

# Deutsche Seeschifffahrt

1. Quartal 2024

**VDR** Verband Deutscher Reeder

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



## 21 | INTERVIEW



**Verteidigungsexpertin Strack-Zimmermann zur Strategie der EU**

## 24 | PORTRÄT



**Flensburger Faible für Fähren: Das Führungstrio von FRS**

## 46 | NACHWUCHS



**Seeluft schnupfern: Das beliebte Ferienfahrerprogramm des VDR**

## 14 | MARITIME SICHERHEIT

# Seewege wirksam schützen!



Einsatz. Die deutsche Fregatte „Hessen“ und der US-Flugzeugträger „Harry S. Truman“.





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

Logistics  
Legal Advice  
Cyber Security  
Ship Recycling Convention  
Maritime Resilience  
Alternative Fuels  
Ship Safety  
Verified Gross Mass  
Emission Trading System  
Digitalisation  
Smart Shipping  
Migrants in the Med  
Competitive Conditions  
LNG

Funding Programmes  
Free Trade  
Ballast Water Convention  
Sanctions

## DISCOVER THE **EXCELLENCE** OF **GERMAN SHIPPING**

The German Shipowners Association VDR is your gateway to a world of maritime leverage. With a proud legacy spanning over a century, we represent the pinnacle of maritime governmental affairs expertise, offering unrivalled services and opportunities. Join us and tap into a vast network of shipowners, political experts, maritime professionals, and industry leaders. Built on innovation, efficiency, and sustainability, our members are at the forefront of the global shipping industry. Together with them, we navigate the seas of success, empowering the German shipping industry to reach new horizons. Experience the unmatched expertise and international network of VDR and set sail with us towards limitless possibilities. Join us today!

**VDR** German  
Shipowners'  
Association

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



## Vielfalt, Toleranz und Weltoffenheit gehören zur DNA der Schifffahrt

●●● Schon Wilhelm Busch wusste: „Toleranz ist gut, aber nicht gegenüber den Intoleranten.“ Angesichts der zunehmenden rechtsextremen Tendenzen, die in unserer Gesellschaft besorgniserregend an Bedeutung gewinnen, fühlen sich der Verband Deutscher Reeder und seine Mitgliedsunternehmen verpflichtet, eine klare und entschiedene Haltung einzunehmen. In unserem Einsatz für eine offene Gesellschaft lehnen wir jede Form von Ausgrenzung, Diskriminierung und Intoleranz ab.

Die Welt der Schifffahrt ist seit jeher ein Symbol für Vielfalt und internationale Zusammenarbeit. Die Besatzungen auf unseren Schiffen – eine bunte Mischung aus verschiedenen Kulturen, Sprachen und Traditionen – zeigen tagtäglich, dass ein respektvolles und produktives Miteinander über kulturelle und nationale Grenzen hinweg möglich ist. Diese multikulturelle Gemeinschaft ist ein lebendes Beispiel für Offenheit und gegenseitige Achtung.

Wir, als Vertreter der deutschen Reedereien, sind stolz auf diese Diversität und betrachten sie als eine unserer größten Stärken.



Foto: Gesche Jäger

In diesem Geiste stehen wir, der Verband Deutscher Reeder und seine Mitgliedsunternehmen, entschieden gegen Rechtsextremismus und für die Förderung einer internationalen, multikulturellen und offenen Gesellschaft.

Unsere Haltung ist ein Bekenntnis zu den Werten der Vielfalt, Inklusion und des gegenseitigen Respekts, die sowohl an Bord unserer Schiffe als auch in der gesamten maritimen Branche gelebt werden. Der Verband Deutscher Reeder verpflichtet sich, als Botschafter dieser Werte aufzutreten und sich für eine Welt einzusetzen, in der rechtsextremistische Ideologien keinen Platz haben.

Lassen Sie uns daher einstehen für diese Werte, in unserem täglichen Tun, in unserer Arbeit, in politischen Diskussionen, wo auch immer wir als Reeder, als Arbeitgeber, als Menschen gefragt sind, Flagge zu zeigen: Nie wieder ist jetzt!

Ihre

Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR

# Inhalt



## MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**  
Neues aus den Unternehmen
- 12 STANDORT**  
Zahlen und Fakten zur Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt
- 14 TITEL: MARITIME SICHERHEIT**  
  - Bedrohung für die Seewege
  - Kommentar: Dr. Martin Kröger würdigt die Deutsche Marine
- 21 INTERVIEW**  
Marie-Agnes Strack-Zimmermann über den EU-Einsatz im Roten Meer
- 24 REEDERPORTRÄT**  
Das Führungstrio von FRS
- 29 POSITION**  
Drei Fragen an: Admiral Jürgen Ehle

## MARITIME LOGISTIK

- 34 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen
- 36 INFRASTRUKTUR**  
Strategische Bedeutung: Häfen als attraktive Übernahmeziele
- 38 KLIMASCHUTZ**  
EU-Zertifikatehandel: Berenberg-Experte Wünschmann über erste Erfahrungen in der Schifffahrt
- 40 KARRIERE**  
Neue Serie: Frauen machen Meer. Teil 1: Fanny Löwenstrom (Fairplay)
- 43 DIGITALISIERUNG**  
Crewing-Software vom Fraunhofer CML





## MARITIMES LEBEN

### 44 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

### 46 AUSBILDUNG

Schnupperpraktikum auf See:  
Das erfolgreiche Ferienfahrerprogramm des VDR geht in die nächste Runde

### 50 MISSION MENSCH

Serie: Deutsche Seemannsmission  
und ihre Standorte. *Teil 7:*  
Brunsbüttel – Tor zum NOK

### 52 SOZIALE MEDIEN

„Seafuencer“: Der Fotograf Patrick  
Ludolph bringt maritime Themen  
groß raus

## PORTFOLIO

### 30 MARKTBERICHT

- Volkswirtschaftliche Lage
- Entwicklung der Schifffahrtssegmente
- Auftragsbücher und Neubaupreise
- Hafenumschlag im Überblick

