwefelgehalt aufgewiesen. Damit hätten fast 98 Prozent der Schiffe die Werte eingehalten. Die von Fehmarn startenden Drohnenflüge

waren Bestandteil einer gemeinsamen Kampagne mit der Europäischen Seesicherheitsagentur EMSA, um den Einsatz regelkonformer Schiffskraftstoffe zu überwachen.

Durchgeführt werden die Drohnenflüge von der norwegischen Firma Nordic Unmanned. Die Sensorik für die Emissionsmessungen liefert ein dänisches Unternehmen. Während international nur noch Schiffstreibstoffe mit einem Schwefelgehalt von maximal 0,5 Prozent erlaubt sind, dürfen es in den SECA-Gebieten wie Nord- und

Ostsee sogar nur 0,1 Prozent sein. Die Drohnen fliegen gezielt durch die Abgasfahne von Schiffen, um mittels spezifischer Sensoren den Schwefelanteil im Abgas zu messen. Die Ergebnisse werden den Kontrollbehörden in sämtlichen europäischen Häfen über THETIS-EU, ein von der EMSA betriebenes Informationssystem, in Echtzeit zur Verfügung gestellt. Auf diese Weise können Schiffe in ihren nächsten Anlaufhäfen für Kontrollen ausgewählt und Proben des Kraftstoffs genommen werden.

www.bsh.de



Foto: OliverFoerster - stock.adobe.com



MPC baut zwei Methanol-Schiffe

●●● MPC Container Ships kooperiert mit North Sea Container Line, um mit dem Einsatz der ersten methanolbetriebenen Containerschiffe Norwegens einen grünen Korridor entlang der Nordsee zu schaffen. Die Partner wollen die zwei 1.300-TEU-Schiffe im zweiten Halbjahr 2024 in Betrieb nehmen. Die Netto-CO₂-Emissionen sollen um 45 Prozent niedriger ausfallen als üblich. Durch den Einsatz von grünem Methanol, das aus erneuerbarem Strom und abgeschiedenem CO₂ gewonnen wird, ließe sich der Wert auf bis zu 100 Prozent steigern.

www.mpc-container.com

Foto: MPC

BSM: Jubiläum im Third-Party-Management

●●● Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) feiert 50-jähriges Jubiläum im Schiffsmanagement für Dritte – ein bedeutender Meilenstein. Die Hamburger starteten im April 1972 unter dem Namen Hanseatic Shipping als erstes internationales Schiffsmanagement- und Offshore-Unternehmen auf Zypern.

Das hatte großen Einfluss auf die Entscheidung anderer deutscher Reedereien, sich auf der Insel niederzulassen. Zypern entwickelte sich zu einem inter-

nationalen Drehkreuz, Limassol zum weltweit führenden Schiffsmanagementzentrum für Dritte und das zyprische Seeregister zu einem der größten in der Europäischen Union (EU). Heute trägt die dortige Seeverkehrsindustrie mit über sieben Prozent zum BIP bei – ein weit höherer Wert als in anderen Ländern, die in der Handelsschifffahrt tätig sind. Das einstige Fischerdorf Limassol ist ein blühendes Schifffahrts-, Finanz- und Handelszentrum.

www.bs-shipmanagement.com

50 YEARS OF INNOVATION

Jubiläum. BSM ist seit fünf Jahrzehnten als Shipmanager erfolgreich.

Foto: BSM



Bremer Rhederverein
gegr. 1884

Gutes Jahr für Bremer Reeder

••• Auch die Bremer Reeder profitieren von dem hohen Charterraten-Niveau. Das schreibt der Bremer Rhederverein in seinem Jahresbericht 2021. Allerdings könnten sich sehr hohe Transportpreise langfristig negativ auf die internationale Arbeitsteilung und damit auf die Volumina auswirken. Die Bremer Handelsflotte umfasste 2021 laut Rhederverein etwa 240 Schif-

fe mit insgesamt etwa 4,2 Millionen BRZ. Multipurpose- und Schwergutschiffe sowie Tankschiffe haben jeweils einen Anteil von mehr als 25 Prozent. Die Containerschiffe machen knapp 15 Prozent aus. Die Bulker sind mit knapp zehn Prozent vertreten. Dazu kommen kleinere Segmente wie Assistenzschlepper und Forschungsschiffe.

www.rhederverein.de



Tradition. Die Hansestadt ist ein wichtiger deutscher Schifffahrtsstandort.

Fotos: Andre Bonn, stock.adobe.com, rhederverein

Oldendorff Carriers spart mit Mewis Ducts

••• In den letzten 50 Jahren hat die Reederei Oldendorff fast 50 kraftstoffsparende Propellerdüsen angeschafft. Die Geräte helfen auch dabei, die Treibhausgasemissionen (THG) zu senken. Es begann mit Wake Equalizing Ducts vom Typ „Schneekluth“ in den frühen 1980er-Jahren. Zuletzt haben die Lübecker Becker-Mewis-Systeme für weitere zwölf Schiffe (sieben Babycapes und fünf Post-Panamaxe) bestellt, die im ersten Halbjahr 2023 eingebaut werden.

www.oldendorff.com



Foto: Becker-Mewis Duct

Patent. Die Becker Mewis Duct hat sich seit ihrer Erfindung zu einer der erfolgreichsten Energy-Saving Devices (ESDs) entwickelt.

NSB baut zwölf neue Schiffe in China

••• Auf vier chinesischen Werften ist derzeit ein Dutzend Containerschiffe

für die Reederei NSB im Bau. Es handelt sich um fünf 1.800-TEU-Frachter, drei 415-TEU-Schiffe, zwei 800-TEU-Schiffe sowie zwei weitere mit 1.200 TEU. Die Bauaufsicht hat u. a. das Neubauteam in der Buxtehuder NSB-Zentrale.

www.nsb-group.com

Dynamik. CEO Tim Ponath setzt auf kleinere Schiffe.



Foto: NSB Group

„Münsterland“: 100 Tage erfolgreich mit LNG unterwegs

••• Angenehm überrascht zeigte sich die Prüfungskommission des Bundesamtes für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) und NOW GmbH anlässlich der Besichtigung der umgebauten LNG-Borkumfähre MS „Münsterland“ in Emden. Das 19-Millionen-Euro-Projekt wird im Rahmen der Umsetzung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS) mit insgesamt 4,1 Millionen Euro durch das Bundesministerium für Digi-

tales und Verkehr gefördert. Die Fördermaßnahme wird von der BAV/NOW GmbH gemeinsam koordiniert.

www.ag-ems.de

Expertenteam. Benjamin Sánchez Alfonso, Manager Alternative Schiffsantriebe und -kraftstoffe bei der NOW GmbH, AG „EMS“-Inspektor Claus Hirsch, Torsten Heid (Symbios), „Münsterland“-Kapitän Dirk Saathoff, Chief Albert Hoekmann sowie Jens Werner von der BAV (von links).



Foto: AG EMS



„Wir brauchen die Schifffahrt“

| Interview | Die Maritime Koordinatorin der Bundesregierung, **Claudia Müller** (Bündnis 90/Die Grünen), über die Bedeutung der Schifffahrt für Deutschland und die Frage, wie die maritime Energiewende gelingen kann.

Interview: Dr. Martin Kröger, Hanns-Stefan Grosch; Fotos: Christoph Wehr

? Frau Müller, welche Berührungspunkte hatten Sie vor Ihrem Amtsantritt mit der maritimen Wirtschaft?

CM: Ich war ja bereits in der vergangenen Legislaturperiode Sprecherin für maritime Wirtschaft der Grünen-Fraktion. Ich komme selbst aus Rostock, bin also küstennah aufgewachsen und jeden Morgen auf dem Schulweg an der Werft vorbeigekommen. Und da mein Vater forschend in dem Bereich tätig war, habe ich frühe Kindheitserinnerungen an den Versuchskanal der Uni Rostock – vor allen Dingen an die Schiffsglocke.

? Sie sind jetzt ein gutes halbes Jahr im Amt: Was sind die größten Baustellen in Ihrem Verantwortungsbereich?

CM: Bei der maritimen Wirtschaft ist es wahnsinnig viel: natürlich die Situation der Werften, die Frage, wie wir hier wieder in sicheres Fahrwasser hineinkommen. Da beschäftigt mich vor allem das Thema Schiffbaufinanzierung. Das zweite ist die Offshore-Energie und die Energiesicherheit, die da mit reinspielt. Das branchenübergreifende Thema ist die Transformation, in diesem Falle hin zu grüner Schifffahrt mit neuen Antriebstechnologien – und alles, was dazugehört, also auch die landseitige Infrastruktur. Dazu kommt das Thema Fachkräfte.

? Wie ist Ihr Eindruck von der Schifffahrt in Deutschland?

CM: Die Reedereilandschaft in Deutschland ist sehr vielfältig. Es gibt natürlich die Großen, die man als Erstes sieht – Stichwort Hapag-Lloyd –, aber wir haben ja auch die ganzen kleineren Reedereien gerade im

Feeder-Bereich oder auch in speziellen Segmenten: Passagierschiffe, Forschungsschiffe, die bereedert werden. Es ist also ein sehr diverses Bild, und eines, das eigentlich noch zu wenig in der Öffentlichkeit präsent ist.

? Was könnte die Schifffahrt für ihr Image tun?

CM: Das ist eine Frage, die viele Branchen umtreibt: wie man die Weiterentwicklung, die es ja gab, sichtbar machen kann. Ich glaube, das funktioniert am besten, indem man Menschen in den Vordergrund stellt. Der Reederverband macht das ja zum ersten Mal in seiner Geschichte mit einer Frau an der Spitze, was natürlich auch ein Signal ist. Wer ist denn die deutsche Schifffahrt? Nicht nur die Reederinnen und Reeder, sondern auch die Menschen, die dort arbeiten. Diejenigen, die ich kennenlerne, sind wahnsinnig spannende und interessante Menschen, ich bin immer ganz begeistert bei den Vor-Ort-Terminen.

? Hat sich vor dem Hintergrund von Pandemie und Ukrainekrieg →

Fragen.

VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger (vorne) und DS-Redakteur Hanns-Stefan Grosch im Bundeswirtschaftsministerium in Berlin.



Antworten. Claudia Müller kümmert sich seit fünf Jahren um maritime Themen – neuerdings als Maritime Koordinatorin.

→ das Bild der Schifffahrt in der Bevölkerung verändert?

CM: Ich glaube schon, dass wir jetzt einen ganz anderen Fokus auf der Schifffahrt haben, weil wir einfach merken, dass Handel übers Meer abgewickelt wird. Wir sind von funktionierenden Lieferketten abhängig – und damit sind wir von der Schifffahrt abhängig. Das gilt jetzt noch mehr im Energiebereich. Für eine Exportnation ist eine funktionierende Seeschifffahrt von enormer Bedeutung. Ich glaube, das kommt gerade mehr ins Bewusstsein – auch bei denjenigen, die weiter weg von der Küste leben.

? Welche industriepolitischen Ansätze verfolgen Sie?

CM: Das Wichtigste ist, Kompetenzen in Deutschland und auch in Europa zu halten und weiterzuentwickeln, damit wir in diesen Bereichen nicht in absolute Abhängigkeiten reinrutschen. Ich sage „absolute Abhängigkeiten“, weil wir im Handelsschiffbau natürlich sehen, dass die Mehrzahl der Schiffe nicht hier gebaut wird. Aber wir müssen die Kompetenz hier halten. Das heißt, wir brauchen Unterstützung bei Forschung und Innovation, gerade bei den Zukunftsthemen neue Antriebe und klimafreundliche Schifffahrt. Wenn ich Industriepolitik etwas weiter fasse, geht es für andere Industrien, insbesondere für die exportorientierten, um die Sicherstellung der Lieferketten – es gibt bei fast allen Verkehrsträgern Engpässe.

? Sehen Sie auch bei den Häfen Handlungsbedarf? Ein kritischer Punkt – auch in Sachen Dekarbonisierung – sind ja die Wartezeiten.

CM: Das ist eine der großen Chancen der Digitalisierung: Verlässlichkeit von Lieferketten zu schaffen, Planbarkeit von Löschungsterminen, aber auch in der

weiteren Kette. Wir haben es ja häufig mit multimodalen Verkehren zu tun – vom Schiff auf die Schiene auf den Lkw, dazwischen vielleicht noch ein Binnenschiff: Diese Anschlusspunkte müssen gut funktionieren – und da sind die See- und Binnenhäfen als multimodale Hubs am Zug. Das zu optimieren, wird zu großen Energieeinsparungen führen, weil sich die Wartezeiten reduzieren. Das bedeutet auch eine geringere Belastung der Bevölkerung vor Ort.

? Die Energiewende ist ein Politikschwerpunkt der Ampelregierung – wie kann sie im maritimen Sektor gelingen?

CM: Eine der wichtigsten Stellschrauben ist die Effizienzsteigerung. Also nicht nur, welche Energie wir benutzen, sondern auch, wie viel Energie wir benutzen. Da haben wir auch in der Schifffahrt noch Luft nach oben. Eine zweite ist die des Antriebs: Wie sieht der Schiffsantrieb der Zukunft aus, welche Technologie macht das Rennen? Als ich vor knapp fünf Jahren in dem Politikfeld angefangen habe, galt LNG noch als Nonplusultra. Da sind wir doch ein paar Schritte weiter gekommen.

Es ist allen bewusst: Es werden grüne E-Fuels zumindest im Langstreckenbereich sein – wir reden hier über Ammoniak und Methanol, also wasserstoffbasierte Kraftstoffe. Im Nahbereich ist das Portfolio größer: Da gibt es Einsatzmöglichkeiten für Brennstoffzellen, für komplett batterieelektrische Antriebe, gerade auch bei kürzeren Linienverkehren und im Passagierbereich. Die Frage, die wir uns – auch über die Schifffahrt hinaus – stellen müssen: Wo kann ich welchen Energieträger am sinnvollsten und effizientesten einsetzen? Denn wenn alle Kraftstoffe im Endeffekt strombasiert sind, werden wir enorme Strommengen brauchen. Das effizienteste



Gespräch. Der richtige Weg zur Dekarbonisierung der Schifffahrt ist für die Branche ein ebenso bedeutendes Thema wie für die Bundesregierung.

VITA

Claudia Müller

- geboren 1981 in Rostock
- 2002 bis 2007 Studium der „Baltic Management Studies“ in Stralsund
- Tätigkeit als freiberufliche Reiseleiterin und Projektentwicklerin in der Medienpädagogik
- Oktober 2012 bis Februar 2018 Landesvorsitzende Bündnis 90/ Die Grünen Mecklenburg-Vorpommern
- seit 2017 Mitglied des Deutschen Bundestags, Mitglied im Europaausschuss und im Ausschuss für Wirtschaft und Energie
- Mittelstandsbeauftragte und Sprecherin für Maritime Wirtschaft ihrer Fraktion
- seit Januar 2022 Koordinatorin der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus

ist, den Strom direkt zu nutzen – aber das lässt sich nicht in allen Einsatzbereichen machen. Wir werden es im weltweiten Langstreckenseeverkehr mindestens mit Dual-Fuel-Antrieben zu tun haben, denn wir werden nicht jeden Kraftstoff überall verfügbar haben. Die Herausforderung für die Schifffahrt ist damit noch mal deutlich größer als bei anderen Verkehrsträgern.

? Was wünschen Sie sich von den Reedereien in puncto Dekarbonisierung?

CM: Dass die Branche beim Thema Retrofit schneller vorangeht. Denn es gibt ja nicht nur Neubauten, sondern wir brauchen auch Lösungen für die fahrende Flotte. Viele Schiffe, die heute im Einsatz sind, werden noch Jahrzehnte fahren. Das ist ja ein Vorteil von E-Fuels: Chemisch gesehen ist das kein anderer Stoff, nur die Produktion ist anders. Es gibt bereits Maschinen, die so angelegt sind, dass sie andere Kraftstoffe nutzen können. Klar: Bei vielen großen Schiffen kann ich die Maschinen nicht mehr austauschen. Da muss man sehen, welche Möglichkeiten das Schiff hergibt. Ziel ist immer, die bestmögliche Lösung für Klima, Umwelt und das Schiff zu finden.



Für eine Exportnation ist eine funktionierende Seeschifffahrt von enormer Bedeutung. Das kommt gerade mehr ins Bewusstsein.

Claudia Müller, MdB (Bündnis 90/Die Grünen)

? Wie sollen die Unternehmen die Finanzierung solcher Investitionen nach der langen Schifffahrtskrise stemmen – zumal die deutschen Banken hier kaum noch aktiv sind?

CM: Wir schauen uns das Thema Finanzierung im Moment sehr genau an. Die Neubaufinanzierung ist ein Nadelöhr. Wir sind hier dabei, Ideen und Vorschläge zu prüfen – aber das ist nicht einfach. Die Bedeutung des Themas ist noch nicht allen bis ins Kleinste bewusst. Unser erster Ansprechpartner ist da natürlich die KfW, mit der wir im engen Austausch sind. Die Bankenbranche ist ein gebranntes Kind in der Schiffsfinanzierung. Es war ja nicht die erste Schifffahrtskrise. Das Umfeld ist also nicht sonderlich freundlich, und wir sehen natürlich, dass es Schiffsfinanzierungsangebote aus anderen Teilen der Welt gibt, was aber dann in der Regel mit Aufträgen für die Werften gekoppelt ist.

? Gibt es Überlegungen, die Treibstoffhersteller bei der Transformation stärker in den Blick zu nehmen?

CM: Im Moment gibt es verschiedene Projekte, bei denen es um Wasserstoffinfrastruktur geht, da sind auch die klassischen

Player aus der Energiebranche beteiligt. Wir arbeiten gemeinsam daran, aus der Forschung zur Marktreife zu kommen.

? Luftfahrt, Schifffahrt, Straßenverkehr: Es wird ja absehbar einen enormen Run auf E-Fuels geben. Halten Sie es für vorstellbar, dass es innerhalb der gesetzten Zielmarken – z. B. 2050 – so viel geben wird, dass es für alle reicht?

CM: Ehrlich gesagt: nein. Wir müssen uns auch die Preisentwicklung anschauen. E-Fuels werden teurer sein als heutige – und auch teurer, als den Strom direkt zu nutzen. Deshalb ist die Diskussion, ob wir den Verbrenner bei Pkws behalten, wahnsinnig rückwärtsgewandt – vor allem angesichts der Nutzungskonkurrenz mit Bereichen, wo Batterien nicht funktionieren. Zum Beispiel in der Schifffahrt: Im Shortsea-Bereich von Nord- und Ostsee, vielleicht auch im Mittelmeer, wird man teilweise Batterien oder Brennstoffzellen nutzen können. Sobald wir transkontinental unterwegs sind, geht das nicht mehr.

? Ein Containerschiff braucht etwa 200 Tonnen Brennstoff am Tag – in Zukunft dann E-Fuels. Wo soll der ganze

Brennstoff herkommen?

CM: Wir sehen perspektivisch Solarparks in Nordafrika und auf der Arabischen Halbinsel, große Offshore- und Onshore-Windprojekte in Chile, Australien steigt im großen Stil ein, China will – allerdings bis 2060 – komplett auf erneuerbare Energien umstellen: Wir werden unglaubliche Zubauraten weltweit erleben. Wir schauen immer, was in Deutschland passiert, aber wir sind ja nicht allein. Strom wird produziert, dann wird die Frage sein, wie transportiere ich die Energie, und wie nutze ich sie. Wir sprechen ja gerade nur über den Mobilitätssektor. Aber wenn ich mir dann noch die Grundstoffindustrie angucke, die chemische Industrie: Was die an grünem Wasserstoff brauchen.

? Ist es ein wichtiges Ziel, bei der Energieversorgung nicht in neue Abhängigkeiten zu geraten?

CM: Wir werden immer Energieimportland bleiben, wir werden uns nicht selber versorgen können. Aber die Quellen zu diversifizieren, aus unterschiedlichen Teilen der Welt zu importieren und dafür offene Strukturen zu schaffen, was wir dann ja mit den LNG-Terminals tun, ist stra- →



Es gibt für alle einen passenden Arbeitsplatz in der maritimen Branche.

Claudia Müller, Maritime Koordinatorin



Dialog. Die Maritime Koordinatorin Claudia Müller ist im regen Austausch mit Branchenvertretern wie Dr. Martin Kröger.

→ tegisch wichtig. Denn bei Pipeline-systemen habe ich einen Anbieter, der das in der Hand hat. Wir werden weiter Pipelinesysteme haben, aber grünen Wasserstoff aus Chile werden wir mit Sicherheit nicht per Pipeline nach Deutschland bekommen.

? Wir brauchen also die Schifffahrt?

CM: Wir brauchen die Schifffahrt. Für die Energiewende ist die Schifffahrt nicht nur als Verkehrsteilnehmer, sondern als wichtiger Transportlogistiker entscheidend.

? Das heißt, Deutschland hat ein strategisches Interesse daran, eine starke deutsche Handelsflotte zu haben?

CM: Ja, eine starke Handelsflotte hier bzw. in Europa. Wir sind ein Kontinent, wir sind ein Binnenmarkt, d. h. wir müssen das immer gemeinsam betrachten. Denn wenn wir Energieprobleme in einem unserer Nachbarländer haben, schlägt das automatisch auch auf uns durch. Wir müssen die Versorgungssicherheit Europas im Blick behalten. Es bringt nichts, wenn wir alle unsere Planungen autark machen, wir müssen das zusammendenken.

? Die internationale Schifffahrt hat vorgeschlagen, über eine Treibstoffabgabe einen Fonds zur Forschung und Entwicklung sauberer Brennstoffe aufzulegen. Der Vorstoß war zunächst nicht erfolgreich. Sind solche Modelle interessant?

CM: Wenn die Wirtschaft das selber macht, begrüßen wir das sehr. Das entlastet ja auch den Bundeshaushalt. Wir müssen uns grundsätzlich die Frage stellen, wie wir bestimmte Dinge finanzieren – ich meine jetzt nicht die Schifffahrt. Aber jedes Mal, wenn was schief läuft, wird nach dem Staat gerufen, der das Problem lösen soll. Dabei hat der Staat da bei Privatunternehmen oft gar keine Handhabe.

? Das Europäische Emissionshandelssystem nimmt über die CO₂-Bepreisung erhebliche Finanzmittel aus dem Sektor heraus. Wäre es nicht sinnvoll, dieses Geld für Forschungs- und Entwicklungsprojekte zurückzugeben?

CM: Solche Überlegungen gibt es, und es gibt ja auch die entsprechenden Ansätze nicht nur für Forschung und Entwicklung, sondern zum Beispiel auch für das Thema Meeresschutz. Dass Einnahmen aus diesem Sektor dafür genutzt werden, halte ich auch für sinnvoll. Am Ende können die Reeder entlastet werden und weniger zahlen, weil sie mit ihren Schiffen sauberer unterwegs sind. Darin besteht ja der Anreiz: etwas teurer zu machen, um damit zu bewirken, dass es weniger genutzt wird. Das Ziel der CO₂-Abgabe ist ja, dass es irgendwann ein Nullsummenspiel ist.

? Haben Sie das Gefühl, der Schifffahrtsstandort Deutschland ist ganz gut aufgestellt?

CM: Da ist immer noch Luft nach oben, wir sehen das schon im europäischen Vergleich. Kostentechnisch – was Zuschüsse und Unterstützung für die deutsche Flagge betrifft – sind wir konkurrenzfähig. Wir müssen uns eher auf den Servicebereich, auf die Einfachheit der Abwicklung konzentrieren. Da haben wir Nachholbedarf. Meine Vorstellung wäre tatsächlich, auf Dauer eine gemeinsame europäische Flagge zu etablieren. Denn wir haben einen gemeinsamen Binnenmarkt, das würde also durchaus Sinn machen. Das heißt aber ein mehr als dickes Brett zu bohren, weil es hier auch nationalstaatlich sehr unterschiedliche Interessen gibt.

? Es kommt also auf die deutsche Flagge nicht so sehr an?

CM: Ich würde mir grundsätzlich schon ein paar mehr Schiffe unter deutscher Flagge wünschen. Das hat natürlich auch eine Bedeutung, wenn es um Stimmverhältnisse

in Gremien wie der IMO geht. Mir ist aber vor allem wichtig, dass wir a) die Reeder hier haben, b) dass wir gute arbeitsrechtliche Standards haben und c) dass wir es deutschen Seeleuten ermöglichen, erst mal die Ausbildung zu machen und dann auch entsprechend zu fahren.

? Ein wichtiger Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit ist die Sicherung des Know-hows. Wie könnte man mehr junge Leute motivieren, in die maritime Branche zu wechseln?

CM: Das Handwerk hat schon vor Jahren eine große Imagekampagne gestartet, das fruchtet jetzt teilweise. So was braucht die maritime Branche – und da rede ich nicht nur über die Schifffahrt, sondern auch über die Werften und alles, was dazugehört. Wir müssen deutlich machen: Das sind Arbeitsplätze mit Zukunft, das ist vor allem ein unglaublich wichtiger Bereich. Und gleichzeitig müssen wir natürlich die Ausbildung attraktiv gestalten. Da gibt es durchaus auch noch Luft nach oben.

? Über die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland sind die Reeder da ja aktiv. Welchen Tipp geben Sie jungen Leuten, die überlegen, ob sie in die Schifffahrt wechseln sollten?

CM: Ich würde ihnen den Rat geben, nicht nur einen Blick auf die großen Reedereien zu werfen, sondern auch auf die kleinen – da gibt es unglaublich viele spannende Aufgaben – und einfach auch die Vielfältigkeit zu sehen. Es ist nicht nur das Containerschiff, das fährt. Und je nachdem, worauf man Wert legt: Möchte ich die Welt bereisen und viel sehen, ist mir die Vereinbarkeit von Beruf und Familie wichtig? Wenn ich mir die Modelle anschau etwa bei den Fähreedereien. Das ist nicht der klassische Nine-to-five-Job, klar, aber das lässt sich mit Familienleben durchaus verbinden. Es gibt für alle den passenden Arbeitsplatz auch in der maritimen Branche. |••

Rechte der Seeleute gestärkt

| Arbeitsrecht | Lehren aus Corona: Gemeinsam mit den Sozialpartnern hat die ILO die weltweiten Standards für Arbeitsbedingungen an Bord verbessert.

Die Weltarbeitsorganisation der Vereinten Nationen (ILO) in Genf hat acht Änderungen des internationalen Seearbeitsübereinkommens (MLC) beschlossen. Dadurch werden die Rechte der Seeleute gestärkt. Die ILO-Mitgliedsstaaten müssen die Neuerungen innerhalb von zwei Jahren in nationales Recht umsetzen. Die jetzt beschlossenen Ergänzungen der Maritime Labour Convention (MLC) durch das sogenannte Special Tripartite Committee der ILO sind die umfangreichsten seit ihrem Inkrafttreten im Jahr 2013.

- Die medizinische Versorgung von Seeleuten an Land muss jederzeit si-

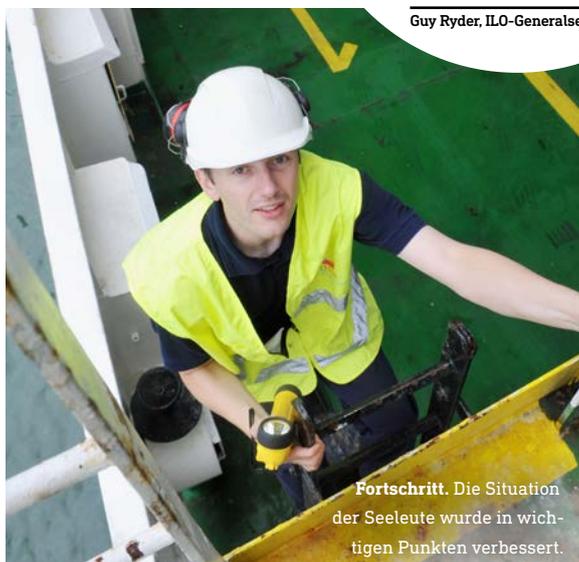
chergestellt sein. Während der COVID-19-Pandemie hatten Hafenbehörden in einigen Staaten erkrankten Seeleute den Landgang untersagt und damit eine notwendige Behandlung faktisch verhindert.

- Seeleute haben Anspruch auf kostenloses Trinkwasser an Bord.



„Das Seearbeitsabkommen ist ein Meilenstein in der Schifffahrtsgeschichte.“

Guy Ryder, ILO-Generalsekretär



Fortschritt. Die Situation der Seeleute wurde in wichtigen Punkten verbessert.

- Seeleute sollen zukünftig Internet an Bord nutzen können. Dafür dürfen Reeder den Seeleuten nur „angemessene“ („reasonable“) Gebühren in Rechnung stellen.

- Die ILO-Mitgliedstaaten sollen die schnelle Heimkehr von

Seeleuten erleichtern, besonders auch von zurückgelassenen. Flaggenstaaten, Hafenstaaten und Heimatländer sollen zusammenarbeiten, um auch die Rechte der Seeleute sicherzustellen, die solche Besatzungsmitglieder ersetzen.

- Die Reedereien werden verpflichtet, allen Seeleuten eine persönliche Schutzausrüstung in passender Größe und Zuschnitt zur Verfügung zu stellen.

- Seeleute-Vermittlungsagenturen („crew-ing agencies“) müssen Seeleute über die verpflichtende Versicherung gegen finanzielle Verluste, die den Seeleuten infolge einer vom Vermittler zu vertretenden Pflichtverletzung entstehen, informieren.

- Es wird klargestellt, dass in Versicherungsbescheinigungen zur Absicherung des Risikos des Im-Stich-Lassens von Seeleuten und der Entschädigung bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten auch der „registered owner“ (juristische Eigentümer) eines Seeschiffes eingetragen werden darf.

- Es sollen künftig alle Todesfälle von Seeleuten erfasst werden; die Daten sind jährlich der ILO zu melden und werden in einer Datenbank veröffentlicht.

Durch ein besonderes Beschlussverfahren der MLC ist sichergestellt, dass die Änderungen innerhalb von zwei Jahren in jeweiliges nationales Recht umgesetzt werden müssen. |...



Fotos: ILO, VDR

Erfolg. Gewerkschafter Mark Dickinson, Yasuhiro Urano (Sprecher der Staaten), ILO-Generalsekretär Guy Ryder, Konferenzleiterin Julie Carlton und Max Johns, der für den VDR die Arbeitgeber vertrat (v.l.).



| Nachwuchs | In Bremen startet eine neue Berufsschule. In dem Gebäude, das moderne Lernformen ermöglicht, bekommen auch angehende Schiffsfahrtskaufleute Wissen vermittelt.

Dass in Bremen eine neue Berufsschule gebaut wird, kommt höchst selten vor. Die Berufsschule für den Großhandel, Außenhandel und Verkehr in Bremen hatte ihren Sitz über 50 Jahre lang in der Ellmersstraße. Dort erhielten im Wesentlichen angehende Speditionskaufleute, Schiffsfahrtskaufleute sowie Kaufleute für den Großhandel und den Außenhandel ihren berufsschulischen Unterricht. Das Gebäude ist schon seit fast 20 Jahren marode. Nach vielen Gesprächen hatte sich die Bremer Politik 2018 dazu entschlossen, eine neue Schule zu bauen.

Anfang Juli ist das innovative Gebäude unweit des Holz- und Fabrikenhafens der Hansestadt eingeweiht worden, und das Kollegium um Schulleiterin Katja Ollmann kann dort nach den Sommerferien den Unterricht aufnehmen. „Hier sieht man, wie Lernen in einer zukunftsorientierten berufsbildenden Schule stattfinden wird“, sagte die Senatorin für Kinder

Fotos: KatjaSchulz.com (© 2022)

Empfang. Über 100 Unternehmensvertreter und nahezu das komplette Lehrerkollegium kamen in die neue Berufsschule für den Großhandel, Außenhandel und Verkehr, in der auch Schiffsfahrtskaufleute ausgebildet werden.



Vorzeigeprojekt in Sachen duale Ausbildung

und Bildung, Sascha Karolin Aulepp, anlässlich der Einweihung. „Hier gibt es für neue Lernkonzepte auch die entsprechenden baulichen Rahmenbedingungen.“ Die Berufsschule sei ein Leuchtturm in der Bremer Ausbildungslandschaft und ein Vorbild für alle kaufmännischen Berufsschulen in Deutschland.

| Politik und Wirtschaft als Partner | Es handelt sich beim „Fünf-Sterne-Bau mit Blick auf den Hafen“ (Weser-Kurier) tatsächlich um ein Schulgebäude völlig neuen Typs: Jeweils drei Klassenräume sind zu sogenannten „Compartments“ zusammengefasst und teilen sich äußerst großzügig gehaltene Gemeinschaftsflächen, die einen modernen Unterricht in Gruppen- und Einzelarbeit unter Anleitung der Lehrkräfte ermöglichen. Auch in Sachen ökologischer Nachhaltigkeit ist der Passivhaus-Bau mit Dachbegrünung und Photovoltaikanlage vorbildlich.

Das Gebäude wurde in einer öffentlich-privaten Partnerschaft von der Bielefelder Goldbeck-Gruppe für die Stadt errichtet und hat rund 33 Millionen Euro gekostet. Der Kooperationsvertrag sieht vor, dass Goldbeck für 25 Jahre die Instandhaltung übernimmt und für den guten Zustand des Gebäudes garantiert. Großzügige Zuwendungen von über 80 Sponsoren aus



Klare Kante. Die Architektur der neuen Berufsschule für Spedition, Schifffahrt und Handel in Bremen ist recht schnörkellos.

erechancen in den Unternehmen, sowohl im Inland als auch im Ausland.“ Das gilt auch für Schifffahrtskaufleute – entsprechend

der Wirtschaft machten es möglich, die Gemeinschaftsflächen mit modernen und hochwertigen Schulmöbeln auszustatten. Ein anspruchsvolles Beleuchtungskonzept und eine nutzerfreundliche Beschilderung runden das Konzept ab.

| Argument für Ausbildung | Der Verein Bremer Spediteure hatte sich jahrelang für einen Neubau eingesetzt und auch die Sponsorengelder eingeworben. „Gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind das wichtigste Kapital, das die Unternehmen haben“, so der Vorsitzende Oliver Oestreich. Eine solide Berufsausbildung bilde das Fundament sowohl für die Unternehmen als auch für die jungen Leute. „Kaufleute mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung haben beste Karri-

waren unter den Förderern auch namhafte Reedereien wie D. Oltmann, Harren & Partner oder Horst Zeppenfeld.

Zahlreiche weitere Ausstattungsdetails sorgen dafür, dass die Schule einen Standard haben wird, der weit über dem herkömmlicher Schulen liegen wird. „Es ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren viele Vertreter von Schulbehörden aus anderen Bundesländern die Schule als Beispiel für einen modernen Schulbau besichtigen werden“, sagt Robert Völkl, Geschäftsführer des Bremer Rhedervereins und zugleich Geschäftsführer des Vereins Bremer Spediteure. Er hofft, dass das moderne Gebäude auch symbolisiert, wie attraktiv duale Ausbildung in der Logistik sein kann – und dass es nicht immer ein Studium sein muss. ■■■



Kooperation. Die Wirtschaft hat sich am Interieur beteiligt. Bei der Einweihung des Neubaus (von links): Henning Struck (Stadt Bremen), Katja Ollmann (Schulleitung), Eduard Dubbers-Albrecht (Handelskammer Bremen) und Oliver Oestreich (Verein Bremer Spediteure).



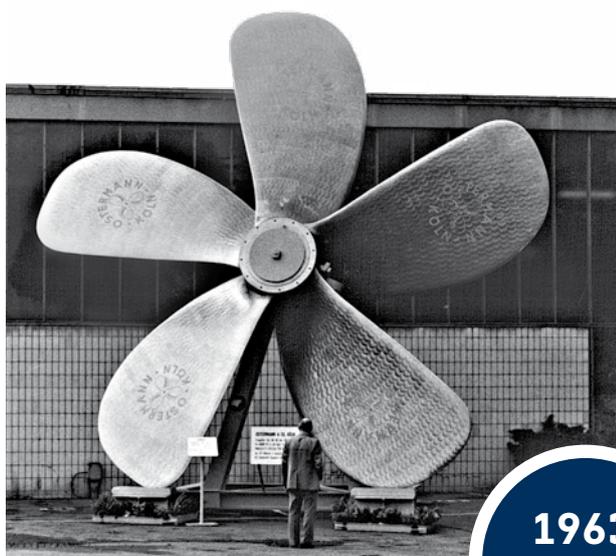


Es geht wieder los



| SMM 2022 | Nach vier Jahren trifft sich die maritime Branche vom 06. bis 09. September wieder live in Hamburg. Die 30. Ausgabe der maritimen Weltleitmesse wird mit großem Interesse erwartet. Das sind die Programm-Highlights und Schwerpunkte.

Text: Sabrina Junge



1963

2022

Tradition. Bereits 1963 stand ein Schiffspropeller vor den Messehallen. Im Laufe der Jahre hat er sich aber ganz schön verändert. Auch hier wird der technologische Fortschritt der maritimen Industrie deutlich.

Aller Anfang ist klein: Im Jahr 1963 beschloss die Vereinigung der Schiffs-Ingenieure zu Hamburg (VSHI), zum Tag des Schiffingenieurs neben einem Kongress auch eine Ausstellung ins Leben zu rufen. „So wollten wir die Mitglieder in direkten Kontakt zu Werften und Industrie bringen“, sagt Fritz Heinrich Berg, Ingenieur im Ruhestand und damaliges Vorstandsmitglied im VSIH. Die deutsche Wirtschaft erlebte damals einen nie da gewesenen Aufschwung: Die Werften waren komplett ausgelastet – und das Interesse, neue Geschäftspartner zu treffen, entsprechend groß.

35 Firmen fanden sich schließlich am 22. Mai 1963 für die Ausstellung „Schiff und Maschine“ in den Hamburger Messehallen ein. Mit steigender Ausstellerzahl wuchs dann auch der Titel der Veranstaltung: Zu „Schiff und Maschine“ →

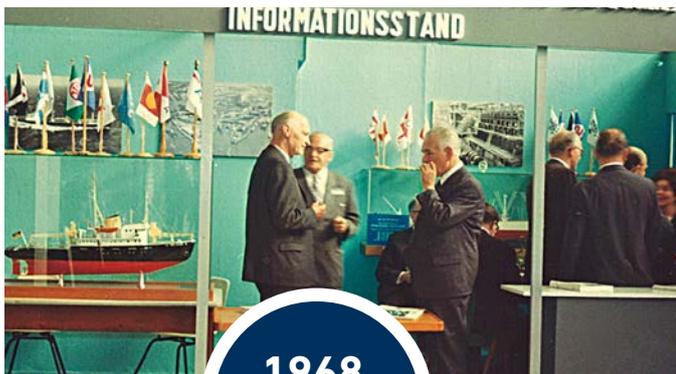


Foto: Hamburg Messe und Congress



Foto: HMC/Nico



Foto: Hamburg Messe und Congress



Foto: HMC/Michael Zapf

Historie. Die erste SMM startete 1968 mit 200 Ausstellern. Beflügelt durch die exportorientierte deutsche Wirtschaft und die Bedeutung Hamburgs als einem der

führenden Häfen Europas, konnte die maritime Fachmesse ihren Ruf seitdem stetig ausbauen, weltweit an Ansehen gewinnen und kontinuierlich wachsen. Seit

DIGITALISIERUNG

Maritime Future Summit (MFS)

••• Ob Management, Brücke, Antrieb, Frachtraum oder Schiffsdesign: Die Digitalisierung erfasst sämtliche Bereiche des Schiffsbetriebes. Wie sich die Technologien smart kombinieren lassen, ist eines der Themen auf dem diesjährigen Maritime Future Summit. Dabei geht es etwa um Hull-Monitoring, Datentransparenz, Cybersecurity und autonom fahrende, klimaneutrale Fähren. Der MFS findet am 5. September statt – einen Tag vor dem Start der maritimen Weltleitmesse SMM 2022. In diesem Jahr treffen die internationalen Digitalexpertinnen und -experten unter dem Motto „Connected Technologies on the Rise“ zusammen. Brennstoff sparen, Kosten und Emissionen mini-

Startschuss. Der Maritime Future Summit läutet die SMM traditionell am Montagabend ein.

mieren: Das ist in den Fleet Control Centern der Reedereien oberstes Ziel. Wie sich durch die digitale Transformation das volle Potenzial der Schifffahrt ausschöpfen lässt, verdeutlicht Sean Fernback, CEO des führenden Schiffsmotorenherstellers Wärtsilä Voyage. Weiteres Highlight: IT-Spezialistin Donya-Florence Amer erläutert, wie Hapag-Lloyd sich vor Cyberattacken schützt und wie der Digital-Kurs der Reederei aussieht.