## RUBRIKEN

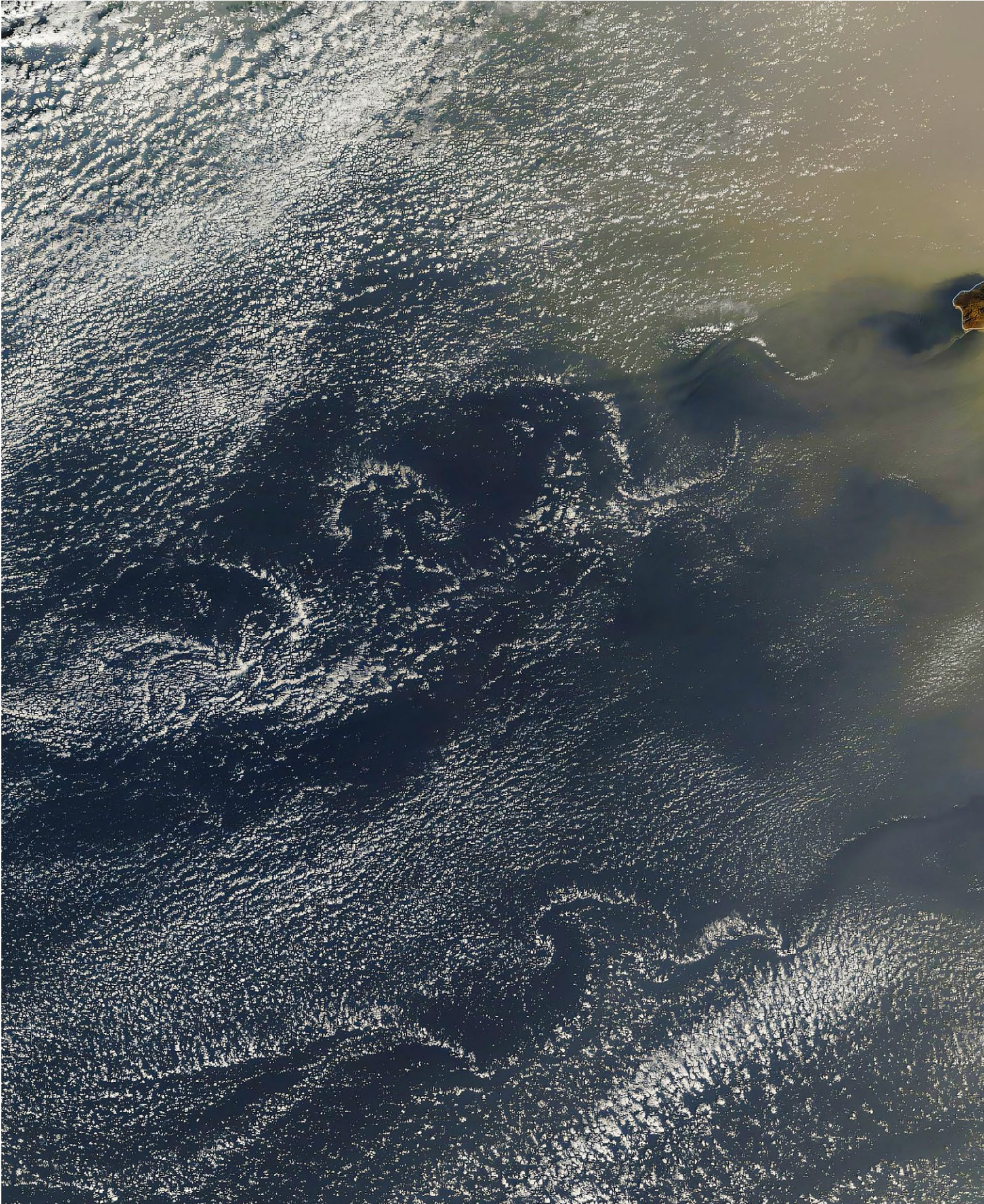
6 **PERSPEKTIVEN** Blick aus dem All

8 **PROFILE** Personalien aus der  
maritimen Wirtschaft

45 **IMPRESSUM** Herausgeber und Redaktion

54 **PUBLIKATIONEN** Neue Bücher









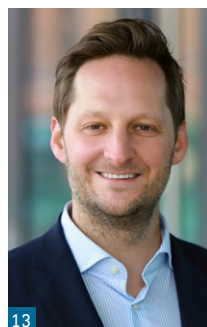
## Saharastaub über den Kapverden

••• Eine große Staubwolke aus der Sahara blies Ende Januar 2024 westlich über den Atlantik und zog dann nördlich Richtung Europa. Auf ihrem Weg sorgten die Schwebeteilchen für Dunst und schlechte Luftqualität. Das Detailbild zeigt, wie die dichte Staubwolke die Kapverden erreicht, die etwa 550 Kilometer vor der afrikanischen Küste westlich von Dakar im Senegal liegen. Die Topografie der Inseln unterbricht den Luftstrom und erzeugt auf ihrer Leeseite Wirbelmuster. Das Bild wurde vom NASA-Satelliten Terra aufgenommen.

Große Saharastaubwolken können das ganze Jahr über auftreten: Im späten Frühjahr bis zum frühen Herbst trägt die Luftschicht den Staub hoch in der Atmosphäre westwärts über den Atlantik und kann die Bildung und Intensität tropischer Wirbelstürme unterdrücken. Dagegen verbleibt der Staub, der im Winter und Frühjahr vom Kontinent aufgewirbelt wird, in der Regel in niedrigeren Höhen und wird von den Nordostpassaten getragen.



## | PROFILE |

**DAL/JTE**

Neuer CEO der Reedereien Deutsche Afrika-Linien und John T. Essberger (Rantzau-Gruppe) ist **1 Sven Schwarz**. Er verfügt über umfangreiche Erfahrungen in der Chemietankschiffahrt und folgt auf Dr. Michael Triskatis, der aus privaten Gründen in die USA zieht.

**HAPAG-LLOYD**

In Dubai angesiedelt ist künftig **2 Lars Sorensen** als Senior Managing Director der Region Middle East. Bisher leitete er für Deutschlands größte Liniereederei die Area India.

**SCANDLINES**

Nach beruflichen Stationen bei DSV, Maersk und IBM wird **3 Peter**

**Leschly** neuer Leiter des Fracht-Vertriebs bei der deutsch-dänischen Fährreederei Scandlines. Sein Vorgänger Gerald Lefold geht in den Ruhestand.

**HHLA**

Zur neuen Finanzvorständin des Hafendienstleisters wurde **4 Annette Walter** berufen. Die Diplom-Kauffrau kommt vom Essener Energieversorger Steag. Der Vertrag von HHLA-Vorstandschefin Angela Titzrath wurde um fünf Jahre verlängert.

**SEAPORTS**

Die Marketingorganisation der niedersächsischen Häfen, Seaports of Niedersachsen, verliert ihren Geschäftsführer André Heim. Zum 1. April übernimmt

übergangsweise

**5 Andreas Bullwinkel**, der eigentlich schon im Ruhestand war.

**HAFEN ROTTERDAM**

**6 Hanna Stelzel** ist zur Direktorin des Containersegments bei der Port of Rotterdam Authority aufgestiegen. Sie ist seit 2018 bei der Hafenbehörde und übernimmt den Posten von Hans Nagtegaal. Neuer CEO des Hafenbetriebs Rotterdam wiederum ist **7 Boudewijn Siemons**. Er hatte den Posten nach dem Abschied von Allard Castelein schon interimistisch bekleidet.