Foto: HMC / Nico

→ gesellte sich die Meerestechnik. Bis heute ist die Shipbuilding, Machinery and Maritime Technology international unter ihrem Kürzel SMM bekannt.

„Ich glaube, dass die Schiffsingenieure, die die SMM-Vorläuferveranstaltung ins Leben gerufen haben, ziemlich stolz auf uns wären. Aus einer stark deutsch geprägten Veranstaltung mit 200 Ausstellern im Jahr 1968 ist eine Leitmesse internationalen Zuschnitts geworden“, sagt Bernd Aufderheide. In diesem Jahr erwartet Hamburgs Messeschef über 2.000 Aussteller und rund 40.000 Fachbesucher aus mehr als 100 Ländern, alle regulären Hallen sind komplett belegt.

| Stand der Dinge | Nachdem die letzte SMM im Februar 2021 coronabedingt nur online stattgefunden hat, trifft sich die maritime Community in diesem Jahr wieder physisch. Die Veranstalter sind bereit: „Die Stimmung im SMM-Team ist großartig – wir freuen uns riesig darauf, vom 6. bis 9. September hier in der Hamburg Messe endlich unsere Türen für die maritimen Player zu öffnen“, sagt Claus Ulrich Selbach, Geschäftsbereichsleiter Maritime und Technologiemesen bei der Hamburg Messe und Congress.



Foto: HMC/Hartmut Zielke

2018
2021



Foto: HMC/Michael Zapf

2012 kommen weit über 2.000 Aussteller und mehr als 40.000 Besucherinnen und Besucher zur SMM.



„Die SMM ist die ideale Plattform, um einen Überblick über technische Innovationen zu bekommen und internationale Lieferanten zu treffen“

Richard von Berlepsch, Managing Director
Fleet Management bei Hapag-Lloyd

Foto: Joerg Schwalfenberg

Das Leitmotiv „Driving the maritime transition“ gibt dabei den inhaltlichen Kurs vor: Im Fokus der 30. SMM stehen die maritime Energiewende, die digitale Transformation und der Klimawandel. Das spiegeln auch die hochkarätig besetzten Konferenzen.

So geht es etwa beim gmec um alternative Antriebe. Methanol, Ammoniak oder doch Wasserstoff? „Die Fuel-Frage ist für unsere Kunden die schwierigste und wichtigste Entscheidung, die sie in diesem Jahrzehnt treffen werden“, sagt Torgeir Sterri, Area Manager für Westeuropa bei der Klassifikationsgesellschaft DNV. In seinem Vortrag stellt er Leitlinien vor, die Reedern mehr Flexibilität geben. Denn die Entscheidung für einen Brennstoff erfordert nicht nur Mut, sondern auch enorme Investitionen.

Auf dem Tradewinds Shipowners Forum diskutieren u. a. Kurt Klemme, Geschäftsführer der Reederei NORD, und Scott Bergeron, Managing Director, Global Engagement & Sustainability Com- ➔

FINANZEN

Trade Winds Shipowners Forum

••• Hier dreht sich alles um die drängenden wirtschaftlichen Fragen im maritimen Segment. Auch in diesem Jahr empfängt „TradeWinds“-Chefredakteur Julian Bray wieder hochkarätige Gäste. So diskutiert er etwa mit Knut Ørbeck-Nilssen, CEO Maritime DNV, und anderen Experten.

ten, wie sich Strategien zur Reduzierung von Emissionen wirtschaftlich in Unternehmen integrieren lassen.

Im zweiten Panel geht es um die Frage, ob der Containerboom ein neues nachhaltiges Schifffahrtsgeschäft schaffen kann. Dazu Stellung beziehen u. a. Constantin Baack, CEO bei MPC Container Ships, und Axel Siepmann, Global Head of Corporate Finance, BRAEMAR Corporate Finance.

Austausch. Chefredakteur Julian Bray im Gespräch mit IMO-Generalsekretär Kitack Lim.

Foto: HMC / Katrin Neuhauser



Foto: HMC/Stephan Wallocha

UMWELT

GMEC

••• Beim global maritime environmental congress (gmec) tauschen sich die Größen der Branche in insgesamt fünf Panels aus. Mit dabei ist auch die maritime Koordinatorin der Bundesregierung, Claudia Müller (Bündnis 90/Die Grünen). Sie fordert: „Die Schifffahrt muss schnell sauberer werden!“ (s. S. 12). Was die Branche vom schwedischen Möbelgiganten lernen kann, skizziert Elisabeth Munk af

Rosenschöld, Global Sustainability Managerin bei IKEA. „Macht die Branche genug für die Dekarbonisierung?“ Dazu diskutieren u. a. Sönke Diesener von der Umweltorganisation Nabu mit Branchengrößen wie BIMCO-Vizegeneralsekretär Lars Robert Pedersen. Das NGO-Panel steht auch Nicht-Fachbesuchern offen.

Panel. Beim gmec gibt es viel Diskussionsbedarf.



GELÄNDEPLAN

Elf Hallen, zahlreiche Wege

••• Wo stellt wer aus? Auf über 90.000 Quadratmetern kann man schon mal den Überblick verlieren. Dieser Lageplan hilft Fachbesuchern, sich zu orientieren. Die Hallen haben verschiedene Themenschwerpunkte.

- | | | | |
|--------------------|--|--------------------|--|
| Halle A1 | Ship operation equipment, environmental technologies | Halle B2/B3 | Maritime security and defence |
| | Deck equipment, cargo handling systems | Halle B3/B4 | Shipyards, shipbuilding industry |
| Halle A2 | Pumps, valves, compressors | | National pavilions |
| Halle A3/A4 | Prime movers, propulsion systems and new fuel technologies | Halle B5 | Marine interiors, heating, ventilation, air conditioning |
| Halle B1 | National pavilions | | Safety equipment, fire protection, marine coatings, corrosion protection |
| Halle B2 | Shipyards, shipbuilding industry | Halle B6 | Navigation and communication |
| | Production equipment, ship engineering and design | | Electrical equipment, electric drives, automation, lights, sensors and indicators, software and IT |
| | National pavilions | Halle B7 | Marine interiors |
| Halle B2/B3 | Maritime security and defence | | Shipbuilding materials |
| Halle B3/B4 | Shipyards, shipbuilding industry | | National pavilions |
| | National pavilions | | |



Illustration: BMC

SICHERHEIT

The international conference on maritime security and defence (MS&D)

••• Um sicherheitspolitische Fragen und die Ausrüstung der Marinestreitkräfte geht es auf der internationalen Konferenz für maritime Sicherheit und Verteidigung MS&D. Hier präsentieren u. a. Aussteller ihre sicherheitsrelevanten Innovationen – etwa unbemannte Wasserfahrzeuge oder Schutzvorkehrungen für Häfen.

General a.D. Egon Ramms, früher Oberbefehlshaber des Allied Joint Force Command und damit einer der ranghöchsten deutschen Soldaten in der NATO, skizziert, welche politischen und militärischen Lehren bisher aus dem Russland-Ukraine-Krieg zu ziehen sind. Ein weiteres Panel widmet

sich der maritimen Sicherheit in der Indopazifik-Region. Die massiven Rüstungsanstrengungen Chinas lassen Sorgen bei den Nachbarländern wachsen – und damit ihren Zusammenhalt untereinander. Ihre Einschätzung dazu gibt Dr. Sarah Kirchberger, Leiterin der Abteilung Strategische Entwicklung in Asien-Pazifik am Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel.



Foto: BMC / Rolf Otzupka

Hochkaräter. Auch in diesem Jahr werden wieder hochrangig besetzte Marinedelegationen erwartet.

→ mercial bei Oldendorff, über langfristige Nachhaltigkeitsstrategien. Nicht alle Reedereien hätten dabei die gleichen Möglichkeiten, sagt Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des Verbands Deutscher Reeder (VDR): „Die großen Linienreedereien sind als Vorreiter dabei, neue Energieformen wie LNG oder Methanol als Alternative zu testen“, so Bornheim. „Für kleinere Schifffahrtsunternehmen bedeuten solche Investitionen in völlig neue Antriebstechnologien aber ein ungleich größeres Risiko.“ Die Herausforderungen für die deutschen Reeder skizziert sie im Gespräch mit „Trade Winds“-Chefredakteur Julian Bray.

| Ernste Themen | Zu den Early-Movern in Sachen Dekarbonisierung gehört Hapag-Lloyd. Die fünftgrößte Reederei der Welt arbeitet kontinuierlich daran, ihre Nachhaltigkeitsbilanz zu verbessern: „Für uns ist die SMM die ideale Plattform, um uns einen umfassenden Überblick über die neuesten technischen Innovationen zu verschaffen und uns mit wichtigen Lieferanten aus aller Welt zu treffen“, sagt Richard von Berlepsch, Managing Director Fleet Management. Der jüngste Coup der Reederei sind Sensoren an Containern, die helfen, Lieferkettenstörungen frühzeitig zu erkennen (s. S. 37).

Es sind die intelligenten Lösungen im Großen wie im Kleinen, die die SMM für die maritime Branche so attraktiv machen –

ob es die maßgeschneiderte Software des Hamburger Mittelständlers HansaCrew ist oder die ausgeklügelte Automatisierungstechnik des weltweit führenden Players Rolls Royce. Die Schifffahrtsunternehmen können in jedem Bereich aus einer Vielzahl von unterschiedlichen Anbietern aus aller Welt wählen, um ihre Performance zu verbessern.

| Zukunft mitgestalten | Alternative Antriebstechniken und Digitalisierung der Prozesse, aber auch Ballastwassermanagement oder der Schutz vor Cyberangriffen: Alle großen Themen der Branche werden in den Hamburger Messehallen und auf den begleitenden Fachkonferenzen adressiert. Die aktuelle Situation unterstreicht den Stellenwert, den die Sicherheit der Seewege hat. Sie ist Grundvoraussetzung dafür, dass die Reedereien arbeiten und ihren weltweiten Versorgungsauftrag erfüllen können. VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger wird dazu im Rahmen der Sicherheitskonferenz MS&D eine Keynote halten.

Sichere Seewege, smarte Systeme, saubere Schiffe, Auf der SMM wird die Zukunft der Seeschifffahrt mitgestaltet. **|•••**

MEERESFORSCHUNG

Offshore Dialogue (OD)

••• Ob Methanol oder Ammoniak: Wirklich nachhaltig sind die synthetischen Kraftstoffe nur auf Basis von ‚grünem‘ Wasserstoff, also wenn sie aus erneuerbaren Energien gewonnen werden. Die Herausforderung: Die Offshore-Windenergieanlagen sollen 30 bis 40 Kilometer vor den Küsten entstehen – verankert in einer Tiefe von bis zu 40 Metern. Lässt sich das überhaupt realisieren, ohne dem sensiblen Ökosystem zu schaden?

Das zweite

Thema auf dem OD ist die Klimaforschung in der Arktis: Sie erwärmt sich dreimal so schnell wie der Durchschnitt der Welt. Um an solche Daten zu kommen, müssen die Forscher sich mit speziellen Schiffen durch die dicken Eisschichten kämpfen. Auf dem OD präsentieren Aussteller technische und digitale Lösungen.

Foto: HMC / Hartmut Zielke

Rückblick. SMM-Manager Claus Ulrich Selbach begrüßt die OD-Teilnehmer.



Die Transformation einer Zukunftsbranche

••• Die Weltaleitmesse SMM öffnet abermals ihre Tore in Hamburg, um der maritimen Wirtschaft ein Forum zur Diskussion der vielen und wichtigen Themen zu bieten, die sie derzeit fordern. Von der digitalen Transformation über den Klimaschutz und die maritime Energiewende bis hin zu der sich stetig verändernden Sicherheitslage auf See – die Herausforderungen in der Schifffahrt sind und bleiben in jeder Hinsicht vielfältig.

Es ist ein gutes Zeichen, dass sich die maritime Welt auf der SMM an dem wichtigen Schifffahrtsstandort Deutschland zusammenfindet, um die Zukunft der Schifffahrt in den Blick zu nehmen. Denn Deutschland ist nach wie vor eine der größten und wichtigsten Schifffahrtsnationen der Welt. Ein Standort, der die vergangene Schifffahrtskrise gemeistert hat – auch wenn er viele Federn lassen musste. Wo könnte man deshalb besser über maritime Innovationen und Zukunftslösungen beraten als bei uns?

Auf der SMM gilt es nun, den Blick gemeinsam nach vorne zu richten und Antworten zu finden, etwa auf die Frage, wie eine Dekarbonisierung der Schifffahrt gelingen kann; woher die neuen Treibstoffe der Schiffe kommen werden und wie diese sicher für Schiff und Mannschaft genutzt werden können; wie die Digitalisierung der Schifffahrt ihre Dekarbonisierung unterstützen kann; aber auch, wie wir bei zunehmenden geopolitischen Spannungen, einem nach Europa zurückgekehrten Krieg und einem deutlichen Anstieg von Cyberattacken künftig die Sicherheit der Seeschifffahrt weltweit aufrechterhalten können.

In diesem Sinne freuen wir uns auf die gemeinsame Diskussion, wie wir all diese Herausforderungen zusammen meistern können, und wünschen allen eine gute SMM 2022!



Dr. Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des VDR

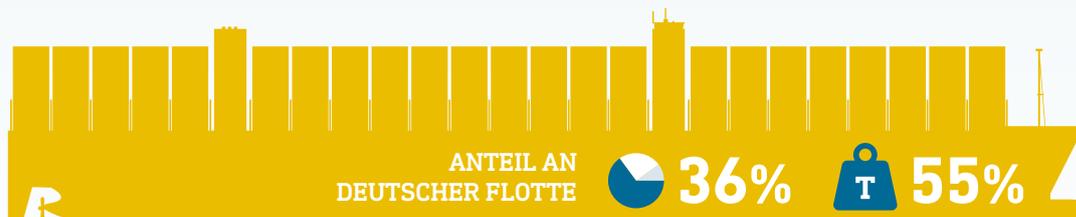
Foto: Bina Engel

Unvorhersehbare Märkte

Nach dem perfekten Sturm im zweiten Quartal zeichnen sich wieder vertrautere Signale und Reaktionen im Handel und in den Volkswirtschaften ab. Große Teile Chinas öffnen sich wieder, und die Produktion insbesondere in Schanghai läuft wieder an. Die Zentralbanken reagieren auf die eskalierende Inflation – wenn auch sehr unterschiedlich dynamisch. Und ein erstes Schiff hat die Ukraine mit Getreide verlassen. Auch scheint sich im Windschatten anderer globaler Spannungen das Verhältnis von Australien und China ein wenig zu beruhigen, was insbesondere für die Bulkmärkte wichtig ist.

Ist das schon der Silberstreif am Horizont der Konjunktur? Wohl kaum, denn der Krieg mitten in Europa wütet weiter, China bedroht Taiwan und könnte damit einen weit größeren Konflikt entfachen. Die galoppierende Inflation ist keineswegs gebannt. Weite Teile des Westens rutschen sehenden Auges in eine Rezession, und selbst China hat die geringsten Wachstumsraten seit Jahrzehnten – im zweiten Quartal betrug das Plus nur 0,4 Prozent. Der globale Handel ging laut IfW im Juli um 1,7 Prozent zurück. Da ist es zumindest für die Schifffahrt hilfreich, dass knapper Schiffsraum, zu wenige Container und längere Transportwege

für überwiegend gute Raten sorgen. Der Internationale Währungsfonds (IWF) blickt nach eigenen Worten in eine düstere Zukunft: Die Erholung der Märkte sei gescheitert. Entsprechend soll sich das Wirtschaftswachstum 2022 gegenüber dem Vorjahr halbieren, ein kräftiger Abschlag gegenüber den Zahlen ein Quartal zuvor. Gerade bei den Wachstumsmotoren China und USA sieht der IWF besondere Schwächen. Selbst eine Kontraktion der Weltwirtschaft wird nicht mehr ausgeschlossen. Die OECD sind sogar noch etwas pessimistischer und sehen auch für 2023 noch keine nennenswerte Erholung voraus. |...



CONTAINERSCHIFFE

Der makroökonomische Gegenwind hat die Containerschifffahrt kaum erreicht

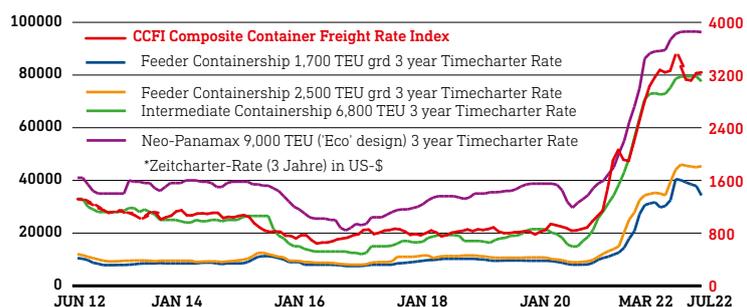
••• Noch immer erlebt die Branche an vielen Orten einen „never ending summer“. Zwar weichen im August die Frachtraten etwas auf, doch die Chartersraten bleiben in atemberaubenden Höhen. Bisher kommen die massiven Neubestellungen noch nicht im Markt an. Die wenigen Abschlüsse sind immer noch auf historischem Rekordniveau – Feeder werden punktuell für über 60.000 Dollar am Tag kontrahiert.

Hilfreich sind hier weiter die Störungen im Markt: zu wenig Leercontainer, zu wenig Frachtraum, zu wenig Transport ins Binnenland und vielfach lange Wartezeiten, bis Großcontainerschiffe an die Kaimauer dürfen. Das Kieler IfW hat ausgerechnet, dass allein in der Nordsee im Juli rund zwei Prozent der Weltflotte feststeckten. Und auch vor den chinesischen Me-

gahäfen gibt es keine Entspannung. Die grundlegend gestörte Transportkette führt zu starker Nachfrage und damit guten Raten. Wenn dann noch Streiks wie der erstaunliche Ausstand im Hamburger Hafen dazukommen, verlängert sich der Ausnahmestand.

Dass aber Linien jetzt deutlich kürzere Laufzeiten vereinbaren, ist ein erstes Zeichen für eine mögliche Kor-

rektur. Doch bis Ende der Weihnachtssaison rechnet kaum jemand mit einem Ratenverfall. Gleichwohl deutet die große Ratschere zwischen Asien und Europa auf die Fragilität der hohen Einnahmen. Gerade kleinste Tonnage wird in Asien doppelt so hoch geschlossen wie in Europa – und oft noch für zwölf Monate, während man hier schon mit einem Monat zufrieden sein muss.



Anteil nach Schiffen in Prozent

Anteil nach BRZ

DIE LAGE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT IM ÜBERBLICK

ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE



10%

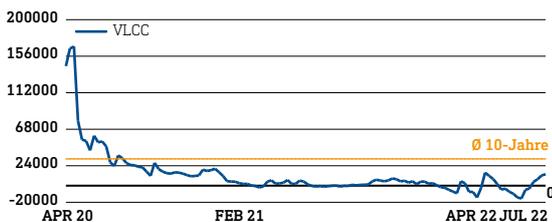


9%

TANKER

Umwege lohnen sich

••• Eigentlich sollten sich alle Volkswirtschaften damit beschäftigen, weniger Öl und Gas zu verbrennen und zu importieren. Das Gegenteil ist der Fall. Statt russisches Gas durch Pipelines kommt zunehmend Gas aus den USA und Katar nach Europa – natürlich mit Schiffen. Russisches Öl findet seinen Weg per Tanker nach Indien, China und in andere Staaten, die dankbar die Discountpreise annehmen. Der Optimismus hat sich in recht stabile Raten übersetzt, Analysten sehen bis zum Jahresende Potenzial nach oben.



ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE



11%



20%

BULKER

Zu wenig Ware unterwegs

••• Nach dem Stillstand vieler Produktionsstandorte in China werden jetzt auch wieder mehr Massengüter dorthin gebracht. Wenn nun auch Getreide in nennenswerter Menge aus der Ukraine verschifft werden kann, dürften die Raten für mehrere Bulker spürbar steigen. Zunächst aber musste das Segment einen schwierigen Sommer verarbeiten: Seit Mai sind die Raten um rund ein Drittel gefallen, wie etwa der Baltic Dry Index (BDI) zeigt.



ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE



33%

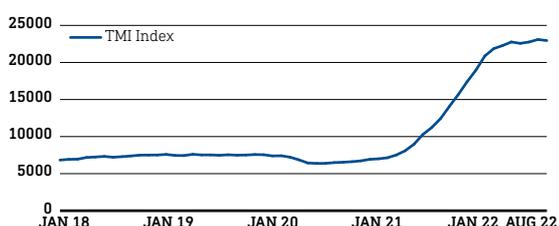


10%

MULTI-PURPOSE-FRACHTER

Der Höhenflug wird zittrig

••• Dass allenthalben erneuerbare Energie gewonnen werden muss, hilft der Bauwirtschaft. Und alleine das hilft auch den Multipurposefrachtern, die zudem an vielen Stellen noch extra Container zuladen können. Die lang anhaltende Marktdelle wird damit ausgewetzt. Spannend wird nun, wie die Reedereien mit Neubestellungen reagieren. Die geopolitischen Verwerfungen, Inflation und Rezession machen Vorhersagen extrem schwer. Der MPP-Index von Toepfer setzte seinen Höhenflug fort, gerät auf hohem Niveau aber in leichte Turbulenzen.



ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE



7,5%



6%

PASSAGIERSCHIFFE

Fähren und Kreuzfahrt in Sommerlaune

••• Fähren und Kreuzfahrer haben einen guten Sommer. Beide profitieren – vergleichbar den überlasteten Airlines – von dem Phänomen, das man als „Revenge Travelling“ bezeichnet. Nach zweieinhalb Jahren wird extrem gereist – egal zu welchen Preisen. Fähren in Europa sind damit gut gefüllt. Die Ro/Ro Fähren von und nach Rostock vermelden schon wieder das Niveau von 2019. Vor allem aber das lange Zeit

zwangsweise stillgelegte Geschäft der Kreuzfahrer ist wieder angelaufen. Fast alle Schiffe sind in Fahrt und stark ausgelastet. Gute Nachrichten für AIDA, TUI, Hapag-Lloyd Cruises und SeaCloud. Die Kundschaft ist nicht nur in Worten, sondern auch in Buchungen treu. Die intensiven und teuren Sicherheitsmaßnahmen werden laufend angepasst und machen sich jetzt bezahlt. Für 2022 verzeichnet allein Hamburg 275 Anläufe.

KREUZFABRTBRANCHE
275
Anläufe in
Hamburg
2022

Schutz von Walen: VDR empfiehlt Mitgliedern Umwege

●●● In Kooperation mit mehreren Umwelt-NGOs rät der Verband Deutscher Reeder (VDR) seinen Mitgliedern, in zwei Seegebieten veränderte Schifffahrtsrouten zu nutzen. Diese Maßnahme soll dort zum Schutz bedrohter Wale beitragen. Der VDR ist damit der erste nationale Verband seiner Art, der seine Mitgliedsunternehmen bittet, auf diese Weise das Risiko von Kollisionen mit den bedrohten Säugetieren zu verringern. Im Vorfeld war eine Koalition unter Führung der Umweltschutzorganisationen „OceanCare“ und „International Fund for Animal Welfare“ mit wissenschaftlichen Informationen an den

Reedereverband herangetreten. Im Mittelmeer betrachten die NGOs den Hellenischen Graben westlich und südlich des Peloponnes und südwestlich von Kreta als kritischen Lebensraum für die letzten 200 bis 300 Pottwale dort. Im Indischen Ozean hält sich eine kleine Population gefährdeter Blauwale das ganze Jahr über vor der Südspitze Sri Lankas in Küstennähe auf. „Das Echo der Mitglieder auf die Initiative war eindeutig: Zum Schutz der Wale sind wir alle gern bereit, dort einen kleinen Umweg zu fahren“, sagt VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger. www.reedereverband.de



Naturschutz. Ein Umweg von ein paar Seemeilen kann Wale retten.

Foto: DatMar – stock.adobe.com

Aufwärtstrend bei Scandlines

●●● Nach Einbußen im Zuge der Coronapandemie verzeichnet die Fährreederei Scandlines weiter steigende Zahlen. Das Verkehrsaufkommen im ersten Halbjahr dieses Jahres liege erheblich über den Vergleichswerten von 2021, das Niveau von 2019 und damit vor der Pandemie sei fast wieder erreicht. Die aktuelle Buchungslage stimme zuversichtlich. Nach Unternehmensangaben stieg das Pkw-Aufkommen auf der Route zwischen Rostock und Gedser deutlich. Man hoffe hier, das Niveau von vor der Pandemie zu erreichen. Im Frachtbereich betrug das Plus elf Prozent. www.scandlines.de



Spartechnik. Nun fährt auch die „Berlin“ mit Rotorsegel-Unterstützung.

Foto: Scandlines



Einsatz. Vorbereitungen des Ladungsgechirrs für eine Projektverladung am Buss Hansa Terminal.

Foto: © HFM / Marc Ihle

Kriegsfolge: weniger Umschlag in Hamburg

●●● Der Gesamtumschlag aller Güter in Deutschlands größtem Hafen ist in den ersten sechs Monaten um 2,7 Prozent auf 61,8 Millionen Tonnen geschrumpft. Grund waren vor allem die EU-Sanktionen gegen Russland. Allerdings wurden trotz gestörter Lieferketten, langer Schiffsstaus und Streiks mehr Container

umgeschlagen – im ersten Halbjahr waren es 4,4 Millionen TEU, knapp ein Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Weil die anderen großen Nordrange-Häfen in Rotterdam, Antwerpen und Bremen/Bremerhaven Rückgänge verzeichneten, stieg Hamburgs Marktanteil. www.hafen-hamburg.de



Vorbild. Die „Nils Holgersson“ ist umweltfreundlich.

Foto: TT-Line

Truck-to-Ship: LNG für „Nils Holgersson“

••• Am Skandinavienkai in Travemünde ist die neue TT-Line-Fähre „Nils Holgersson“ erstmals mit Flüssiggas betankt worden – ausnahmsweise vom Lkw aus. „TT-Line geht mit einem hervorragenden Beispiel voran“, sagte Susanne Henckel, Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, das den Bau der LNG-Fähre mit 5,9 Millionen Euro unterstützt hat.

TT-Line-Geschäftsführer Bernhard Johannes Termühlen sprach von einem „guten Tag“ sowohl für den Fährverkehr als auch für Lübeck und die

Anwohner des Hafens. Denn dunkler Qualm kommt nicht mehr aus dem Schornstein der neuen „Nils Holgersson“ – der Verbrennungsvorgang bei LNG-Fähren ist viel sauberer, und die Abgase sind weniger schadstoffreich. Die beiden LNG-Tanks an Bord fassen rund 1.000 Kubikmeter Flüssiggas. Das reicht für etwa 10 bis 14 Tage Fährbetrieb. „Wir arbeiten stetig daran, mit möglichst wenig Energieverbrauch die gestiegene Nachfrage nach Transporten auf unseren Linien zu befriedigen“, so Termühlen.

www.ttline.com

Hapag-Lloyd nutzt Biokraftstoff für DHL

••• DHL Global Forwarding, der Luft- und Seefrachtspezialist der Deutschen Post, hat mit Hapag-Lloyd, einer der weltweit führenden Linienreedereien, die Verwendung moderner Biokraftstoffe vereinbart. In einem ersten Schritt wird Hapag-Lloyd für 18.000 TEU des für DHL verschifften

Seefrachtvolumens Biokraftstoffe verwenden und dadurch 14.000 Tonnen an CO₂-Emissionen einsparen. Mit ihren Nachhaltigkeitsstrategien haben sich DHL und Hapag-Lloyd das Ziel gesetzt, ihre Emissionen bis 2050 beziehungsweise 2045 auf netto Null zu reduzieren.

www.hapag-lloyd.com



Mischung. Hapag-Lloyd testet seit 2020 moderne Biokraftstoffe.

Foto: Hapag-Lloyd

Le Havre macht sich fit für Mega-Carrier

••• Das Unternehmen Terminal-Investment Limited will 700 Millionen Euro in Ausbau und Modernisierung des Containerterminals in Le Havre investieren. Die Terminals sind Teil des Tiefwasserhafens Port 2000 in Le Havre von Haropa Port (Le Havre, Rouen, Paris). Der Ausbau werde unter

anderem die Abfertigung von 24.000-TEU-Schiffen ermöglichen, so das Unternehmen. Im Rahmen des Investments sollen zehn weitere Containerbrücken entstehen, deren Anzahl sich damit verdoppelt. Außerdem ist geplant, die Lagerkapazitäten zu verdreifachen. An sechs Liegeplätzen sollen die Schiffe zudem mit Landstrom versorgt werden. Die Modernisierung soll 2028 abgeschlossen sein.

www.haropaport.com



Ausbau. Größere Brücken für größere Schiffe.

Foto: Von Philippe Alais - Eigene Werk, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=27362732>

Energie. Wilhelmshaven, Brunsbüttel und Stade spielen bei der Neuausrichtung der deutschen Versorgung eine Hauptrolle.



Wilhelmshaven

Elbhäfen geben bei LNG-Terminals Gas

••• Terminals zur Anlieferung von verflüssigtem Erdgas (LNG) per Schiff gelten als beste Zwischenlösung, um die Abhängigkeit von russischem Erdgas zu verringern. Die Regierung macht Tempo: In Wilhelmshaven wird zum Jahreswechsel die „Höegh Esperanza“ als schwimmende Lager- und Verflüssigungseinheit (FSRU) eingesetzt, das Terminal in Brunsbüttel wird derzeit ans Gasnetz angeschlossen. Und auch Stade treibt unter Federführung von Hanseatic Energy Hub das LNG-Terminalprojekt für bis zu 12 Milliarden Kubikmeter jährlich voran.



Brunsbüttel



Stade

Fotos: Uniper, German LNG Terminal GmbH, HEH



Im Dschungel grüner Finanzierung

| Schiffsfinanzierung | Reedereien, die sich für nachhaltige Kredite oder Anleihen qualifizieren, haben größere Marktchancen und können von besseren Konditionen profitieren. Text: Jan-Henrik Hübner

Nachhaltige Finanzierung wächst exponentiell. 2021 waren es global rund 1,7 Billionen US-Dollar nach 800 Milliarden im Jahr 2020. Jeweils etwa die Hälfte floss über Kredite und Anleihen. Dabei ist der grüne Dschungel der nachhaltigen Finanzierungen zunächst wenig übersichtlich, die Spanne der Ziele und Standards breit. Den zunehmenden ESG-Anforderungen institutioneller In-

vestoren (und der Gesellschaft als ganzer) folgend, zielen die meisten nachhaltigen Finanzierungen darauf ab, die Umweltauswirkungen der Aktivität des finanzierten Unternehmens zu vermindern (E = Environment) oder die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten zu verbessern (S = Social).

Dies ist auch das Ziel der EU-Taxonomie. Banken und Fonds sehen sich unter Druck, zunehmende Teile ihres Finanzie-

rungsvolumens für nachhaltige Projekte und Unternehmen zu verwenden. Empirische Untersuchungen belegen, dass ESG-konforme Finanzierungen ein niedrigeres Risiko für den Kreditgeber bedeuten. Dies zeigt sich sowohl in einer geringeren Ausfallwahrscheinlichkeit des Kredits wie in einem geringeren Verlust, sollte es dennoch zum Ausfall kommen. Im maritimen Bereich lässt sich das an der größeren At-



Trend. Auch Finanzierer wollen saubere Schiffe.

traktivität effizienter Schiffe am Chartermarkt sowie an Preisaufschlägen am Secondhand-Markt festmachen. Mittlerweile haben die meisten der großen Geschäftsbanken über Sektoren hinweg jeweils einige Hundert Milliarden Euro bzw. Dollar für nachhaltige Finanzierungen reserviert, und Relationship Manager bekommen zunehmend entsprechende Ziele.

| Positive Effekte | Für das zu finanzierende Unternehmen bedeutet eine Qualifikation für nachhaltige Finanzierung einen breiteren Kreis interessierter Banken bzw. Investoren. Dies kann zu verbesserten Konditionen für die Finanzierung führen. Gerade im Anleihe-Bereich ist der Effekt am Markt ausgeprägt. Ein entsprechender

Bond einer asiatischen Reederei war zum Beispiel um das Zehnfache überzeichnet. Ein „Greenium“, d. h. eine Zinsdifferenz von etwa 50 Basispunkten, lässt sich realisieren. Im Kredit-Bereich ist das Greenium derzeit üblicherweise noch geringer. Nicht zu vernachlässigen ist aber auch hier der positive Effekt in puncto Investor Relations und öffentliche Wahrnehmung, wenn Unternehmen nachhaltige Projekte umsetzen und eine entsprechende Finanzierung erhalten.

Derzeit sehen wir im maritimen Bereich drei Arten nachhaltiger Finanzierung:

1. Green Finance: Dabei handelt es sich um eine Asset-Finanzierung, bei der das zu finanzierende Wirtschaftsgut definierte Umweltkriterien erfüllen muss. Während

die Finanzierung der Form nach üblicherweise den „Green Loan Principles“ der Loan Market Association (LMA) oder den „Green Bond Principles“ der International Capital Market Association (ICMA) folgt, haben sich drei Standards als mögliche technische Kriterien etabliert: die „Shipping Criteria“ der Climate Bonds Initiative (CBI), die „Guidelines for Transition-Linked Financing“ des norwegischen Green Shipping Programme (GSP) und die Kriterien der EU-Taxonomie.

Alle drei schließen den Transport fossiler Brennstoffe als Ladung aus. Dabei sind die CBI-Standards am weitesten akzeptiert. Zwischen dem zu finanzierenden Unternehmen und dem Kreditgeber bzw. der die Anleihe begleitenden Bank →



→ ist zu klären, auf welches Kriterium abzustellen ist. Zu klären sind auch die Kreditkonditionen. Üblicherweise gilt für Green Finance ein fester, nicht performanceabhängiger Zinssatz, da lediglich einmalig vor der Kreditvergabe geprüft wird, ob das zu finanzierende Asset die Kriterien (aller Voraussicht nach) erfüllen wird. Hierzu wird in der Regel ein unabhängiger, von beiden Seiten akzeptierter Second-Party-Opinion Provider hinzugezogen.

2. Sustainability-Linked Finance: Hierbei handelt es sich um eine allgemeine Unternehmensfinanzierung, die allerdings auch zur Finanzierung konkreter Assets genutzt werden kann. Anders als bei Green Finance werden hier die Selbstverpflichtung des Unternehmens zur Erreichung bestimmter Ziele („Sustainable Performance Target“, SPT) und

deren Erreichung geprüft. Formal gelten üblicherweise die „Sustainability Linked Loan“ bzw. „Bond Principles“ von LMA bzw. ICMA. Die technischen Kriterien sind nicht konkret definiert, müssen aber bestimmte Anforderungen erfüllen, um von einem Second Party Opinion Provider anerkannt zu werden: Das SPT muss a) wesentlich und relevant sein, also die größten Umwelt- bzw. sozialen Probleme adressieren (meist gehört Dekarbonisierung dazu), b) über business as usual (wozu auch die Einhaltung bestehender allgemeingültiger Standards zählt) hinausgehen und c) nicht hinter den Zielen wesentlicher Wettbewerber zurückbleiben. Der Zinssatz von Sustainability-Linked Finance orientiert sich am Erreichen bzw. Nicht-Erreichen des SPT. Es ist also ein Zinsaufschlag von z. B. 20 Basispunkten zu zahlen, wenn das Ziel verfehlt wird.

3. Transition Finance: Hierbei handelt es sich ebenfalls um eine Unternehmensfinanzierung, bei der auf die Selbstverpflichtung des Unternehmens zur Erreichung bestimmter Ziele (meist Dekarbonisierung) abgestellt wird. Dazu wird die Climate Transition Strategy des Unternehmens geprüft, deren Ziel üblicherweise CO₂-Freiheit im Jahr 2050 ist. Sie muss klare, in aktivitätsspezifischen Indikatoren (z. B. EEOI oder AER) gemessene Zwischenziele und greifbare Maßnahmen zur Umsetzung aufzeigen. Der Maßstab ist meist das Climate Transition Finance Hand Book der ICMA. Üblich ist ein fester, nicht performanceabhängiger Zinssatz.

| Kein Greenwashing | Die genannten Anforderungen unterstreichen, dass nachhaltige Finanzierungen nur dann vergeben werden, wenn das Unternehmen sich tatsächlich zu echter Veränderung gegenüber einem Weiter-wie-bisher verpflichtet. Ziel ist eine Transformation der Industrie, die im Einklang mit den Pariser Klimazielen steht und deutlich über die geltenden IMO-Regularien hinausgeht.

Die finanzierten Schiffe müssen deutlich besser sein als der heutige Marktdurchschnitt, und die Selbstverpflichtungen der Unternehmen müssen ebenso deutlich über business as usual hinaus-

Foto: Li Ding - stock.adobe.com, Hapag-Lloyd, DNV

ÜBERBLICK

Drei Modelle nachhaltiger Finanzierung im maritimen Sektor

	Green Finance	Sustainability-Linked Finance	Transition Finance
Zweck	Finanzierung konkreter Schiffe – Asset Finance	Allgemeine Unternehmensfinanzierung – Corporate Finance	Allgemeine Unternehmensfinanzierung – Corporate Finance
Anforderungen an	Zu finanzierende Schiffe	Umweltziele des Unternehmens und deren Erreichung	Umweltziele des Unternehmens und deren Erreichung, Climate Transition Strategy mit Blick auf net zero im Jahr 2050
Typische Indikatoren	AER – Average Efficiency Ratio EEOI – Energy Efficiency Operational Indicator EEDI – Energy Efficiency Design Index	AER – Average Efficiency Ratio EEOI – Energy Efficiency Operational Indicator ggf. zusätzlich sekundäre Indikatoren	AER – Average Efficiency Ratio EEOI – Energy Efficiency Operational Indicator
Reporting & Verifikation	Einmalig	Jährlich	Jährlich
Zins	In der Regel fester Zinssatz, nicht performanceabhängig	Zins abhängig von Zielerreichung	In der Regel fester Zinssatz, nicht performanceabhängig

gehen. Klimastrategie, Indikatoren, Ziele und das entsprechende Reporting müssen fest im Unternehmen verankert und gelebt werden. Greenwashing sollte im Sinne aller Beteiligten, also Reederei, Bank, Investoren und Second Party Opinion Provider ausgeschlossen sein.

Ist dies erfüllt, können Reedereien von einer angesichts von Finanzierungsvolumina und Laufzeiten erheblichen Zinseinsparung und von einem positiven PR-Effekt profitieren. Erfahrungen aus be-

gleiteten Transaktionen zeigen, dass diese Vorteile gleichermaßen von großen (Linien-)Reedereien wie auch kleineren Unternehmen mit lediglich 20 Schiffen genutzt werden können. |●●●



Der Autor.

Dr. Jan-Henrik Hübner ist Global Head of Shipping Advisory bei DNV Maritime.

FALLSTUDIE

Beispiel Hapag-Lloyd: nachhaltige Investitionen in moderne Schiffe

●●● Die Linienreederei Hapag-Lloyd hat 2021 zwei Green Loans in Höhe von 417 und 852 Millionen US-Dollar und einen Green Lease in Höhe von 472 Millionen US-Dollar abgeschlossen. Mit den Mitteln der Green Loans beziehungsweise des Lease wurden neue Großcontainerschiffe finanziert, die mit kraftstoffeffizienten Hochdruck-Dual-Fuel-Motoren ausgestattet sind. Diese können mit Flüssigerdgas betrieben werden und damit gegenüber herkömmlichen Antrieben bis zu 25 Prozent CO₂ einsparen.

Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd 2021 eine Anleihe mit Nachhaltigkeitsbezug in Höhe von 300 Millionen Euro emittiert. Im Rahmen eines sogenannten Sustainability-Linked Bond Framework hat sich die Linienreederei ein ambitioniertes Ziel zur Dekarbonisierung der eigenen Flotte bis 2030 gesetzt. So soll die CO₂-Intensität der eigenen Schiffe um 60 Prozent gegenüber 2008 sinken. Anhand eines Pfades mit klar

definierten Schritten zur Zielerreichung von 2021 bis 2030 wird der tatsächliche Fortschritt in Bezug auf das 60-Prozent-Ziel gemessen. Unter der Anleihe wird dann im Jahr 2024 getestet, ob sich Hapag-Lloyd auf diesem Pfad bewegt. Sollte die Reederei oberhalb liegen, erhöht sich der Kupon der Anleihe von derzeit 2,5 Prozent p.a. um 25 Basispunkte. Aufbauend auf dem Konzept dieser Anleihe, hat Hapag-Lloyd in 2022 zudem zwei revolving Kreditlinien mit Nachhaltigkeitsbezug platziert.

Aus Sicht von Hapag-Lloyd ist die notwendige Dekarbonisierung der Schifffahrt nur mit erheblichen Investitionen in neue Schiffe und Infrastruktur möglich. Bis zum Jahr 2045 möchte die Reederei klimaneutral sein. Grüne Finanzierungen helfen, nachhaltigkeitsbezogene Projekte zu finanzieren und die Dekarbonisierung in der Branche weiter zu beschleunigen. Außerdem nutzt Hapag-Lloyd grüne Finanzierungen, um die

eigenen Ambitionen zu untermauern und die öffentliche Diskussion zu mehr Nachhaltigkeit aktiv mitzugestalten. Darüber hinaus gibt es auch harte wirtschaftliche Gründe für die Begebung nachhaltiger Finanzierungen. So hat Hapag-Lloyd die Erfahrung gemacht, dass die Bücher der Green Loans wie auch der Sustainability-Linked-Instrumente stark überzeichnet waren. Das zeigt, dass viele Banken und Investoren diese Produkte stark nachfragen, was letztlich in sehr vorteilhaften Finanzierungsbedingungen mündet.

In Einklang mit seiner Strategy 2023 hat sich Hapag-Lloyd das Ziel gesetzt, die Nummer 1 für Qualität zu sein. Dieser Qualitätsanspruch gilt auch für grüne Finanzierungen. Aus diesem Grund hat die Reederei sich bei der Finanzierung von Projekten mit Nachhaltigkeitsbezug die höchsten Standards gesetzt und extern durch DNV beraten lassen.

Großfrachter. Hapag-Lloyd will den CO₂-Ausstoß seiner Flotte kontinuierlich reduzieren.



Die Schifffahrt ist in Sachen Klimaschutz ein echter Vorreiter: Als erste weltweite Industrie verfügt sie bereits seit 2013 über verbindliche Vorgaben zur Senkung von CO₂-Emissionen. Um etwa dem Energy Efficiency Design Index (EEDI) gerecht zu werden, müssen Schiffsneubauten heute mit modernsten Komponenten ausgestattet sein – sei es ein optimiertes Rumpfdesign, eine ökonomisch arbeitende Antriebswelle oder hoch-effiziente Haupt- und Nebenaggregate. Mit an Bord gehört auch der SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan), ein Rahmenplan mit Energiesparmaßnahmen in allen Bereichen des Schiffs.

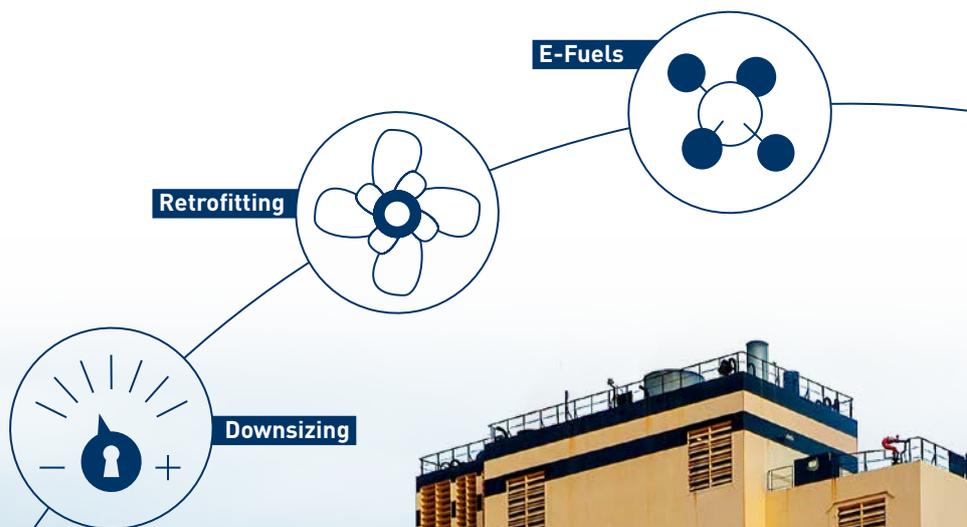
Doch damit nicht genug: Künftig sollen die CO₂-Emissionen durch den Einsatz von Batterietechnik und Brennstoffzellen, vor allem aber durch einen sukzessiven Umstieg auf E-Fuels wie grünes Methanol und Ammoniak noch mal deutlich zurückgefahren werden. Geht es nach dem Verband Deutscher Reeder (VDR), könnte die Schifffahrt schon 2050 komplett emissionsfrei unterwegs sein.

| Auf dem Index | In der Zwischenzeit gilt es, die Umweltbilanz der bislang weitgehend konventionell betriebenen Schiffe weiter zu optimieren – und zwar nachhaltig. Zwei IMO-Regularien schaffen die Voraussetzungen dafür: der Energy Existing Index (EEI) und der Carbon Intensity Indicator (CII). Beide treten ab 2023 in Kraft.

Wie der „Neubauindex“ (EEDI) gibt der EEI an, wie viel Gramm CO₂ pro Ladenvolumen und Entfernung (Tonnenmeile) ein Schiff ausstößt. „Er ist eine Art grüne TÜV-Plakette, die künftig für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 400 verlangt wird“, erklärt Sebastian Ebbing,

Umwelt-schutz mit Bordmitteln

| EEI, CII & Co. | Was die neuen CO₂-Vorgaben für Schiffe, Reeder und Charterer bedeuten – und wer jetzt besonders in der Verantwortung steht. Text: Gunther Meyn

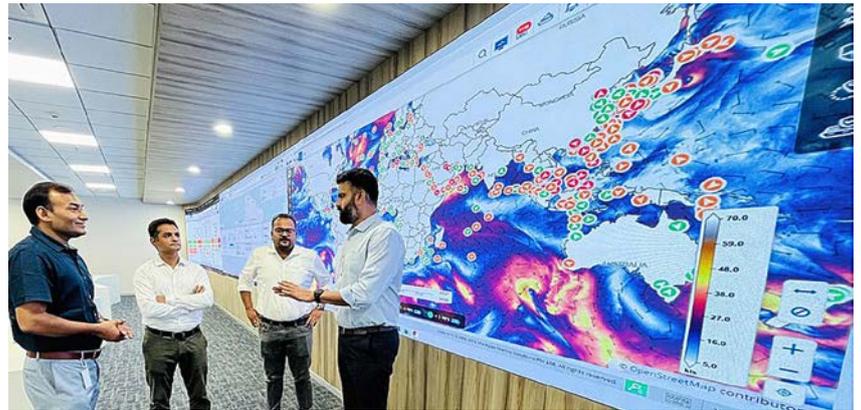


Fotos: Bernhard Schulte Shipmanagement, Yellow Boat – stock.adobe.com

VDR-Referent für Klimaschutz. Ein Selbstgänger ist die „Plakette“ allerdings nicht. Laut Schätzungen der Klassifikationsgesellschaft DNV sind bei 30.000 Handelsschiffen Maßnahmen notwendig, um die EEXI-Konformität herzustellen. „Eigner, deren Schiffe den Indexwert nicht einhalten, müssen mit Sanktionen rechnen“, so Ebbing. Schlimmstenfalls drohe sogar die Schiffsstilllegung.

| Der richtige Dreh | Als letztes Mittel hilft womöglich nur noch ein dauerhaftes Leistungsdowngrade der Hauptmaschine oder eine Absenkung der Wellenleistung. Allerdings wirkt sich das dann auch auf die Schiffsperformance und somit die Konkurrenzfähigkeit im Chartergeschäft aus.

Immerhin: Wer den EEXI-Stempel für die technische Effizienz einmal bekommen hat, ist durch. Der Kohlenstoffintensitätsindikator CII wird hingegen jedes Jahr aufs Neue ermittelt. „Dieser Wert zeigt, wie sauber das Schiff in den →



Kontrollzentrum. Die BSM-Experten haben Schiffs-, Routing- und Wetterdaten stets im Blick.

Daten für ein besseres Klima

Wie das Fleet Performance Center von BSM Schiffseigner bei der Einhaltung von EEXI und CII unterstützt.

Mit dem Inkrafttreten der neuen IMO-Vorschriften EEXI und CII im Jahr 2023 wird professionelles Ship- und Fleetmanagement wichtiger denn je. Bei Bernhard Schulte Shipmanagement – mit 600 betreuten Schiffen einer der weltweit größten Player – hat man sich diesen Herausforderungen gestellt.

Im Fleet Performance Centre (FPC) überwachen die BSM-Experten rund um die Uhr die Schiffe ihrer Kunden, erfassen und analysieren zahlreiche relevante Daten und optimieren das Dekarbonisierungsmanagement.

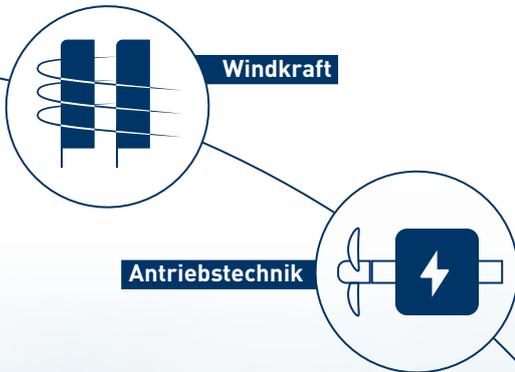
„Unser Ziel ist es, den Besatzungsmitgliedern wie auch dem Reeder und dem Charterer zu ermöglichen, datengestützte Entscheidungen für einen effizienten Schiffsbetrieb zu treffen, der die Anforderungen der internationalen Vorschriften erfüllt oder sogar übertrifft“, sagt Anil Jacob, Head of Fleet Performance bei BSM.

Um das zu erreichen, führt BSM eine Reihe neuer technischer Beratungsdienste und Lösungen ein, die Schiffseigner bei der Einhaltung der EEXI- und

CII-Anforderungen unterstützen. Zudem hat das Unternehmen seine Kapazitäten zur Überwachung der Schiffsleistung in seinem FPC durch ein hochmodernes, zentrales Flottenüberwachungszentrum (FMC) erweitert. Im Fokus stehen hier sämtliche Faktoren, die zum Kraftstoffverbrauch beitragen, wie der Schiffsrumpf, die Maschinen, die Route und das Wetter. Sie ermöglichen eine Optimierung der Reise und die Steigerung der Energieeffizienz des Schiffes – was nicht zuletzt den Kohlenstoffintensitätsindikator CII verbessert. Ein speziell entwickelter Rechner berücksichtigt dabei die CII-Werte der gesamten Flotte. Zusätzliche Tools mit Vorhersagealgorithmen kommen demnächst dazu.

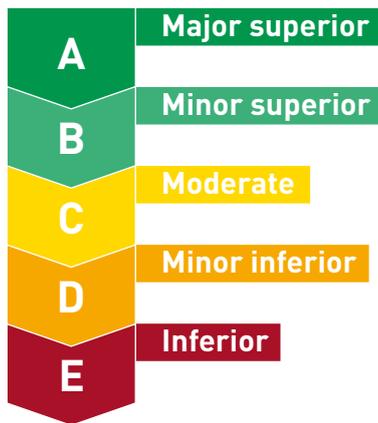
Parallel dazu hat BSM auch einen EEXI-Rechner entwickelt, der die erforderlichen und erreichten Parameter der verwalteten Flotte berechnet und die notwendigen Dateien erstellt. BSM bietet auch Beratungsdienste an, um den EEXI-Status zu verbessern, Konformitätslücken zu schließen und geeignete schiffsspezifische Effizienzmaßnahmen zu finden.

„Letztendlich zielen die EEXI- und CII-Maßnahmen darauf ab, eine Mentalität des kontinuierlichen Benchmarkings und der Verbesserung zu entwickeln, das die Crewmitglieder zu schiffs- oder betriebsbedingten Änderungen motiviert, die Kohlenstoffemissionen an Bord zu senken“, so Fleetcenter-Leiter Jacob.



Maßnahmen. Es gibt zahlreiche Stell-schrauben für die Erfüllung der neuen Emissionsvorgaben. Um die Ziele zu erreichen, sollten Eigner und Charterer möglichst an einem Strang ziehen – denn die Grenzwerte für den Schiffsbetrieb werden künftig jährlich verschärft.





CII-Skala. Je niedriger der CO₂-Ausstoß pro Tonne, desto höher die Effizienzklasse.

→ vergangenen zwölf Monaten unterwegs war“, erklärt VDR-Experte Ebbing. Dazu müssen künftig alle Frachtschiffe, Fähren und Kreuzfahrtschiffe ab 5.000 BRZ ihre Bunkerverbräuche dokumentieren und an die IMO berichten – aktuell betrifft das rund 70 Prozent aller Schiffe der VDR-Mitglieder.

Der daraufhin ermittelte Indikator wird dann in einer fünfstufigen Skala von A bis E eingestuft. Schiffe, die in drei aufeinanderfolgenden Jahren nur mit der Klasse D oder E bewertet werden, stehen künftig unter Zugzwang. Sie müssen einen verbindlichen Maßnahmenkatalog zur CO₂-Reduktion erarbeiten, damit sie mindestens in Klasse C aufrücken.

Während technische Effizienzmaßnahmen wie Retrofitting oder Windantrieb (z. B. durch Flettner-Rotoren) vor allem im Einflussbereich des Schiffseigners liegen, trägt der Charterer die Verantwortung für die betriebsbedingte CO₂-Bilanz. Ob Reisegeschwindigkeit, wetteroptimiertes Routing, Trimmung, Just-in-time-Lieferungen oder die Wahl emissionsarmer Kraftstoffe – an den wichtigsten Stellschrauben wird während der Fahrt gedreht. Wie man diese durch ein modernes Flottenmonitoring erfolgreich optimieren kann, zeigt Bernhard Schulte Shipmanagement (s. Seite 35).

„Der Einfluss auf die Schiffsperformance muss auch beim geplanten Emissionshandel berücksichtigt werden“, fordert VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger. Grundsätzlich unterstütze der VDR eine Bepreisung von klimaschädlichen Emissionen auch in der Schifffahrt. „Wichtig ist aber, dass hier das Verursacherprinzip gilt – also derjenige, der für den CO₂-Ausstoß verantwortlich ist, auch die Kosten übernehmen muss.“ ■■■

INTERVIEW

„Eine Gemeinschaftsaufgabe“: Ramona Zettelmaier, Umweltexpertin bei der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas, über die Compliance-Herausforderungen

? Welche technischen Maßnahmen können Schiffseigner konkret ergreifen, um künftig EEXI- und CII-Konformität zu erreichen?

Zettelmaier: Für das EEXI-Ziel sind technische Umbaumaßnahmen wie Engine Power Limitation denkbar – etwa in Form des bewährten Turbocharger Cut-out oder eines Zylinder Cut-off und der Blockierung des Füllungsge­stänges. Auch Retrofitting-Maßnahmen wie Hull Modification oder Propelleroptimierung erhöhen die Effizienz. Die Hilfsdiesel lassen sich über spezielle Wellengeneratoren der Hauptmaschine zusätzlich entlasten. Weitere Optionen sind Batterien und windunterstützende Anlagen wie Flettner-Rotoren. Hybridkonzepte mit zusätzlichen Batterien eignen sich einsatzbedingt besonders für Arbeitsschiffe.

Operative Maßnahmen, um den CII zu verbessern, reichen von der Schiffsrumffreieinigung über die Absenkung der Geschwindigkeit (Slow Steaming) und Routenführungen bis hin zur Installation von energiesparenden bzw. energienutzenden Techniken an Bord. Den größten Hebel besitzen jedoch der Antrieb und die Kraftstoffwahl.

? Was sind die technischen Herausforderungen bei der Begrenzung der Motorleistung?

Zettelmaier: Nach der Leistungsreduzierung wird der Motor dauerhaft unter Teillast betrieben. In der Folge kann es zu einer unvollständigen Verbrennung und somit einer Verkokung der Kohlenwasserstoffketten kommen. Das führt zu Ablagerungen im Einspritzdüsenbereich, im Brennraum und den angrenzenden Bereichen – eine Gefahr, die übrigens auch beim Slow Steaming droht. Weiteres Problem: Da die Abgase in einem niedrigeren Temperaturbereich liegen, können nachgeschaltete Abgastechniken gegebenenfalls nicht mehr effizient arbeiten.

? Auch die Klassifikationsgesellschaften sind in der

Pflicht. Sie müssen die neuen IMO-Regulieren in verlässliche Regelwerke umsetzen. Wie ist Bureau Veritas hier aufgestellt?

Zettelmaier: Wir haben schon früh Werkzeuge und Prozesse etabliert, die dem Schiffsbetreiber helfen, die kommenden Forderungen zu erfüllen. Dazu zählt auch ein kostenloses Online-Tool zur Konformitätsprüfung. Umbaumaßnahmen, die sicherheitsrelevante Bereiche betreffen, sind über die üblichen Klassifikationsregelwerke erfasst.

? Inwieweit haben Ihre Kunden bereits die entsprechenden Dokumente zur Erhebung der EEXI- und CII-Parameter übermittelt?

Zettelmaier: Viele sind bereits dabei, sich mit den Compliance-Maßnahmen auseinanderzusetzen und die entsprechenden Dokumente vorzubereiten. Weil die IMO aber noch Änderungen am finalen Regelwerk beschlossen hat, haben noch nicht alle die notwendigen Unterlagen eingereicht. Größere Reedereien mit eigenen Fachabteilungen sind hier natürlich im Vorteil. Gern unterstützen wir Unternehmen, die noch nicht so weit sind. Schließlich gilt: Nur gemeinsam schaffen wir es, diese großen Herausforderungen zu meistern.

Know-how.

Als Head of Sales & Customer Relations, Bureau Veritas, hilft Zettelmaier Reedereien, die neuen IMO-Regeln einzuhalten.



Vorsprung durch Technik

| Digitalisierung | Mehr Transparenz für die Lieferkette: Die Reederei Hapag-Lloyd führt Echtzeit-Tracking für Container ein.



Hightech.
Das kleine Kästchen leistet einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung der Logistik.

Hapag-Lloyd treibt die Digitalisierung der Containerschifffahrt weiter voran – und stattet die gesamte Containerflotte mit Echtzeit-Tracking aus. 2019 hatte das Unternehmen bereits bei der Kühlcontainerflotte ein Monitoring-System für Echtzeitdaten, das IoT-Produkt „Hapag-Lloyd LIVE“, eingeführt. Der nächste Schritt ist nun, neu entwickelte Geräte an allen Standardcontainern der drei Millionen TEU umfassenden Flotte zu installieren.

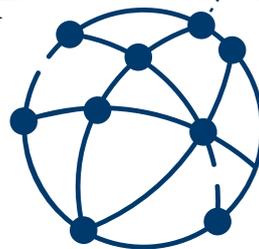
Ab 2023 ist „Hapag-Lloyd LIVE“ auch für Standardcontainer verfügbar. „In Zukunft werden wir in der Lage sein, unseren Kunden Track-and-Trace-Daten in Echtzeit zur Verfügung zu stellen und ihnen damit volle Transparenz über alle Containerbewegungen weltweit zu bieten“, sagt Hapag-Lloyd-CEO Maximilian Rothkopf. So ließen sich Verspätungen früher erkennen, betroffene Partner automatisch informieren und frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten. „Unser Echtzeit-Tracking-Ansatz wird nicht nur für unsere Kunden von Vorteil sein, sondern die gesamte Containerschifffahrtsbranche verändern“, so Rothkopf.