**HCOB**

Vorläufiger CEO der Hamburg Commercial Bank wird der bisherige Chief Risk Officer **8 Ulrik Lack-**

**schewitz**. Er war schon Stellvertreter von CEO Ian Banwell, der Ende März aus privaten Gründen geht. Interims-Deputy-CEO wird Chief Financial Officer Marc Ziegner.

**EUROMAR**

Die Gründer der Service-Agentur für das Schiffsregister von Madeira, Albrecht Gundermann und Jörg Molzahn, verstärken ihr Managementteam: **9 Wilhelm Loskot** und **10 Anja Funk** übernehmen die Geschäftsführung des deutschen Tochterunternehmens Euromar.

**BLG**

**11 Yvonne Bonventre**, Nachhaltigkeitsbeauftragte des Seehafen- und Logistikdienstleisters BLG,

ist nun zusätzlich Menschenrechtsbeauftragte des Unternehmens, das kürzlich dem UN Global Compact Netzwerk Deutschland beigetreten ist.

**DSM**

Die Historikerin **12 Prof. Dr. Ruth Schilling** geht in die Verlängerung. Die bisherige kommissarische Direktorin des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven bleibt nun langfristig dessen Chefin.

**VDR**

Der Verband Deutscher Reeder hat einen neuen Pressesprecher: **13 Carsten Duif**. Der Sozialwissenschaftler war vorher Pressereferent beim Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales in Nordrhein-Westfalen.



## ECSA mit neuer Präsidentin

••• Karin Orsel ist die erste weibliche Präsidentin in der Geschichte des europäischen Reederverbands ECSA. Die Niederländerin hat ihr Amt am 1. Januar 2024 für eine zweijährige Amtszeit angetreten, der Finne Mikki Koskinen fungiert als neuer Vizepräsident. Orsel tritt die Nachfolge von Philippos Philis an, der das Amt seit Januar 2022 innehatte.

Karin Orsel wurde im Alter von 23 Jahren Reederin und maritime Unternehmerin und ist seit 2001 CEO ihrer Schiffsmanagementgesellschaft MF Shipping Group. Im

Jahr 2017 wurde sie zur Präsidentin des Königlichen Verbands der Niederländischen Reeder (KVNR) ernannt.

Orsel sagte anlässlich ihres ECSA-Amtsantritts: „Die strategische Rolle der europäischen Schifffahrt für die Sicherheit Europas ist in den Vordergrund gerückt. Unser Engagement ist klar: Wir wollen die Energiewende in der Schifffahrt vorantreiben, unsere Klimaziele erreichen und die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors inmitten der sich rasch entwickelnden geo- und sicherheitspolitischen Herausforderungen fördern.“

## Lob für VDR-Magazin

••• Die „Deutsche Seeschifffahrt“, das Magazin des Verbands Deutscher Reeder, ist erneut ausgezeichnet worden. Beim Wettbewerb des International Editorial-Design & Research Forum wurde die Ausgabe Q1/2023 in der Kategorie „Magazine – Titel und Titelgeschichte“ geehrt. Die mit zahlreichen Infografiken angereicherte Geschichte zum Schifffahrtsstandort Deutschland („Nachhaltig auf



**Anerkennung.** ICMA-Bronze-Award für die „Deutsche Seeschifffahrt“.

Kurs Zukunft“) überzeugte die Jury mit ihrem „hervorragenden Design und Konzept“ und erhielt den „ICMA-Bronze-Award“.

**Magazintitel.** Expertenlob für den Artikel zum Schifffahrtsstandort Deutschland und die Covergestaltung.



**Auszeichnung.** Karin Orsel erhielt in Anerkennung ihrer bedeutenden Beiträge zur maritimen Industrie den Ehrendokortitel der Massachusetts Maritime Academy.

## Wir halten Ausschau nach:



### W2 Schiffmaschinenanlagen

Die Professur ist zum 1.3.2025 an der Fakultät für Ingenieurwissenschaften der Hochschule Wismar unbefristet in Vollzeit zu besetzen.

Vorsitzender der Berufungskommission ist:

[juergen.siegl@hs-wismar.de](mailto:juergen.siegl@hs-wismar.de)



Bewerbungen bitte bis zum **31.3.2024** über das Onlineportal BITE



Die komplette Ausschreibung auf [www.hs-wismar.de/stellen](http://www.hs-wismar.de/stellen)

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



**Stolz.** Reederei-CEO Tim Ponath (Mitte) präsentiert die Auszeichnung.

## NSB erneut unter den 100 innovativsten Unternehmen

••• Die Buxtehuder Reederei NSB Group gehört nach 2021 und 2023 zum dritten Mal zu den Top-Innovatoren des Jahres im deutschen Mittelstand. Basis ist ein unabhängiges wissenschaftliches Auswahlverfahren. „Wir fühlen uns geehrt, bereits zum dritten Mal als einer der Top-Innovatoren des Jahres ausge-

zeichnet zu werden. Diese wiederholte Anerkennung ist ein Beweis für unsere unermüdlichen Anstrengungen und unsere Entschlossenheit, uns ständig weiterzuentwickeln und zu verbessern. Wir haben zahlreiche Veränderungen innerhalb unserer Unternehmensgruppe vorangetrieben. Dank der Kreativität

und des Fachwissens unserer Kollegen haben wir die Möglichkeit, den Umfang unserer Aktivitäten zu erweitern. Wir freuen uns darauf, weiterhin neue Wege zu beschreiten und unsere Fähigkeiten auf vielfältige Weise einzusetzen“, sagt NSB-CEO Tim Ponath.

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

Foto: NSB



Foto: Luke McKernan – Wikipedia/CC BY-SA 2.0

**Eiland.** Die Insel ist vor allem als Verbannungsort Napoleons bekannt. Schiffe stellen die Versorgung der Menschen sicher.

## Macs übernimmt Liniendienst nach St. Helena

••• Die Hamburger Reederei Macs (Maritime Carrier Shipping) hat sich bei einer Ausschreibung der Verwaltung der Insel St. Helena für einen Feeder-Liniendienst gegen die Konkurrenz durchgesetzt. Sowohl die technische Qualität als auch der angebotene Preis

hätten überzeugt, hieß es. Macs wird die entlegene Insel im Südatlantik im monatlichen Rhythmus mit dem Mehrzweckfrachter „Golden Karoo“ anfahren. Die Laufzeit des Vertrags mit dem britischen Überseegebiet beträgt zunächst fünf Jahre.

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



## Einer von 13 „grünen“ Flaggenstaaten

••• Die Internationale Schifffahrtskammer (ICS) hat ihre jährliche Leistungstabelle für Flaggenstaaten veröffentlicht. Dänemark ist eines von insgesamt dreizehn Ländern, die für alle Kriterien „grüne“ Indikatoren aufweisen. Außerdem dabei: die Bermudas, die Cayman-Inseln, Griechenland, Hongkong, Japan, Liberia, Malta, die Marshall-Inseln, Norwegen, Portugal, Singapur und Großbritannien.

Foto: Florian Kunde – stock.adobe.com



**Flotte.** F. Laeisz bereedert unter anderem Auto-transporter.

## F. Laeisz mit KI-basierter Inspektion

••• Die Rostocker Reederei F. Laeisz setzt künftig eine Softwarelösung von Kaiko Systems zur Zustandsüberwachung ihrer Flotte ein. Das Tool für Schiffsinspektionen strukturiert und analysiert die an Bord von der Crew erfassten Daten KI-basiert und liefert Erkenntnisse über den Flottenzustand nahezu in Echtzeit.

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

Foto: Laeisz



## Zeaborn mit neuen Besitzern

••• Wilhelmsen Ship Management mit Hauptsitz in Singapur und der Hamburger Vermögensverwalter MPC Capital übernehmen Zeaborn Ship Management. Mit der vollständigen Integration in die gemeinsamen Managementaktivitäten von MPC Capital und Wilhelmsen schaffen die Partner in Hamburg ein führendes Kompetenzzentrum für das Schiffsmanagement für Dritte. Die gemeinsamen Aktivitäten mit mehr als 150 Schiffen im technischen Management werden weiterhin von Hamburg aus gesteuert.



Foto: MPC

**Eigentümerwechsel.** Der Hamburger Shipmanager Zeaborn wird Teil einer größeren Einheit.



Foto: Joerg Schwaltenberg

**Fokus.** Niels Hartmann verkauft das Tochterunternehmen auf Zypern.

## Hartmann gibt InterShip ab

••• Im Rahmen eines Management-Buy-outs hat sich die Leeraner Reederei Hartmann von ihrer Ship-Management-Sparte InterShip auf Zypern getrennt. Der neue Eigentümer Dieter Rohdenburg ist seit 34 Jahren bei InterShip, davon 13 Jahre als CEO. Das Unternehmen will mit neuen Kunden wachsen.

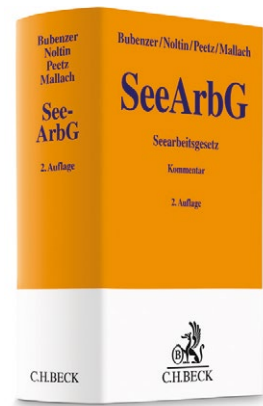
## Hapag-Lloyd und Maersk werden Partner

••• Deutschlands größte Containerreederei Hapag-Lloyd und die dänische Großreederei Maersk wollen sich im Frachtverkehr zusammentun. Um Kunden pünktlichere Lieferungen zu ermöglichen und die Herausforderungen des klimaneutralen Umbaus zu bewältigen, haben sie eine Kooperation vereinbart. Die Allianz soll im Februar 2025 starten und trägt den Namen „Gemini Cooperation“. Beide Partner geben dafür ihre bisherigen Allianzen

mit anderen Reedereien auf. Hapag-Lloyd verlässt im kommenden Januar das bisherige Bündnis „THE Alliance“ mit ONE (Japan), Yang Ming (Taiwan) und HMM (Südkorea). Maersk und MSC hatten bereits Anfang 2023 angekündigt, ihre „2M“-Allianz im Januar 2025 aufzulösen. Die neue Kooperation soll einen Pool von rund 290 Schiffen mit einer Kapazität von zusammen 3,4 Millionen Standardcontainern (TEU) umfassen. [www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)

Foto: Hapag-Lloyd

## Arbeitsrechtliche Kompetenz.



beck-shop.de/33128541

Bubbenzer/Noltin/Peetz/Mallach

**SeeArbG · Seearbeitsgesetz**

2. Auflage, 2023. XXX, 644 Seiten.

In Leinen € 139,- | ISBN 978-3-406-78084-4

## Das Werk

kommentiert eingehend und praxisbezogen das **Seearbeitsgesetz** nebst den einschlägigen umfangreichen Rechtsverordnungen. Umfassend erläutert sind die **Themen**

- Arbeitsvermittlungsagenturen
- seeärztliche Untersuchungen
- Heuerverträge
- Arbeitszeiten
- Urlaub
- Kündigung
- Heimschaffung
- soziale Einrichtungen und medizinische Versorgung an Bord
- Seearbeitszeugnisse
- Hafenstaatkontrollen.

Dabei wird intensiv auf international praxisrelevante Fragen zur **MLC** (Maritime Labour Convention) eingegangen.

Erhältlich im Buchhandel oder bei:  
**beck-shop.de** | Verlag C.H.BECK oHG · 80791 München  
 kundenservice@beck.de | Preise inkl. MwSt. | 175726







# Aus einer starken Position wachsen

**| Schifffahrtsstandort |** Nach Dauerkrise und Corona-Boom kommen die deutschen Reeder in ruhigeres Fahrwasser.

Text: Hanns-Stefan Grosch

Es ist eine dramatische Zahl: Zwischen 2012 und 2023 hat die von Deutschland aus bereederte Flotte gemessen an der Tonnage rund 40 Prozent verloren. Die mehr als zwölf Jahre andauernde Schifffahrtskrise hat hierzulande besonders deutliche Spuren hinterlassen und nicht nur zu Schiffverkäufen geführt, sondern auch zahlreiche Reedereien aus dem Markt gedrängt.

Trotzdem bleibt Deutschland mit rund 1.800 Einheiten einer der wichtigsten Schifffahrtsstandorte der Welt: die Flotte steht global auf Rang 7, bei der Containerschifffahrt belegt Deutschland sogar nach wie vor den Spitzenplatz.

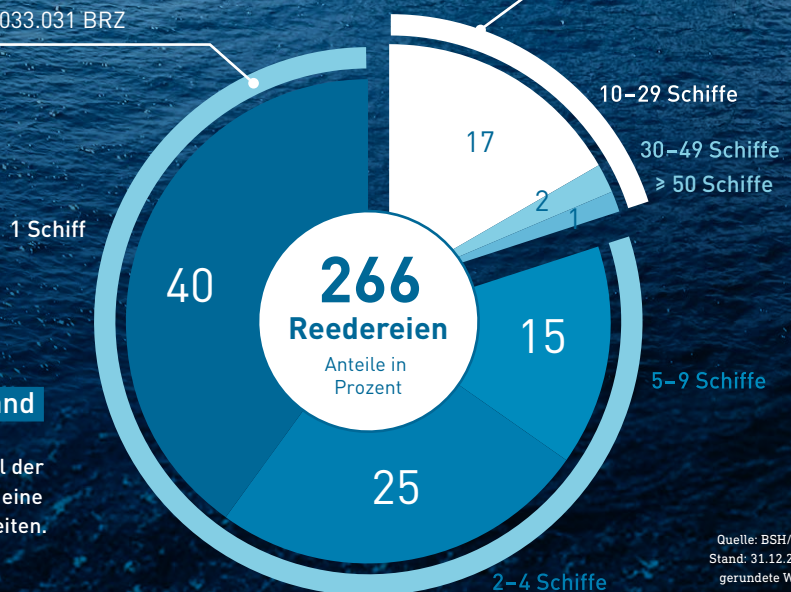
**| Zurück zur Normalität |** Seit einiger Zeit geht es in vielen Segmenten wieder aufwärts. So verzeichnete die deutsche Flotte zwar auch im vergangenen Jahr 163 Abgänge im Volumen von rund vier Millionen BRZ. Doch dem standen 129 Neubauten und Second-Hand-Schiffe gegenüber, die auf mehr als 6,3 Millionen