Die Geräte werden Daten von jedem Container in Echtzeit übermitteln und so die Lieferkette transparenter und effizien-

ter gestalten. Sie können GPS-basierte Standortdaten liefern, Temperaturen messen und plötzliche Erschütterungen des Containers feststellen. In Zukunft könnten weitere Sensoren über Bluetooth angeschlossen werden. Um die Sicherheit von Besatzung, Ladung und Schiffen zu gewährleisten, sind die Geräte entsprechend der Explosionsschutz-Norm „ATEX Zone 2“ konzipiert und zertifiziert.

| Sparsam und ausdauernd | Das Überwachungsgerät verbindet die neueste Energy-Harvesting-Technologie mit geringem Stromverbrauch, um eine extrem lange Lebensdauer bei hochfrequentem Datenversand zu gewährleisten. Die Containerflotte wird zunächst mit Geräten des etablierten TradeTech-Partners Nexiot AG ausgestattet. Im Laufe des Jahres kommen Geräte von Orbcomm dazu, einem führenden Unternehmen im Bereich Internet of Things.

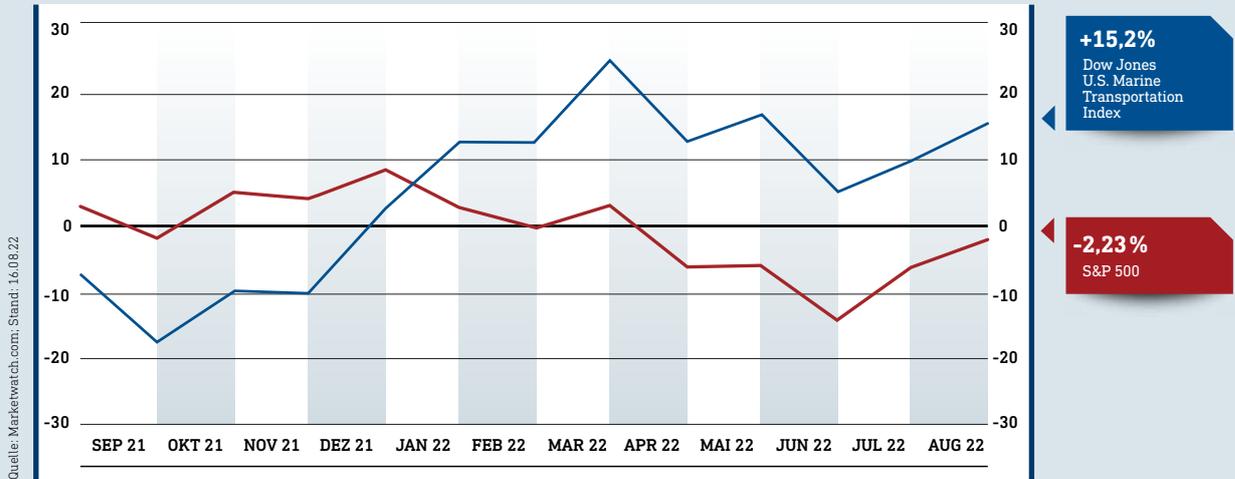
„Unsere Vision ist es, die intelligenteste Containerflotte der Welt aufzubauen.“



Wir wollen unseren Kunden wertvolle Informationen in der von ihnen benötigten Frequenz zur Verfügung stellen“, sagt Olaf Habert, Director Container Applications bei Hapag-Lloyd. Die Zusammenarbeit mit den weltweit fortschrittlichsten Unternehmen für IoT-Anwendungen helfe dabei, die Containerflotte so schnell wie möglich auszustatten, so Habert. „Das ist es, was unsere Kunden jetzt brauchen und zunehmend erwarten, damit sie ihre komplexen Lieferketten besser managen können.“ |●●●



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



Hohe Bewertungen der Container-Linien – Börsen belohnen historische Ergebnisse



Hapag-Lloyd AG

●●● Die Performance der Hapag-Aktie bleibt eindrucksvoll. Die Modernisierung der Reederei kam genau zum richtigen Zeitpunkt, um den Umbruch im Markt mitzunehmen.



Frontline

●●● John Fredriksen's Frontline hat sein der Konkretisierung der Übernahme von Euronav um rund 30 Prozent zugelegt – nicht schlecht in einem volatilen Markt mit starken Gegnern.

Noch nie waren die Containerlinien so hoch bewertet wie in den letzten Wochen. Die Marktkapitalisierung der zehn größten börsennotierten Linien hat sich seit einem Jahr oberhalb von 200 Milliarden US-Dollar eingependelt – mit Spitzenwerten bei 250 Milliarden. Zu Beginn der Pandemie im März 2020 waren sie gerade einmal ein Fünftel so viel wert.

Die Liga der hochwertigen Linien führt nach mehreren glanzvollen Quartalen in Folge die Hamburger Reederei

→ **Hapag-Lloyd** an, gefolgt von Maersk (Dänemark), COSCO (China), Evergreen und Yang Ming (beide Taiwan). In der Liste fehlt die größte Containerreederei der Welt, die Genfer MSC, sowie die französische CMA CGM, die beide in Familienbesitz sind (s. Grafik rechts).

Gestiegene Margen

Der dramatische Sprung in den Bewertungen hat mehrere Gründe. Einerseits haben die gestörten Lieferketten zu deutlich gestiegenen Transportprei-

sen geführt. Ein gehöriger Teil davon bleibt in den Unternehmen als Gewinn hängen. Nicht anders ergeht es den großen Spediteuren wie Kühne & Nagel, die derzeit Margen deutlich oberhalb von 30 Prozent erzielen. Teilweise hat sich das Gleichgewicht zwischen Linien und Vercharterern in der Pan-

demie verschoben: Die Linien haben massiv Tonnage eingekauft und bestellt – die Assets stabilisieren die Bewertung.

Fehde um Tanker

Das größte Drama an der Börse hat sich im letzten Quartal bei den Tankreedereien abgespielt. Der Tycoon hat hier die Familie ausgespielt, John Frederiksen hat mit → **Frontline** die Reederei Euronav in einer wochenlangen Schlacht übernommen. Zum Drama wurde dies, weil der größte Anteilseigner, die Familie Saverys, den Zusammenschluss ausdrücklich ablehnte und öffentlich eine Fehde mit dem eigenen Management austrug. Der Merger soll im vierten Quartal über die Bühne gehen. Der Widerstand der Saverys geht weiter, obwohl beide Firmen im Juli offiziell den freiwilligen Aktientausch gestartet haben. Sollte der Merger dennoch klappen, entstünde mit über 150 Schiffen die weltgrößte Flotte von VLCCs und Suezmaxen. Sollte er scheitern, würde beide Reedereien zumindest legal weiter

Marktkapitalisierung

von Anfang August, Angaben in Milliarden US-Dollar

Hapag-Lloyd	61,2
Maersk	49,8
COSCO	30,4
Evergreen	16,9
Yang Ming	10,4
Wan Hai	10,0
HMM	9,4
SITC	9,0
ZIM	6,0
Matson	3,7
RCL	0,9

nebeneinander bestehen. Doch wie die Sache auch endet: Die Aussichten auf dem Tankermarkt sind rosig: DNB und andere Banken sehen kurz- und mittelfristig einen deutlichen Anstieg der Raten voraus – auch wenn die Dekarbonisierung der Welt voranschreitet.

Hoffnung für Bulker

Die Bulkmärkte haben sich einigermaßen stabilisiert nach einer recht volatilen ersten Jahreshälfte. Das zeichnet sich auch in den Aktienkursen ab.

So hat Eagle Bulk seit Anfang Juli um fast 25 Prozent zugelegt, sehr ähnlich vertief es bei Safe Bulkers und Star Bulk. Erste Exporte aus der Ukraine und ein Wiedererwachen der chinesischen Wirtschaft dürften ebenfalls helfen.

Kreuzfahrer mit Schulden

Die Kreuzfahrtlinien erleben eine widersprüchliche Welt. Die Buchungen ziehen kräftig an, fast alle Schiffe sind wieder in Fahrt und gut ausgelastet. Doch die Aktienkurse sind im

zweiten Quartal noch einmal kräftig abgerutscht und haben im Jahresvergleich gut 50 Prozent verloren. Sie sind damit fast auf dem Tiefstand seit Ausbruch der Pandemie.

→ **Carnival**, Norwegian und Royal Caribbean müssen jetzt ihre gewaltigen Schuldenberge abtragen, die sie unter COVID angehäuft haben. Ein steigendes Zinsniveau, hohe Energiepreise und die Inflation sind da wenig hilfreich. Glückliche Gäste machen noch keine glücklichen Aktionäre. |●●●



Carnival Cruises

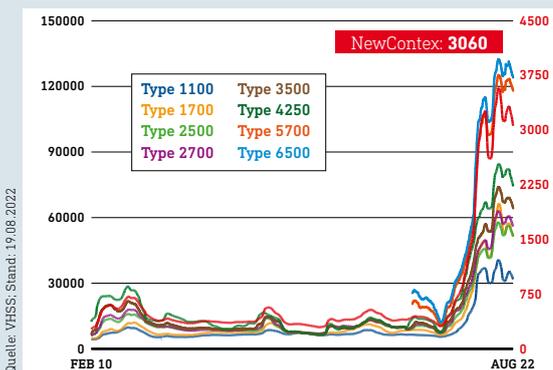
●●● Die Erholung auf dem Tourismusmarkt bedeutet keinesfalls Entspannung an der Börse. Anleger betrachten sorgenvoll die Schulden von fast 30 Milliarden Dollar.

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

China gibt Welthandel erneut Impulse

●●● Der Containerumschlag-Index von RWI und ISL ist im Juni von 124,9 auf 126,1 Punkte gestiegen. Vor allem in China hat sich die kräftige Erholung aus dem Vormonat fortgesetzt. Der Indexwert für die chinesischen Häfen stieg von 134,7 auf 140,5. Der Nordrange-Index, der Hinweise auf die wirtschaftlichen Entwicklung im nördlichen

Euroraum und in Deutschland gibt, ist dagegen von 112,9 auf 111,2 gesunken. „Die Belebung des Containerumschlags in China gibt dem Welthandel auch im Juni deutliche Impulse“, sagt RWI-Konjunkturchef Torsten Schmidt. In Europas Häfen mache sich der eingeschränkte Handel mit Russland bemerkbar. www.isl.org/www.rwi-essen.de



NEW CONTEX

Charterraten geben weiter nach

●●● Pandemie, Geopolitik, Inflation: Die Charterer bevorzugen wegen der Marktunsicherheiten kürzere Charterperioden. Vor dem Hintergrund, dass die Zahl der verfügbaren Schiffe vor allem in kleineren Größenklassen steigt, sind aktuell sinkende Charterraten zu beobachten.

Dennoch bleiben die Raten auf einem für die Eigner erfreulichen Niveau – nur die 1.100-TEU-Klasse notiert unter Vorjahr. Der Druck nimmt zu – und die Raten liegen bei den seltenen Neuabschlüssen regelmäßig unter den bisherigen Werten. 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
 Web www.DirectCrewing.com

**Drehkreuz.**

Ein Bild aus Vorkriegszeiten:
Odessa ist der wichtigste
Hafen der Ukraine.

Foto: serejkakovalyev – stock.adobe.com

Schwierige Gemengelage

Der Krieg in der Ukraine hat bisher keine großen Verluste für die Schiffsversicherer gebracht. Das könnte sich Ende August ändern, wenn aufgrund von „Blocking & Trapping“-Klauseln die ersten Ansprüche gestellt werden. Diese Klauseln geben Reedern das Recht, ihre Schiffe zum Totalverlust erklären zu lassen, wenn sie eine bestimmte Zeit lang einen Hafen nicht verlassen können.

In den ukrainischen Häfen stecken laut IMO immer noch mehr als 80 Schiffe fest, ihr Gesamtwert liegt wohl bei 800 bis 900 Millionen Dollar. „Die Schiffe können je nach Wording nach sechs bis zwölf Monaten von den Reedern als Totalverlust deklariert werden“, sagt Ulrich Kadow, Global Head of Marine bei Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS), einem der großen Schiffsversicherer. Da der Ukraine-Krieg Ende Februar begonnen habe, könnten erste Totalverluste Ende August eintreten.

| Teure Evakuierung | Betroffen von solchen Schäden wären die Seekasko-Kriegsversicherer. Das Londoner

| Kriegsfolge | Den Schiffsversicherern drohen schmerzhafteste Verluste, wenn die in ukrainischen Häfen feststeckenden Schiffe weiter nicht auslaufen können. Reeder können Ansprüche geltend machen.

Joint War Committee hat das Schwarze Meer und das angrenzende Asowsche Meer bereits kurz nach Kriegsbeginn zu Hochrisikogebieten erklärt. Mittlerweile gilt das für das gesamte russische Seegebiet. Reeder müssen ihre Kriegsversicherer vor der Durchfahrt informieren und deutlich höhere Prämien zahlen.

Neben den Schiffen und der Ladung – ein Fall für die Warentransportversicherer – stecken auch immer noch Seeleute auf ihren Schiffen fest. Einige Crews konnten von Sicherheitsdiensten und Versicherern evakuiert werden. Das sei schwierig und teuer, berichtet Neil Roberts von der Lloyd's Market Association. „Man muss Busse durch die Frontlinien schicken, oft durch russisch kontrollierte Gebiete, das kostet 10.000 bis 15.000 Dollar pro Sitz“, sagte

er. Wenn man das mit der Zahl der Seeleute multipliziert, kämen auf die Versicherer hohe Kosten zu.

Der norwegische Kriegsversicherer DNK (Den Norske Krigsforsikring for Skib) war an solchen Evakuierungsaktionen beteiligt, berichtet Geschäftsführer Anders Hovelsrud. „Mit Diplomatie und in Zusammenarbeit mit privaten Sicherheitsunternehmen haben wir in den ersten Wochen zwei große Crews mit 45 Mitgliedern evakuiert.“ Die Rettung bringe ein anderes Problem mit sich: die Instandhaltung der Schiffe. „Wir konnten mit Reedern Crews organisieren, die sich um die Schiffe kümmern“, sagt er.

Die festliegenden Schiffe sind auch durch Beschuss und Minen gefährdet. Kurz nach Beginn des Krieges wurden mehrere zivile Schiffe von Ra-

keten getroffen. „Wir können nicht erwarten, dass irgendjemand auf einem Frachtschiff in der Region gerade sicher ist“, sagt Hovelsrud.

| Vermintes Gebiet | Die Zahl der Seeminen im Schwarzen Meer soll bei rund 400 liegen, schreibt der Makler Gallagher in seinem jüngsten Bericht. Wer sie gelegt hat, lässt sich kaum noch bestimmen, da Russland und die Ukraine den gleichen Minentyp aus Sowjetzeiten verwenden. Gallagher listet sieben Frachter auf, die während des Krieges attackiert wurden. „Die Schiffe, die sich noch in der Ukraine befinden, sind stark gefährdet, beschädigt zu werden“, heißt es.

Neben den potenziellen Schäden aus festliegenden Schiffen sind die Sanktionen gegen Russland eine He-



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

rausforderung für die Schiffsversicherer. „Das Thema ist ein ganz wichtiger Faktor für uns und beansprucht einen erheblichen Teil unserer Vertriebsaktivitäten“, sagt Justus Heinrich, Leiter des Schiffsversicherungsgeschäfts von AGCS in Zentral- und Osteuropa.

| Steigende Prämien | Versicherer und andere Unternehmen dürfen die Sanktionen nicht verletzen, sonst drohen hohe Strafen. „Wir handeln streng nach den rechtlichen Gegebenheiten, das ist aber sehr dynamisch“, sagt Heinrich. So könne die Antwort von letzter Woche darauf, was erlaubt und verboten ist, heute schon falsch sein.

Wie sich die Lage auf die Preise in der Seekasko-deckung auswirken wird, ist noch unklar. Einige Marktteilnehmer erwarten steigende Prämien. „Die Schäden werden zu höheren Rückversicherungsprämien führen“, sagt Hovelsrud. Und die seien Treiber für die Erstversicherungsprämien.

Trotz der Prämienhöhen der vergangenen Jahre sei die Seekaskoversicherung immer noch nicht in einem Bereich angekommen, in dem alle Anbieter profitabel arbeiten können, sagt AGCS-Mann Heinrich.

Jetzt engt die Schadenaufblähung den Spielraum der Anbieter zusätzlich ein. „Die Kosten für Stahl, Teile und Arbeitskraft werden voraussichtlich steigen, das deutet darauf hin, dass der typische Hull & Machinery-Schadenfall teurer werden wird“, schreibt der Makler Gallagher. Andererseits sei es „möglich, dass die Verlockung und, in einigen Fällen, der Druck, das Portfolio zu vergrößern, weitere Prämienhöhen ausbremsen könnten“. |...

UK P&I Club holt Beveridge

Der UK P&I Club holt William Beveridge von Newline als neuen Chief Underwriting Officer. Beveridge kommt als Nachfolger von Christopher Brown, der zur niederländischen Niederlassung (UKNV) nach Rotterdam wechselt. Den Standort in den Niederlanden hatte der UK P&I Club im Zuge des Brexit aufgemacht, um nicht den Zugang zum europäischen Binnenmarkt zu verlieren. Die meisten britischen P&I-Clubs haben deshalb Töchter in einem EU-Mitgliedstaat gegründet. Steamship Mutual hat ebenfalls in Rotterdam einen Standort.

Aon übernimmt Karl Köllner

Der Großmakler Aon kauft den Hamburger Spezialmakler Karl Köllner, der seine Stärke in der Waretransport- und Seekaskoversicherung hat. Das Unternehmen hat 34 Mitarbeiter und ist außer in der Transportsparte auch in der Vermittlung von Sachversicherungen an Großkunden tätig. Aon vergrößert damit seine Präsenz vor allem in der Seekasko-Sparte (Hull) deutlich. Durch den Zukauf gewinnt Aon hier acht Spezialisten hinzu. Aon will die Marke Köllner fortführen. Auch die vier Geschäftsführer bleiben an Bord: Thilo Paulsen, Ulfert Paulsen und Mathias Hofmann bei Karl Köllner-Gesellschaften, Stephan Winnege geht zu Aon.

„Prestige“-Fall nähert sich Ende

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat Ende Juni Spanien im Streit mit dem London P&I Club, dem Haftpflichtversicherer der 2002 gesunkenen „Prestige“, recht gegeben. Der Club muss Spanien also möglicherweise bald die vertragliche Höchstsumme von einer Milliarde Dollar an Kompensation für das Unglück zahlen. Der Untergang des Öltankers „Prestige“ verursachte vor 20 Jahren eine schwere Ölpest an der Küste Spaniens und Frankreichs. Das endgültige Urteil muss nun der britische High Court fällen.

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt

Verlag/Herausgeber

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

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

Dr. Martin Kröger,
Tel.: 040/350 97 0,
presse@reederverband.de

Redaktion

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

Anzeigen

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2022

Abonnements und Vertrieb

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

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

HMC/Michael Zapf

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

„Polarstern“ erforscht das Eis, „Polarstern II“ geht an den Start

••• Der von F. Laeisz bereederte Forschungseisbrecher „Polarstern“ ist in den Sommermonaten auf einer Arktisexpedition. Die Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen an Bord wollen unter anderem erforschen, wie das Meereis in den Randzonen schmilzt. Das Eis in diesen Regionen ist in den vergangenen Jahren um 40 Prozent zurückgegangen. Ein weiterer Untersuchungsgegenstand ist, wie Wärmeflüsse, die Wasserschichtung im Ozean und die Eis-Eigenschaften die Meereisschmelze kontrollieren – und wie sie einander beeinflussen. Dazu sind die Forscher auch auf dem Eis unterwegs, um dessen Dicke und Beschaffenheit zu untersuchen. Außerdem werden Messgeräte ausgebracht, die dann



Gut in Schuss. Die 40 Jahre alte „Polarstern“ soll demnächst eine Klassenerneuerung bis 2027 bekommen.

zum Teil mehrere Jahre lang Daten aufzeichnen.

Mehrere Jahre wird es auch dauern, bis die neue „Polarstern II“ am Start sein wird. Unter Federführung des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) ist das Vergabeverfahren für den Neubau gestartet, an dem sich Werften aus ganz Europa beteiligen können. Die Reederei Laeisz steht dem AWI als fachkundiger Ratgeber zur Seite und wird die Neubaufaufsicht betreuen. 2023 sollen die Arbeiten auf der Werft beginnen, die den Zuschlag erhält. Die Vorgängerin hat mittlerweile 1,8 Millionen Seemeilen im Dienste der Forschung zurückgelegt. www.awi.de

Foto: AWI



Foto: TUI Cruises

Verbindung. Kreuzfahrer beziehen während der Liegezeit Ökostrom.