**Containerfrachter.** Deutschland liegt mit einem Anteil von 11,6 Prozent der Schiffe weltweit auf Platz 1.

**213 Reedereien**  
553 Schiffe  
9.033.031 BRZ

**53 Reedereien**  
1.247 Schiffe  
37.968.612 BRZ



## Reedereistruktur in Deutschland

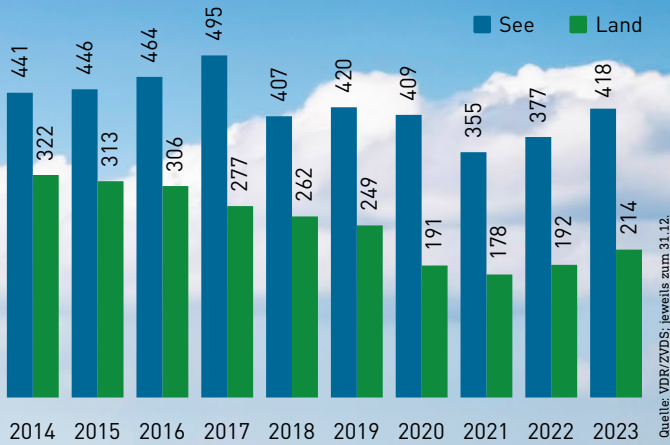
Mittelständisch geprägte Branche: Nur ein Fünftel der deutschen Schifffahrtsunternehmen verfügt über eine Flotte von zehn oder mehr Einheiten.

Quelle: BSH/VDR, Stand: 31.12.2023; gerundete Werte



### Berufsanfänger in der Seeschifffahrt

Die Branche verzeichnete im vergangenen Jahr wieder mehr Neueinsteiger – sowohl für die land- als auch für die seeseitige Ausbildung.



**Anspruch.** Die VDR-Mitgliedsunternehmen wollen jedes Jahr zuverlässig 600 Ausbildungsplätze an Land und auf See zur Verfügung stellen.

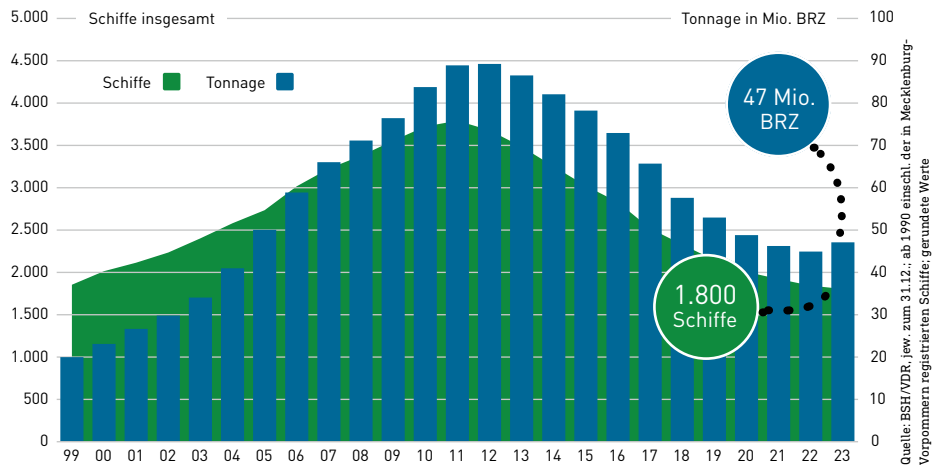
### Entwicklung der deutschen Handelsflotte

Seit dem Gipfel im Jahr 2012 sind die Anzahl der Schiffe und die Tonnage in deutscher Hand geschrumpft.

BRZ kommen (s. Grafiken rechts). „Die Reedereien konnten nach der Dauerkrise die beiden gewinnträchtigen Jahre 2021 und 2022 mit ihren coronabedingten Nachholeffekten gut gebrauchen“, sagt Dr. Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder. Nun sei mit einigermaßen auskömmlichen Raten wieder so etwas wie Normalität eingetreten – auch wenn insbesondere die Sicherheitslage im Roten Meer der Branche große Sorgen bereitet (s. S. 14) und die Herausforderungen auf dem Weg in eine klimaneutrale Schifffahrt gewaltig sind.

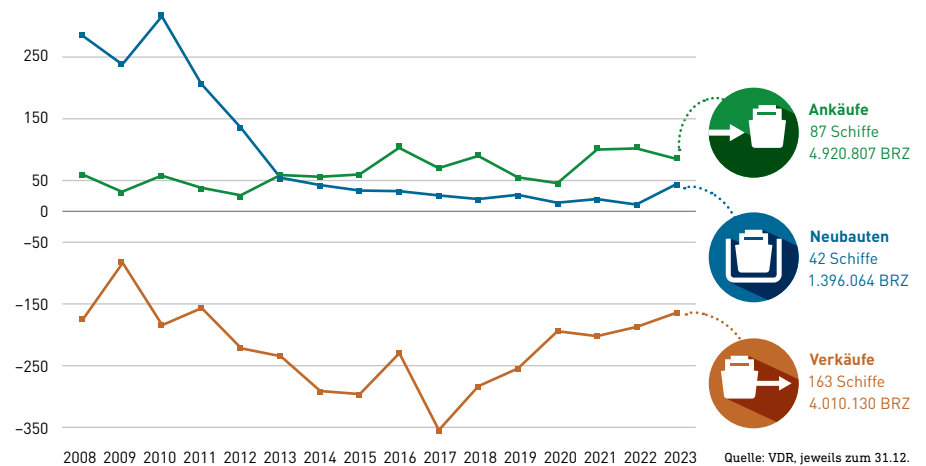
**| Versprechen erfüllt |** Eine positive Entwicklung gibt es auch beim Nachwuchs zu vermelden: Die Unternehmen konnten erneut mehr Ausbildungsplätze an Bord und an Land besetzen (s. Grafik oben).

2023 war vom VDR zum „Jahr der Ausbildung“ ausgerufen worden – verbunden mit der Selbstverpflichtung der Mitglieder, mindestens 600 jungen Menschen den Einstieg in die Branche zu ermöglichen. Das ist gelungen, das Thema bleibt aber weiter ganz oben auf der Agenda. |●●●



### Zu- und Abgänge in der deutschen Handelsflotte

Was die Tonnage angeht, macht die deutsche Flotte wieder etwas Boden gut.





# Schifffahrt im Visier

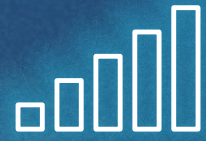
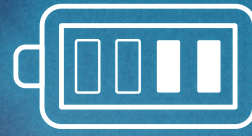


Range  
to Target **268** m



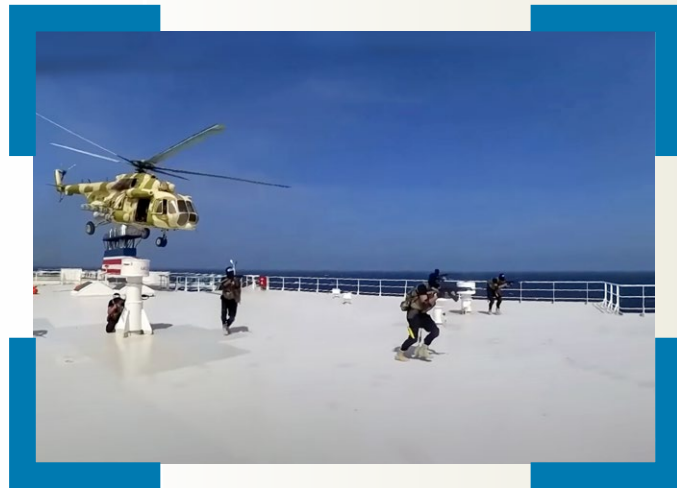
| **Krisenmodus** | Sichere Seewege sind eine Grundvoraussetzung für funktionierende Lieferketten. Die Angriffe der Huthi-Rebellen im Roten Meer gefährden Seeleute und Schiffe. Ein Überblick.

Text: Hanns-Stefan Grosch



24<sup>sec.</sup> Time to Target





Screenshots: What is Going on With Shipping/YouTube

**Hochgerüstet.** Mit einem MI-17-Helikopter haben Huthi-Angrifer im November den Autotransporter „Galaxy Leader“ geentert, der in Charter für die japanische Reederei NYK Line fährt. In Videos präsentieren die Rebellen stolz ihre moderne Ausrüstung.

**N**ot macht erfinderisch: Wegen der Angriffe von Huthi-Rebellen im Roten Meer bietet die Hamburger Linienreederei Hapag-Lloyd ihren Kunden seit Ende Januar eine Landpassage an: Der Transitdienst per Lkw quer durch Saudi-Arabien verbindet drei Häfen am Persischen Golf mit dem Hafen Dschidda am Roten Meer. Dschidda liegt ungefähr auf halber Strecke zwischen der Meerenge Bab al-Mandab vor dem Jemen, von wo aus Huthi-Rebellen Schiffe angegriffen haben, und dem Suezkanal.

Jenseits dieser „bequemen Notlösung“ meidet Hapag-Lloyd inzwischen das Seegebiet in Nahost vollständig. Seit Mitte Dezember sind alle Schiffe umgeroutet und fahren um das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas. „Die Sicherheit der Besatzungen auf unseren Schiffen hat

für uns die höchste Priorität“, sagt Hapag-Lloyd-Vorstandschef Rolf Habben Jansen.

Seit Oktober 2023 hat die Huthi-Miliz immer wieder Handelsschiffe im Roten Meer attackiert – im Dezember war auch der 368 Meter lange Containerfrachter „Al Jasrah“ von Hapag-Lloyd betroffen. Glücklicherweise blieb die Crew unverletzt, die Sachschäden betrafen vor allem geladene Container, die Struktur des Schiffes wurde nicht in Mitleidenschaft gezogen.

Vorgewöhnlich zielen die Angreifer auf Schiffe, die mit Israel in Verbindung stehen, um die militant-islamistische Hamas im Gazastreifen zu unterstützen – inzwischen zeigen die heftigen Angriffe auf Handelsschiffe jedoch ein willkürlicheres Muster. Angegriffen wird eine Vielzahl von Schiffen, auch ohne Bezug zu Israel. Seit Mitte November haben die Huthi rund 50

Angriffe mit Raketen oder Drohnen auf Handelsschiffe im Roten Meer verübt. „Der Verband Deutscher Reeder und seine Mitgliedsunternehmen sind deshalb in tiefer Sorge um das Wohl unserer Seeleute, die Integrität der deutschen Handelsflotte sowie um die Aufrechterhaltung eines freien Seehandels in der Region“, sagt VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger.

**| Starker Einbruch |** Die Angriffe jemenitischer Huthi-Milizen auf Schiffe im Roten Meer haben massive Auswirkungen auf den Schiffsverkehr im Suezkanal und treffen damit einen Nerv der weltweiten Wirtschaft. Das über den Kanal abgewickelte Handelsvolumen ist im Dezember und Januar um mehr als 40 Prozent gesunken – mit entsprechenden Einbußen für die ägyptische Regierung: Die Ein- ➔

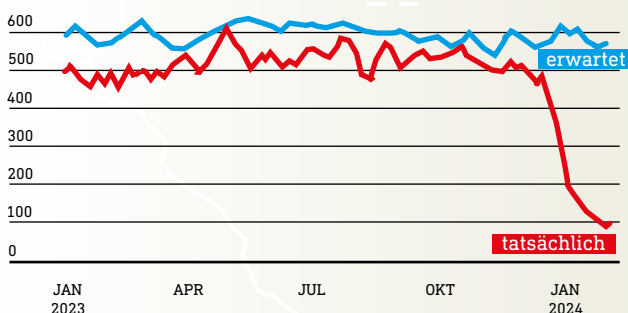


Foto: Hapag-Lloyd

**Alternative.** Die Reederei Hapag-Lloyd bietet ihren Kunden an, Fracht über den Landweg durch Saudi-Arabien ans Ziel zu bringen.

### Deutliches Minus

●●● Frachtkapazität der Containerschiffe, die sich pro Tag im Roten Meer und im Suez-Kanal befinden in Tausend TEU



Quelle: ifw







Foto: Bundeswehr/ Julia Keim

**„Goldstandard“ der Marine.** Anfang Februar ist die deutsche Fregatte „Hessen“ von Wilhelmshaven aus Richtung Rotes Meer ausgelaufen. Sie soll als Teil der EU-Mission „Aspides“ die Bedrohung der Handelsschifffahrt durch Angriffe der Huthi verringern. Die Radaranlagen an Bord haben eine Reichweite von rund 400 Kilometern.