„Mein Schiff 6“ nutzt Landstrom in Kiel

••• Nach einem erfolgreichen Integrationstest gehört die „Mein Schiff 6“ nun auch zu den landstromfähigen Schiffen in Kiel. Der Hafen legt einen starken Fokus auf die Versorgung möglichst vieler Schiffe mit der Landstromanlage am Ostseekai, die im vergangenen Jahr in Betrieb genommen wurde. Die „Mein Schiff 6“ ist nach der „Mein Schiff 4“ bereits das zweite Schiff von TUI Cruises, das Kiel in dieser Saison anläuft und über die technische Umrüstung und entsprechende Kommissionierung zur Landstromnutzung verfügt.

www.meinschiff.com

Wrack in der Trave: archäologische Sensation

••• Bei Vermessungsarbeiten in der Travemündung vor Lübeck ist das rund 400 Jahre alte Wrack eines Frachtseglers entdeckt worden. Die Überreste des etwa 20 Meter langen Holzrumpfs liegen mitsamt der Ladung in elf Metern Wassertiefe – ein bedeutender archäologischer Fund. Es ist die erste derartige Entdeckung in der westlichen Ost-

seeregion. Das Archäologenteam der Stadt erhofft sich durch die Bergung und Untersuchung des vermutlich aus dem 17. Jahrhundert stammenden Handelsschiffs wertvolle Erkenntnisse zur Geschichte Lübecks und den historischen Handelsbeziehungen der Stadt innerhalb des Städtebunds der Hanse.

Untersuchung. Das Wrack in der Trave könnte aus der Spätphase der Hanse um 1650 datieren.



Foto: Christian Howe



Sammler. Gründer und CEO Boyan Slat hat dem Plastik in den Weltmeeren den Kampf angesagt.

Fotos: The Ocean Cleanup



100.000 kg Plastikmüll aus Pazifik gefischt

••• „The Ocean Cleanup“ kann einen Meilenstein vermelden: Die Initiative hat offiziell mehr als 100.000 Kilogramm Plastik aus dem Great Pacific Garbage Patch (GPGP) entfernt. Seit dem Einsatz im August 2021 hat das System 002 (oder „Jenny“) bei 45 Einsätzen 101.353 kg Plastik gesammelt und dabei eine Meeresfläche von über 3.000 km² gesäubert – das entspricht der Größe von Luxemburg. Zusam-

men mit den 7.173 kg Plastik, die von früheren Prototypen erfasst wurden, hat „The Ocean Cleanup“ nun 108.526 kg Plastik aus dem GPGP gesammelt – mehr als das kombinierte Gewicht von zweieinhalb Boeing 737-800. Laut einer Studie von 2018 beläuft sich die Gesamtmenge des Plastiks inkl. Outer GPGP auf 100.000 Tonnen, sodass nun 0,1 Prozent geschafft sind.

www.theoceancleanup.com

Erfolgreicher Neustart für Sea Cloud

••• Sea Cloud Cruises ist nach eigenen Angaben gut aus der Coronazeit rausgekommen. „Wir haben uns in der Zwangspause auf unsere Stärken besonnen, neue Destinationen und auch Programme für jüngere Zielgruppen entwickelt“, sagt Geschäftsführer Daniel Schäfer. Unter anderem stehen erstmals US-amerikanische Häfen auf dem Kurszettel; außerdem hat Sea Cloud Cruises die thematischen Reisen rund um Kulinariik, Kunst und Kultur ausgebaut. Ein Beispiel dafür ist eine Reise von Genua nach Valencia als Hommage an den französischen Chansonier Georges Brassens, zu der die „Sea Cloud II“ im Oktober aufbricht.

www.seacloud.com

Nachhaltig. Die Windjammer verzichten weitgehend auf Motorkraft.

Foto: SEA CLOUD CRUISES



Foto: Aida Cruises

Dekarbonisierung. Zertifizierte Biokraftstoffe bringen 80 bis 90 Prozent CO₂-Reduzierung.

Premiere: „AIDAprima“ tankt Biokraftstoff

••• Die Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises hat erstmals eines ihrer Schiffe mit Biokraftstoff betankt. Wie das Unternehmen mitteilte, erhielt die „Aidaprima“ während ihrer Liegezeit in Rotterdam eine Mischung aus marinem Biokraftstoff, der zu 100 Prozent aus

nachhaltigen Rohstoffen wie beispielsweise Altspeiseöl hergestellt wurde, und Marinegasöl. Das Projekt stelle einen wichtigen Meilenstein in der Dekarbonisierungsstrategie des Unternehmens dar, sagte AIDA Cruises-Präsident Felix Eichhorn. www.aida.de



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

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



Der Mann im Strom

Auftragslage. Bei
den Hansatauchern
läuft alles nach Plan



| Porträt | Ob im Hafenbecken oder auf See: Die Hansataucher springen seit über 50 Jahren für ihre Kunden ins kalte Nass. Normen Günzlein und seine Kollegen warten und reparieren unter Wasser Schiffe & Co. – und halten auch Ausschau nach Explosivem.

Text: Sabrina Junge; Fotos: Joerg Schwalfenberg

Aufgeflechte Safes, scharfe Waffen, verlorene Ringe und Uhren: Wir haben recht schon vieles unter Wasser gefunden“, berichtet Normen Günzlein. „Am nervigsten sind eigentlich die E-Scooter. Davon finden wir in letzter Zeit einfach zu viele in Elbe und Alster.“ Günzlein ist Berufstaucher. 2010 ging er bei den Hansatauchern in die Lehre. „Mein Vater Claus Günzlein hat die Firma 1968 mit einem Kollegen gegründet. Da bot sich das irgendwie an“, so Günzlein. Zwei Jahre absolvierte er sämtliche Lehrgänge zu den Themen Sicherheit, Medizin, Gerätetechnik und Regularien. Vieles drehte sich dabei um die Abläufe beim Tauchen, die klassischen Taucherkrankheiten und wie man unter Wasser in bestimmten Situationen reagiert. „Nach der Ausbildung bin →



Equipment. Mit Kran und Taucherponten heben die Hansataucher schwere Funde vom Grund und heiven sie an Bord.



Team. In den letzten Jahren ist die Firma stark gewachsen. Vor allem die Kampfmittelbergung spült viele Tauchgänge in das Auftragsbuch von Günzlein & Co.

→ ich als Berufstaucher ein bisschen um die Welt getingelt. Ich war u. a. in Norwegen, Thailand, Italien, Holland: Meistens habe ich dort im Offshore-Bereich gearbeitet", erzählt der 37-Jährige. 2015 kehrte er schließlich zu den Hansatauchern zurück.

Seitdem hat sich einiges getan: Der gebürtige Hamburger leitet nun das Unternehmen gemeinsam mit seinem Bruder Jan. Vater Claus hat sich derweil aus dem operativen Geschäft zurückgezogen. Als Geschäftsführer legt Normen Günzlein die Tauchrüstung nur noch selten an. „Leider," sagt er. „Ich schätze, ich bin 90 Prozent im Büro und manage die Aufträge.“

| Gut ausgelastet | Auf der To-do-Liste stehen dabei regelmäßig Arbeiten für die Reeder. Etwa Schiffswartungen, Klassenverlängerungen und Reparaturen. „Wir nehmen für sie Unterwasserschweißungen vor, kümmern uns um Ruderaus-

waschungen oder polieren die Propeller – das steigert die Leistungsfähigkeit der Schiffe", erklärt Günzlein. Und manchmal stehen auch „Tüdelaufgaben" an. „Wenn sich beispielsweise beim Ankerlassen die Kette verheddert – die tüdeln wir dann wieder auseinander", so Günzlein. „Früher mussten wir für solche Aufträge auf See immer Schiffe chartern. Seit dem letzten Jahr haben wir endlich ein eigenes Seeschiff", sagt er. Die „HT01 Claus" – benannt nach Papa Günzlein.

Insgesamt habe seine Firma für einen Großteil der deutschen Reeder gearbeitet, schätzt Günzlein. Um die Fülle an Aufträgen zu meistern, ist das Team in den letzten Jahren stark gewachsen. „Als ich hier angefangen habe, waren wir so 15 Männer, mittlerweile arbeiten und tauchen etwa 40 Leute für uns", so Günzlein. Jedes Jahr lassen sie ihre Tauchtauglichkeit bei einer arbeitsmedizinischen Untersuchung checken – Sicherheit geht eben

vor. Einsätze haben sie dabei nicht nur in Hamburg: „Wir betreuen den gesamten norddeutschen Raum." Seit 2016 sind die Hansataucher auch rund um Berlin und Brandenburg mit einem eigenen Flottenstützpunkt vertreten.

| Explosive Funde | Ein weiteres wichtiges Arbeitsfeld für die Hansataucher ist die Kampfmittelbergung auf Wasserflächen und in Uferbereichen. „Gerade wenn gebaut wird, werden wir gerufen, um die Gewässer nach Weltkriegsbomben, Minen und Granaten abzusuchen. Werden wir bei unseren Tauchgängen fündig, rückt der Kampfmittelräumdienst an", sagt er.

Seit 2003 sind die speziell ausgebildete Kampfmittelbergungstaucher und Räumstellenleiter im Einsatz. Ein aufregender Job ist es aber auch ohne Bomben. Dass er in die Taucherflossen seines Vaters getreten ist, bereut Günzlein jedenfalls nicht. |...



Foto: Hansataucher

Aufstieg. Seit 2017 ist Normen Günzlein Geschäftsführer. Er leitet das Unternehmen gemeinsam mit seinem Bruder Jan.



Unterwegs. Volle Fahrt voraus geht es zum nächsten Auftrag.



Upgrade. Die „HT01 Claus" ist das erste eigene Seeschiff der Hansataucher.

Einsatz. Für ihre Kunden springen die Hansataucher regelmäßig ins kalte Nass.



HANSATAUCHER

Mit allen Wassern gewaschen

••• 1968 gründeten Leopold Krüger und Claus Günzlein die Firma Hansataucher. Schon damals war die Nachfrage nach mobilen Einsatzteams für Schiffsinspektionen und Schiffsbodenreinigungen groß. Das Unternehmen etablierte sich auch schnell in der

Bautaucherei. So wirkten die Hansataucher bei großen Hamburger Projekten wie dem Elbtunnelbau 1970 und 2001, dem Ausbau sämtlicher Containerterminals und dem Bau von Schiffshebewerken und Schleusen mit.

www.hansataucher.de



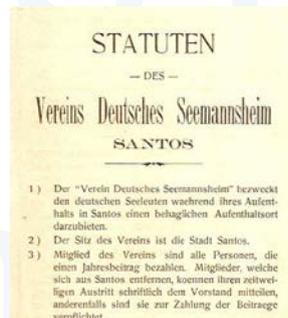
| Serie | Die Deutsche Seemannsmission und ihre Mitarbeiter kümmern sich in weltweit 16 Hafenstädten um die Probleme der Seeleute. In einer Serie stellen wir die einzelnen Standorte vor. **Teil 1: Santos**



Skyline. Santos im Bundesstaat São Paulo, Brasilien, hat 434.000 Einwohner und ist die bedeutendste Hafenstadt Südamerikas. Hier befindet sich auch der größte Containerhafen des Kontinents.

Seemannsmission beginnt mit der Entdeckung, dass Menschen an Bord von Schiffen leben und arbeiten – so lautet der einfache, aber wunderbar passende Leitspruch der Deutschen Seemannsmission (DSM). Denn es ist die Arbeit mit und für Menschen, die täglich in den Seemannsmissionen geleistet wird. Gegründet im Jahr 1886, betreibt die zur evangelischen Kirche gehörende Institution heute 16 Einrichtungen in deutschen Häfen und 16 weitere in anderen Ländern. Insgesamt arbeiten dort mehr als 700 Frauen und Männer haupt- und ehrenamtlich, die sich für das Wohlergehen und die Rechte von Seeleuten – ganz gleich welcher Konfession und Nationalität – engagieren. Im Jahr 2021 haben sie trotz der Einschränkungen durch die Pandemie über 14.000 Schiffe besucht und über 130.000 Kilometer zurückgelegt, um für Seeleute da zu sein.

„Die Deutsche Seemannsmission und ihr Einsatz für die Menschen an Bord sind von unschätzbarem Wert für die maritime



Gemeinschaft“, erklärt VDR-Präsidentin Gaby Bornheim. „Der VDR unterstützt deshalb ihre Arbeit und trägt damit seinen Teil dazu bei, dass die Deutsche Seemannsmission mit ihren internationalen Standorten auch weiterhin eine zentrale Anlaufstelle für die Sorgen und Nöte von Seeleuten aus aller Welt bleibt.“

In einer Serie stellt die „Deutsche Seeschifffahrt“ DSM-Standorte und ihre Mitarbeiter vor. Erste Station ist Santos, Brasilien.

Urkunde. 1912 als Einrichtung für Deutsche Seeleute gegründet, ist die Mission heute längst ein internationaler Treffpunkt.

Seit Januar 2022 leitet Kathrin Grund die Einrichtung in Santos, zuvor war sie dort drei Jahre als Freiwillige im Einsatz. Gemeinsam mit Pastor Felipi Schutz Bennert betreut sie Seeleute im größten Hafen Lateinamerikas. „Die Seemannsmission Santos ist ein toller Ort zum Ankommen. Vielen Dank für eure Arbeit“, hören wir die Seeleute bei unseren Besuchen an Bord sagen, so Grund.

Zuvor hat sie während einer zweimonatigen Einarbeitungsphase verschiedene Stationen der Deutschen Seemannsmission in Deutschland, Belgien und Frankreich kennengelernt. „Vor allem der Austausch mit Kollegen und das Kennenlernen verschiedener lokaler Gegebenheiten waren mir sehr wichtig, und ich habe viele interessante Eindrücke mitgenommen.“

| Nah am Wasser | Im Mai nahmen Grund und Bennert an der Weltkonferenz der DSM e.V. in Bad Bederkesa teil, und anschließend war Bennert weitere fünf Wochen zur Einarbeitung in den Stationen



Global. Die neue Missionsleiterin Kathrin Grund (o.l.) und Pastor Felipe Schutz Bennert (u. l.) haben vor Beginn ihrer neuen Tätigkeit zahlreiche internationale DSM-Stationen besucht.



Zentrale Anlaufstelle

●●● Die Deutsche Seemannsmission in Santos ist Teil der lutherischen Kirche Brasiliens. Sie betreibt die Station zusammen mit der katholischen Seemannsmission „Stella Maris“. Das Missionsgebäude ist zentral gelegen und befindet sich in direkter Nähe zum Hafen und dem historischen Stadtzentrum. Die Mitarbeiter der Seemannsmission besuchen jedes Jahr rund 2.800 Schiffe, um den Besatzungen Hilfe anzubieten, um sich ein Bild über die Situation an Bord zu machen und um Zeitungen und Magazine in verschiedenen Sprachen zu verteilen.

santos.seemannsmission.org



Traumstrand. Die wichtigste Hafenstadt Brasiliens zieht eine acht Kilometer lange Promenade.

Hamburg, Cuxhaven und im belgischen Antwerpen. In Santos besucht er Schiffsbesatzungen im Hafen und veranstaltet auf Wunsch auch Gottesdienste an Bord. Außerdem leistet er Seeleuten Beistand im Krankenhaus oder im Gefängnis. Die Arbeit ist für Bennert sehr erfüllend: „Zum einen arbeite ich als Pastor in der Gemeinde, und zum anderen bin ich als Portchaplain für Seeleute in Santos da.“

Jährlich laufen mehr als 5.000 Schiffe den Hafen an. Hier ist die Seemannsmission seit 1912 tätig. Schon immer war sie eine Institution, die die Würde des Menschen achtet. Der Verwalter des Seemannsheims, Pastor Hahn, schreibt im Jahr 1926: „An die deutschen Seeleute. Hiermit werden Sie herzlich eingeladen, bei Ihrem Aufenthalt in Santos das Deutsche Seemannsheim zu besuchen.“

„Das wirklich Schöne in Santos ist, dass das Stadtzentrum nicht weit vom Hafen entfernt ist“, sagt Bennert. Auch das Seemannszentrum liegt in der Nähe von Supermärkten, Einkaufszentren und Restaurants und bietet Platz für Sport, Musik und Entspannung sowie Möglichkeiten für den Kontakt mit der Familie.

| Pandemie im Fokus | Eine große Herausforderung ist die Unterstützung der Seeleute im Hafen: Seit Beginn der Pandemie hat die brasilianische Gesundheitsbehörde

den Hafen gesperrt, d. h. Crews dürfen das Schiff nicht verlassen. Zwar hat Brasilien das Seearbeitsübereinkommen, MLC 2006, unterschrieben und sich damit verpflichtet, sich für die soziale Betreuung von Seeleuten einzusetzen – doch viel wurde davon noch nicht umgesetzt.

„Wir hoffen sehr, dass die Seeleute bald von Bord gehen können und wir ihnen Santos und das Zentrum zeigen können. Viele fühlen sich eingesperrt an Bord, wie Gefangene. Die meisten von ihnen sind geimpft und verstehen nicht, warum sie nicht von Bord dürfen. Umso wichtiger sind unsere Besuche bei den Seeleuten geworden. Wir brauchen uneingeschränkten Zugang zum Hafen“, sagt Grund.

Um mehr Aufmerksamkeit auf die Station zu lenken, sind Artikel und Interviews in den lokalen Medien sowie Projekte u. a. mit dem Goethe-Institut in São Paulo geplant. Unterstützt werden die Missionsmitarbeiter dabei auch vom deutschen Generalkonsulat in São Paulo und dem örtlichen ITF-Inspektor.

Ab August wird Joana, eine Theologiestudentin aus dem Süden Brasiliens, ein fünfmonatiges Praktikum in der Kirchengemeinde absolvieren und die Seemannsmission unterstützen. Für Bennert ist das eine tolle Möglichkeit, die Arbeit der Station bekannter zu machen – er freut sich schon auf neue Ideen und Austausch. |●●



Engagement. Pastor Bennert, Missionsleiterin Grund und ITF-Inspektor Renialdo Salustiano kämpfen für eine bessere Behandlung der Seeleute.

Der Schlüssel zum Erfolg

| Know-how | Die Hochschule Bremen erweitert ihre Präsenz in Airport-Stadt mit einem „Center for Aerospace and Maritime Systems“ und baut die enge Kooperation mit Unternehmen aus.

Die Hochschule Bremen (HSB) wird künftig noch stärker in der Airport-Stadt präsent sein. Sie plant, dort ihre Kompetenzen in den Feldern Schiffbau, Nautik, Logistik sowie Luft- und Raumfahrt zu bündeln. Ziel ist es, die inter- und transdisziplinäre Zusammenarbeit zu stärken. Als zentrales Element für Studium, Forschung und Transfer soll am Flughafendamm ein Simulationszentrum für die See-, Luft- und Raumfahrt entstehen.

Der Bremer Senat hat Anfang Juli beschlossen, die Gebäude der Verkehrsfliegerschule der Lufthansa Aviation Training (LAT) zu kaufen. Damit schafft er die Basis für eine Stärkung der für das Land Bremen zentralen Wirtschafts- und Innovationsbereiche maritime Wirtschaft sowie Luft- und Raumfahrt.

| Neue Möglichkeiten | Der Zuwachs von insgesamt 9.250 Quadratmetern Nutzfläche ermöglicht es außerdem, die bestehende Zusammenarbeit mit Partnern aus Wirtschaft und Forschung zu vertiefen und neue Kooperationen einzugehen. Mit dem Ankauf des ca. 25.000 Quadratmeter großen Areals durch die Senatorin für Wissenschaft und Häfen ergeben sich weitere zukunftsweisende Potenziale für die Wissenschafts- und Wirtschaftsförderung. So lassen sich weitere Unternehmensansiedelungen, Räumlichkeiten für Spin-offs und Start-ups im Bereich Mobilität im Umfeld der HSB realisieren.