→ nahmen haben sich laut Suez Canal Authority im Januar gegenüber dem Vorjahr nahezu halbiert. Die Zahl der wöchentlich durch den Kanal fahrenden Schiffe habe um zwei Drittel abgenommen, so Dr. Jan Hoffmann, Logistik-Experte bei der UNO-Welthandels- und Entwicklungskonferenz UNCTAD.

**| Großer Umweg |** Laut Internationaler Seeschiffahrtsorganisation IMO umfahren im Januar 18 Reedereien den Su-

ezkanal, darunter Branchengrößen wie Hapag-Lloyd, MSC und Maersk. Wenn Containerschiffe nun auf dem Weg zwischen Asien und Europa um die Südspitze Afrikas herumfahren müssen, verlängert das die Reise um acht bis zwölf Tage. Der Umweg um rund 3500 Seemeilen verursacht zusätzliche Treibstoffkosten in Höhe von mehreren Hunderttausend Euro – und einen entsprechend höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß, zumal die Schiffe versuchen, durch höheres Tempo den Zeitverlust zu begrenzen.

Knapp 500 Schiffe mit etwa zwölf Prozent der weltweiten Containerkapazität nutzen die Alternativroute, schätzt der Verband Deutscher Reeder. „Wir gehen davon aus, dass etwa 700.000 Standardcontainer (TEU) von der US-Ostküste und aus Europa nicht rechtzeitig ihr Ziel in Asien erreichen werden, was wiederum verzögernde Effekte bei der Rück- und Weiterverschiffung der Container in Richtung Europa und US-Ostküste bedeuten kann“, sagt VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin

## HINTERGRUND

### Wer sind die Huthi?

**Die sogenannten Huthi-Rebellen sind mehr als eine Bürgerkriegspartei. Die dank der Unterstützung durch den Iran hochgerüstete Truppe bedroht mittlerweile wichtige Handelswege und damit die Weltwirtschaft.**

●● Die Huthi sind eine schiitische politisch-militärische Bewegung und eine Bürgerkriegspartei im Jemen. Der jüngste Konflikt in dem Land im Süden der Arabischen Halbinsel, das an Saudi-Arabien und Oman grenzt, begann 2004 mit dem Aufstand der Huthi unter ihrem religiösen und politischen Führer Hussein Badreddin al-Huthi gegen die sunnitisch geprägte jemenitische Regierung. 2014 besetzten die Huthi, die sich als Repräsentanten der Schiiten im Jemen sehen, die rund ein Drittel der Bevölkerung ausmachen, die Hauptstadt Sanaa. Dabei sollen sie vom ebenfalls schiitischen Iran unterstützt worden sein. Sie kontrollieren große Teile des Nordens im Jemen und lösten 2015 das Parlament auf.

Im gleichen Jahr begann eine Militärintervention unter Führung Saudi-Arabiens, die die offizielle Regierung unterstützt. Der Konflikt entwickelte sich zu einem Stellvertreterkrieg zwischen Saudi-Arabien und dem Iran. Auch regionale Ableger der Terrornetzwerke Al-Qaida und Islamischer Staat (IS) sind am Bürgerkrieg beteiligt. Infolge der langen Dauer des Krieges haben viele der rund 32 Millionen Einwohner im Jemen ihre Lebensgrundlage verloren und sind auf die Unterstützung internationaler Hilfsorganisationen angewiesen.

Die Huthi sollen über 180.000 und 200.000 bewaffnete Kämpfer verfügen, die Hubschrauber, Kampfflugzeuge, Panzer, aber





Deutschland und Europa sind abhängig von sicheren Seewegen. 90 Prozent des Handels gehen über Seewege. Das Rote Meer und der Suezkanal sind die zweitwichtigste Wasserstraße der Welt. Was passiert, wenn diese gesperrt ist, haben wir vor drei Jahren mit der „Ever Given“ erlebt.

Vizeadmiral Jan Christian Kaack, Inspekteur der Marine



Foto: Bundeswehr/Nico Theeka

Kröger. Für das gleiche Transportvolumen seien langfristig schätzungsweise eine Million TEU Schiffsraum zusätzlich erforderlich, um die Lieferketten störungsfrei aufrechterhalten zu können. Hapag-Lloyd hat bereits 15 Schiffe mehr als üblich in die Fahrpläne integriert.

**| Fehlende Teile |** Auswirkungen der Verzögerungen durch die Umrountung zeigen sich bereits: „Erste Lager laufen leer, Produktionsbeeinträchtigungen deutscher

Unternehmen werden sichtbar“, sagt Dr. Volker Treier, Außenwirtschaftschef bei der Deutschen Industrie- und Handelskammer. So hat der US-Autohersteller Tesla seine Produktion im brandenburgischen Grünheide für rund zwei Wochen unterbrechen müssen, weil Komponenten fehlten.

Unterdessen haben auch die Ölpreise angezogen, was auch Schiffstransporte teurer macht. Dazu kommen beträchtliche Steigerungen der Versicherungsprämien: So ist die Warenversicherung auf Schif-

fen, die durchs Rote Meer fahren, durch die Angriffe der Huthi-Rebellen um 15 bis 20 Prozent gestiegen – das entspricht in etwa dem Kriegszuschlag, der für Routen nahe Russland und der Ukraine erhoben wird. Die Lieferkettenproblematik wird zusätzlich dadurch verschärft, dass der Panamakanal wegen Wassermangels nur eingeschränkt schiffbar ist – gerade für die Versorgung der US-Ostküste ein gravierender Faktor. Für Februar kündigte die Panamakanal-Behörde an, die Durchfahrt durch den Kanal von 36 auf 18 Schiffe pro Tag zu beschränken.

Folgen hat das kriegerische Vorgehen der Huthi-Rebellen aber nicht nur für die Handelsschifffahrt, sondern auch für Urlauber. So hat die Rostocker Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises beschlossen, dass „AIDAbly“, „AIDAbella“ und „AIDAprima“ im Rahmen sogenannter Transreisen von Asien nach Europa im Frühjahr Jordanien und Israel nicht anlaufen werden.

Unterdessen wächst der Druck auf die Huthi: So haben die USA und Großbritannien seit Mitte Januar wiederholt deren Stellungen im Jemen angegriffen. Seit Dezember läuft die Operation „Prosperity Guardian“, mit der eine Koalition der Bedrohung des internationalen Seehandels durch die Huthi-Milizen begegnen will. Die EU-Mitgliedsländer haben sich schließlich auch auf einen Militäreinsatz zum Schutz von Frachtschiffen auf einem der wichtigsten Handelswege der Welt verständigt. Auf Initiative Frankreichs, Deutschlands und Italiens hat die EU eine maritime Militärmission mit dem Namen „Aspides“ beschlossen. Kern ist die Entsendung von drei Zerstörern →



Foto: AhluBayt News Agency

#### Rückendeckung.

Zehntausende Menschen demonstrieren im von Huthi kontrollierten Sanaa gegen Luftschläge der USA und Großbritanniens.

auch Drohnen und ballistische Raketen einsetzen. Auf dem Index der „fragilen Staaten“ der NGO Fund for Peace steht Jemen nach Somalia auf Platz 2.