„Die HSB ist mit ihren Kompetenzen in den Bereichen Logistik, Schiffbau, Nautik, Luft- und Raumfahrt eine attraktive Partnerin für Unternehmen und Forschungseinrichtungen. Ziel der HSB ist es, gemeinsam mit ihnen das Potenzial für Innovationen zu fördern und Impulse für die regionale Entwicklung zu geben. Wir entwickeln in der Airport-Stadt einen neuen, innovativen Campustyp, der Unternehmen und Wissenschaft in einem bundesweit einmaligen ‚Center for Aerospace and Maritime Systems‘ zusammenbringt“, sagt HSB-Rektorin Prof. Dr. Karin Luckey.



Chance. Die Erweiterung entspannt die räumliche Situation der Hochschule und erhöht ihre Attraktivität.

Foto: Hochschule Bremen – Thomas Köke

ATTRAKTIVES MARITIMES ANGEBOT

Internationaler Studiengang Shipping and Chartering

Der „Shipping and Chartering Bachelor of Arts“ an der Hochschule Bremen vermittelt Wissen im maritimen Transportsektor. Der englischsprachige Vollzeitstudiengang bietet in sieben Semestern ein breites Lehrangebot aus den Bereichen maritime Wirtschaft, Management und Recht sowie Nautik und Technik. Auch ein Auslandspraktikum gehört dazu. So

werden Studierende fit gemacht für internationale Entwicklungen und die globale Wirtschaft. „ISSC-Absolvent:in entwickeln durch die vermittelten Kenntnisse Allrounderqualitäten, die es ihnen ermöglichen, auf internationalem Niveau in der maritimen Wirtschaft Führungsaufgaben wahrzunehmen“, sagt ISSC-Studienleiterin Prof. Suzette Suarez.

| Wichtige Synergien | Wissenschaftssenatorin Dr. Claudia Schilling nennt die Erweiterung „eine einmalige Chance für die Hochschule, bestehende Flächendefizite auszugleichen und einen spannenden Standort in bester Lage zu erschließen.“ Es ergebe sich so ein weiterer Verknüpfungspunkt zwischen Wissenschaft auf der einen und Wirtschaft auf der anderen Seite, der wichtige Synergien schafft.“

Knapp die Hälfte der Gesamtfläche (rund 5.500 Quadratmeter) nutzt die HSB bereits in Anmietung: Maritime Arbeitsfelder wie der Internationale Studiengang Ship Management – Nautical Sciences, der Internationale Studiengang Shipping and Chartering (s. Kasten oben) sowie der Studiengang Schiffbau und Meerestechnik zogen im April als Erste in die Airport-Stadt um. ●●●

Spezialität.

Der Transport von
Flugzeugkomponenten
gehört zum
Tagesgeschäft.



Fotos: Otto Wulf

Zugkräftig seit 100 Jahren

| Jubiläum | Vom „Taucher Wulf“ zum internationalen Seelogistiker. Die Cuxhavener Schleppreederei Otto Wulf feiert ihr 100-jähriges Bestehen.



Familienunternehmen. Der „Taucher O. Wulf“ bildete vor 100 Jahren die Keimzelle der Firma – heute führen Andreas Wulf (links) und Sören Wulf (rechts) die international agierende Schlepp- und Transportreederei. Sörens Vater Otto (Mitte) war von 1966 bis 2015 Geschäftsführer.

Mit dem Kauf eines Kabellegers 1921 fängt alles an: Otto Wulf, damals 34 Jahre alt und bis dato Fischer, erwirbt ihn aus dem Nachlass der Kaiserlichen Marine. Das Schiff ist nur 20 Meter lang und 5,50 Meter breit und hat eine Leistung von 70 PS. Otto Wulf lässt es nach seinen Vorstellungen zum Bergungsfahrzeug „Taucher O. Wulf“ umrüsten. Vor 100 Jahren, am 11. Juli 1922, gründet Wulf laut Gewerbeanmeldeschein in Cuxhaven seinen selbstständigen Betrieb als „Tauch- und Bergungsgeschäft“.

Es ist die Geburtsstunde des Unternehmens Otto Wulf – heute eine international agierende Schlepp- und Transportreederei in vierter Generation. „Die vergangenen 100 Jahre waren für unsere Firma sehr bewegend: Wir haben mit Ankerbergungen und kleineren Hilfeleistungen auf der Elbe begonnen. Kontinuierlich haben wir unsere Flotte und Dienstleistungen ausgebaut und modernisiert. Sehr oft konnten wir anderen Schiffen und vor allem deren Besatzungen mit unseren Bergungsaktionen zur Seite stehen“, erklärt Andreas Wulf, einer der beiden Geschäftsführer. Der Familienbetrieb habe sich immer wieder neue Geschäftsfelder erschlossen.

So sind Wulf-Schlepper und -Pontons seit den 2000er-Jahren vor allem bei Seetransporten im Energiesektor und hier vor allem im Offshore-Wind-Bereich im Einsatz. Zu den Highlights gehört die erfolgreiche Zusammenarbeit mit Airbus seit 2005. Das Wulf-Spezialschiff „Kugelbake“ bringt regelmäßig großvolumige Flugzeugkomponenten von Nordenham nach

Finkenwerder – weit über 1.000 solcher Fahrten hat die „Kugelbake“ bisher absolviert. „Was uns bis heute auszeichnet und antreibt, ist unser Wille, immer schnell, zuverlässig und kompetent zu handeln und Höchstleistungen für unsere Kunden zu erbringen“, sagt der zweite Geschäftsführer Sören Wulf. „Gleichzeitig wagen wir den Blick nach vorn – sei es im Bereich der konsequenten Digitalisierung oder in Bezug auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz.“

| Breites Spektrum | Mit einer Flotte von Hochleistungsschleppern mit bis zu 4.500 PS, mit Pontons mit einer Tragfähigkeit von bis zu 10.000 Tonnen und dem 80 Meter langen Spezialtransporter „Kugelbake“ sieht sich die Firma heute für alle Anforderungen auf See bestens gerüstet – seien es Schleppdienste, Taucher- und Bergungsarbeiten, Seetransporte, Schwimmkraneinsätze, komplexe Überführungen von Schiffbau- oder Flugzeugteilen sowie von Brückenkonstruktionen oder der Transport langer Komponenten von Windkraftanlagen. Auch Seeschiffsassistentz und Pontonvercharterungen sowie die Vermietung von Spezialtechnik bieten die Cuxhavener an – und das bis in ferne Gefilde: Der Spezialschlepper „Havanah“ etwa ist im Persischen Golf im Einsatz.

Der Krieg in der Ukraine, die gestörten Logistikketten weltweit und die spürbaren Auswirkungen der Klimakrise sind auch für die Reederei Wulf herausfordernd. Aber das Unternehmen hat es über ein ganzes Jahrhundert geschafft, sich immer wieder anzupassen. „Mit Pionierarbeit kennen wir uns aus, neue Herausforderungen nehmen wir an und suchen nach passenden Lösungen“, sagt Andreas Wulf. Und Sören Wulf ergänzt: „Bei allen Veränderungen, mit denen wir uns auseinandersetzen, vertrauen wir immer auf die Grundwerte unseres Familienunternehmens – Fairness, Verlässlichkeit und Optimismus.“ ●●●

Schatzsuche stört

| Kriegsgräber | In der Ostsee ist es zur Mode geworden, nach untergegangenen Schiffen zu tauchen. Doch der vermeintliche Freizeitspaß ist vor allem eines: pietätlos.

Text: Christian Lübcke (Volksbund e.V., Hamburg)

Schon immer hat die Suche nach Schätzen Menschen fasziniert. Ein ganz besonderes Objekt der Begierde: das Bernsteinzimmer. Ein Prunksaal aus Bernstein-, Gold- und Spiegelementen, der im Oktober 1941 von der Wehrmacht aus dem Katharinenpalast bei St. Petersburg geraubt und nach Königsberg in Ostpreußen gebracht wurde. Seit Frühjahr 1945 gilt das Bernsteinzimmer als verschollen. Aberdutzende Schatzsucher und Hobbyforscher haben seitdem versucht, den Schatz zu finden. Man vermutete das Bernsteinzimmer bereits in unterirdischen Bunkern, Bergstollen und vergrabenen Zügen. Seit geraumer Zeit verlagern sich die Hobbyforscher aber zunehmend auf die Ostsee.

Sie folgen damit einer von vielen Legenden, nach der das Bernsteinzimmer gar nicht auf dem Landweg, sondern auf dem Seeweg in den Westen gebracht werden sollte. Zuletzt verkündeten zahlreiche Medien im September 2021, ein polnisches Team stehe kurz davor, das Bernsteinzimmer zu finden. Im Zentrum

der Aufmerksamkeit: der Dampffrachter „Karlsruhe“ aus Hamburg.

Das Schiff wurde am 13. April 1945 vor Stolpmünde durch einen Angriff sowjetischer Flugzeuge versenkt. 2019 untersuchen polnische Taucher mithilfe eines Roboters das Wrack, das mit 80 Metern verhältnismäßig tief liegt. Die Coronapandemie und schlechtes Wetter verhindern zunächst weitere Tauchgänge, doch die großen Kisten im Rumpf der „Karlsruhe“ sehen überaus verheißungsvoll aus. Im September 2021 ist es so weit: Das Tauchteam kehrt zurück. Zwölf Tage dauert das Unternehmen. Der Zugang zum Laderaum ist schwierig. Lange Aufenthalte in dieser Tiefe sind für Sporttaucher nicht ungefährlich. Letztlich wird eine besonders vielversprechende Kiste aus dem Frachtraum gehievt und mit nach Danzig genommen. Glasplatten, Getriebekabel, Werkzeug, Teile einer Anhängerkupplung: Der „Schatz“ entpuppt sich als Werkstattkiste einer Wehrmachtinstandsetzungseinheit. Das Tauchteam lässt sich aber nicht entmu-

tigen. Es gibt noch viele Wracks in der Ostsee, die infrage kommen.

| Seekriegsgrab als Baustelle | Eine Episode, die zum Schmunzeln anregt – oder doch nicht? Als die „Karlsruhe“ versenkt wurde, befanden sich neben der 20-köpfigen Besatzung 150 teilweise verwundete Soldaten und über 900 zivile Flüchtlinge an Bord. Es waren Frauen, Kinder und alte Menschen. Jungen Männern wurde damals die Flucht in den Westen verweigert. Als das Schiff von den sowjetischen Flugzeugen angegriffen wurde, gab der Kapitän zunächst den verzweiferten Befehl, alle Kinderwagen an Bord auf das Hauptdeck zu stellen, um anzuzeigen, dass das Schiff voller Flüchtlinge sei. Die Geste blieb jedoch ohne Wirkung.

Ein ungleicher Kampf entbrannte. Der Besatzung gelang es, eines der Flugzeuge abzuschießen, dann wurde die „Karlsruhe“ von einer Bombe und einem Torpedo getroffen. Das Schiff sank innerhalb von sieben Minuten, weniger als 150 Menschen überlebten, darunter nur

Fotos: Volksbund, Photo by Vlad Tchompalov on unsplash.com



Enttäuschung.
Die großen Kisten enthielten keine Preziosen, sondern simples Werkzeug.



Gebeine. Zahlreiche Kriegssopfer haben in der Ostsee ihre letzte Ruhestätte gefunden.

Totenruhe

eine Handvoll der über 130 Kinder. Die „Karlsruhe“ ist seitdem ein deutsches Seekriegsgrab. Die Gebeine der Toten liegen noch immer im Rumpf des Schiffes – sie lagen dort auch zu dem Zeitraum, als das polnische Team dort das Bernsteinzimmer suchte und den Frachtraum in eine Baustelle verwandelte. Die Rechtslage ist eigentlich eindeutig: § 168 StGB stellt die Störung der Totenruhe unter Strafe. Doch die Praxis zeigt, dass dies die Schatzsucher nicht abschreckt.

Der Fall der „Karlsruhe“ ist nur einer von vielen. Alleine in den letzten drei Kriegsmonaten wurden in der Ostsee über 250 Schiffe und Boote versenkt. Viele von ihnen transportierten Flüchtlinge aus Ost-

preußen in den Westen. Die bekanntesten Fälle: „Wilhelm Gustloff“, „Goya“ und „Steuben“. Allein mit diesen drei Schiffen gingen über 17.000 Menschen in den Tod. Von einer Totenruhe unter Wasser kann jedoch keine Rede sein. Verschiedene Unternehmen und Verbände bieten Tauchgänge zu Seekriegsgräbern an oder setzen sich für eine Ausweitung des Tauchtourismus ein. Die Ostsee ist an vielen Stellen kaum 25 Meter tief – ideale Bedingungen für Sporttaucher.

| Tausende von Toten | Für Angehörige ist der Gedanke, dass die Ruhestätten der

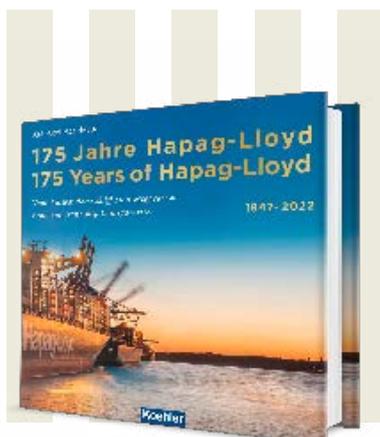
eigenen Vorfahren zu einem Tummelplatz für Hobbyforscher und Souvenirjäger werden, unerträglich. Gleiches gilt für zahlreiche namhafte Reedereien, deren Besatzungen und Passagiere in einem Seekriegsgrab ihre letzte Ruhe gefunden haben – darunter etwa Bugsier, Leonhardt & Blumberg, Ernst Russ oder Norddeutscher Lloyd (heute Hapag-Lloyd).

Der Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V. organisiert eine Konferenz der Ostsee-Anrainerstaaten am Internationalen Seegerichtshof, um den Schutz für deutsche Seekriegsgräber zu verstärken. Angehörige von Seekriegstoten und betroffene Reedereien können sich dorthin wenden (E-Mail: hamburg@volksbund.de). Der Volksbund ist ein gemeinnütziger Verein und kümmert sich im Auftrag der Bundesregierung um die Pflege deutscher Kriegsgräber im Ausland. |...

Tauchziel. Das Wrack des 1905 gebauten Frachters „Karlsruhe“ galt als möglicher Fundort des Bernsteinzimmers.



| PUBLIKATIONEN |

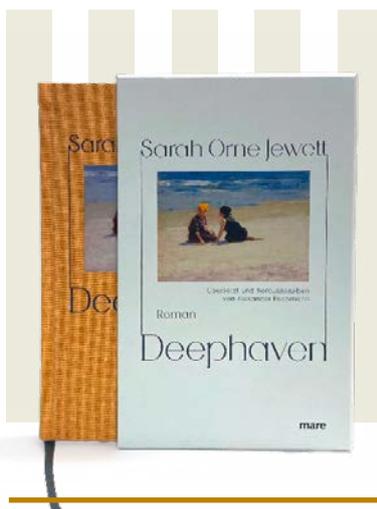


Das Jubiläumsbuch

●●● Schnell über den großen Teich: Die im Jahr 1847 in Hamburg gegründete Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft startet mit Segelschiffen, die deutsche Emigranten zuverlässig von Hamburg nach New York befördern. 175 Jahre später gehört Hapag-Lloyd AG mit einer Flotte von 250 Containerschiffen und über 13.000 Mitarbeitern in 129 Ländern zu den weltweit führenden Linienreedereien.

Ein neues Buch anlässlich des Firmenjubiläums (siehe auch Q2/22) dokumentiert nun die eindrucksvolle Unternehmenschronik. Die ist immer auch stark geprägt von den politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen und Ereignissen ihrer Zeit: Ob Rückschläge nach den zwei Weltkriegen, die „Erfindung“ der Kreuzfahrt, der Beginn der Container-Ära, die Fusion mit dem Bremer Lloyd, Aufbau und später Verkauf der Tourismus-Sparte sowie Expansion des Kerngeschäfts oder klimafreundliche Umrüstung der Flotte – die zahlreichen Kapitel der Hapag-Geschichte sind flankiert von sehenswerten Bildern aus dem Hapag-Archiv. Eine maritime Zeitreise durch die deutsche Geschichte.

Kai-Axel Aanderud. 175 Jahre Hapag-Lloyd: Vom Auswandererschiff zum Megacarrier. Koehler. 220 Seiten. Zweisprachig. 39,90 Euro.



Die Wiederentdeckung

●●● Neuengland, 1877: „Alles in Deephaven stand mehr oder weniger unter dem Einfluss des Meeres“, schreibt Sarah Orne Jewett. In ihrem Roman verbringen Helen und Kate einen Sommer in der fiktiven amerikanischen Küstenstadt Deephaven. Dort tauchen die Bostoner Freundinnen ein in die Erzählungen ihrer neuen Nachbarn, trinken Tee mit der Frau des Leuchtturmwärters, treffen Fischer Danny, dessen große Liebe einer Katze galt, und Kapitän Sands, der sich wehmütig an seine Abenteuer auf hoher See erinnert.

Jewetts Roman ist eine Ode an die Freundschaft, liefert Einblicke in eine längst vergangene Epoche und zelebriert die Freiheit und Unbekümmertheit der Protagonistinnen – ein bisschen Jane Austen mit maritimem Touch. Erstveröffentlicht wurde der Roman 1877, dank Alexander Pechmanns Übersetzung liegt „Deephaven“ erstmals auf Deutsch vor. Eine literarische Wiederentdeckung, die von den lebendigen Beschreibungen der eigenwilligen Küstenbewohner lebt. Die kommt nicht von ungefähr: Jewett verarbeitete darin ihre eigenen Erlebnisse an der Küste von Maine.

Sarah Orne Jewett. Deephaven. mareverlag. 208 Seiten. 28,00 Euro



Der Podcast

●●● Rolf Habben Jansen (Hapag-Lloyd-CEO) war da, Ulrich Ulrichs (Briese Schifffahrt) auch, ebenso wie Ex-VDR-Präsident Alfred Hartmann, Niedersachsens Wirtschaftsminister Bernd Althusmann, die neue maritime Koordinatorin Claudia Müller und VDR-Hauptgeschäftsführer Martin Kröger: Sie alle haben sich beim „HANSA Podcast“ zum Branchenplausch begeben. Die Anfang 2020 gestartete Interview-Serie kommt inzwischen bereits auf 50 Folgen. „Wir wollten ein neues Format schaffen, um interessante Köpfe aus der maritimen Welt zu Wort kommen zu lassen“, erklärt HANSA-Chefredakteur Krischan Förster das Konzept.

Wer den Podcast noch nicht kennt, sollte unbedingt mal Reinhören. Förster und seinen Kollegen gelingen regelmäßig hochinteressante und unterhaltsame Gespräche in entspannter Atmosphäre, bei denen sich die Gäste auch mal etwas mehr öffnen als in den gewohnten Formaten. „Sehr viel positives Feedback erhalten wir auch von unserer wachsenden Abonnentenschar“, freut sich Förster.

Zur SMM ist übrigens ein Special geplant. Dann sollen vor allem Experten aus dem Bereich Schiffstechnik/ Zulieferindustrie zu Wort kommen

➔ [URL: hansa-online.de/hansa-podcast](https://hansa-online.de/hansa-podcast)



[smm-hamburg.com /trailer](http://smm-hamburg.com/trailer)

the leading international
maritime trade fair

driving the maritime transition

6-9 sept 2022
hamburg

buy a
ticket or
redeem your
invitation
[smm-hamburg.com
/ticket](http://smm-hamburg.com/ticket)

 Hamburg
Messe + Congress



 smm-hamburg.com/news

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

 twitter.com/SMMfair
#SMMfair

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

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

**WE REINVENTED CYLINDER OIL LUBRICATION
25 YEARS AGO, SO YOU CAN KEEP MOVING
YOUR VESSELS TODAY.**



**ALWAYS
INNOVATING
FOR YOU**

We look forward to seeing you in **SMM**
at our stand at Hall A4, booth no. 213

When we launch an innovation, we always have two things in mind: it should make your operations run even better and it should bring a long-lasting improvement. Take our high-performance cylinder oil CYLTECH 40SX. Introduced to the market 25 years ago, it helps ship operators with challenges of the evolving fuels landscape of today and tomorrow. Get ready for the future – with Castrol!

For more information, visit [castrol.com/marine](https://www.castrol.com/marine)