Foto: US Navy

**Gegenwehr.** Eine F/A-18 „Super-Hornet“ startet vom Flugzeugträger „USS Eisenhower“ aus zum Einsatz gegen Huthi-Stellungen.

→ bzw. Fregatten für mindestens ein Jahr, die nicht nur im Einsatzgebiet patrouillieren und Handelsschiffe begleiten, sondern auch anfliegende Raketen und Drohnen oder angreifende Schiffe zerstören sollen. Deutschland beteiligt sich auf Grundlage eines Bundestagsmandats mit der Fregatte „Hessen“ daran.

Das Schiff ist unter anderem mit Flugabwehrraketen ausgerüstet. Es wurde speziell für den Geleitschutz und die Seeraumkontrolle konzipiert. Das Radar des Schiffs der „Sachsen“-Klasse kann mehr als 1.000 Ziele gleichzeitig erfassen. Seine Flugab-

wehrraketen reichen bis zu 160 Kilometer weit. Ende Februar konnte die „Hessen“ im Roten Meer bereits erste Huthi-Drohnen erfolgreich abwehren.

Nach Ansicht der Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestags, Marie-Agnes Strack-Zimmermann, ist es nur „folgerichtig, dass sich alle daran beteiligen, die davon abhängig sind, dass ihre Waren durch das Meer geführt werden“ (s. Interview rechts).

Schließlich drängt nun offenbar auch die chinesische Regierung den Iran, mächtigend auf die Huthi einzuwirken, um

weitere Angriffe auf Handelsschiffe in der strategisch wichtigen Wasserstraße zu verhindern. Teheran zählt – politisch, finanziell, militärisch – zu den wichtigsten Unterstützern der Rebellen. China machte in der Aufforderung an den Iran deutlich, dass sich jegliche Störungen seiner Interessen direkt auf die Geschäftsbeziehungen mit Teheran auswirken könnten. Peking ist ein bedeutender Lieferant für das iranische Raketen- und Drohnenprogramm und auch der größte Abnehmer iranischen Erdöls. An einem funktionierenden Seehandel muss allen gelegen sein. ■■■



## Seehandel und Schiffsbesatzungen müssen geschützt werden

■■■ Die Fregatte „Hessen“ der deutschen Marine ist am 8. Februar zum Schutz des Handelsverkehrs im Roten Meer in See gestochen. Das auf Seeraumschutz spezialisierte Marineschiff schützt als Teil der EU-Mission „Aspides“ Handelsschiffe vor Angriffen der hochgerüsteten Armee der jemenitischen Huthi-Rebellen. Bei dem nicht ungefährlichen Einsatz gilt es, die Integrität der für die Versorgung Deutschlands so wichtigen Handelsflotte zu gewährleisten und den freien Seehandel aufrechtzuerhalten.

Angesichts der kritischen Lage begrüßen wir es in der deutschen Seeschifffahrt sehr, dass Deutschland – wie auch viele andere EU-Mitgliedstaaten – dieser Herausforderung nun höchste Priorität einräumt, um eine freie und sichere Passage durch die Meerenge Bab el-Mandeb sicherzustellen.

Im Namen unserer Mitgliedsunternehmen sprechen wir unseren tiefsten Dank und Anerkennung gegenüber den mutigen Soldatinnen und Soldaten der Besatzung der Fregatte „Hessen“ aus. Sie gewährleisteten mit ihrem Einsatz und ihrer Hingabe nicht nur die Sicherheit auf den Meeren, sondern vertraten auch die Werte und Interessen unseres Landes auf internationaler Ebene. Der VDR weiß um die Herausforderungen, die mit diesem Dienst verbunden sind, und steht fest hinter unserer Marine. Wir sind stolz auf jede einzelne Person, die auf der Fregatte „Hessen“ und auf anderen Marineschiffen in der Seeregion dient. Wir danken ihnen allen für ihren Einsatz für die Sicherheit unserer Handelsflotte.

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



# „In unserem nationalen Interesse“

**| Interview |** Die Vorsitzende des Verteidigungsausschusses im Deutschen Bundestag, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann (FDP), über die Bedeutung der Schifffahrt und die Sicherung der internationalen Seewege.

**?** Frau Strack-Zimmermann, Rotes Meer, Schwarzes Meer, Südchinesisches Meer, Straße von Taiwan – in vielen Seegebieten kriselt es. Wie wichtig ist die Sicherheit der Seewege, speziell für Deutschland?

**Strack-Zimmermann:** Die freie Seefahrt ist fest im Völkerrecht verankert. Sie zu schützen, ist eine kollektive Aufgabe. Wir haben ein besonderes strategisches Interesse daran. Deutschland ist eine Handels- und vor allem eine Exportnation. Freie und sichere Seewege sind eine Grundbedingung für den internationalen Handel und damit letztlich auch für unsere Wirtschaft und unseren Wohlstand. Es ist daher im nationalen Sicherheitsinteresse, dass die Handelsschifffahrt geschützt wird.

**?** Insbesondere die Sicherheitslage im Roten Meer ist in den vergangenen Monaten enorm eskaliert. Wie bewerten Sie die Angriffe der Huthi-Rebellen auf Handelsschiffe in dieser Seeregion?

**SZ:** Jeder Angriff auf die freie Seefahrt, besonders die zivile Schifffahrt, ist nicht hinzunehmen. Die Huthi, die vom Iran unterstützt und ausgerüstet werden und über ein entsprechend massives Waffenarsenal

verfügen, bezeichnen sich als „Rebellen“. Jeden Tag attackieren sie mit Marschflugkörpern, Drohnen, Seeminen und Helikoptern die zivilen Schiffe im Roten Meer. Das ist kein Freiheitskampf, sondern blanker Terrorismus.

**?** Die USA und Großbritannien haben sich sehr schnell militärisch engagiert, um der Handelsschifffahrt Schutz zu gewähren. Andere Länder sind ebenfalls bereits vor Ort. Warum braucht gerade Deutschland so viel Anlaufzeit?

**SZ:** Die USA und Großbritannien konnten durch ihre bereits vorhandene militärische Präsenz schnell auf die Angriffe der Attacker der Huthi-Miliz reagieren und greifen sogar deren Stellungen gezielt an. →



## Die EU beweist beim Schutz der Schifffahrt ihre Handlungsfähigkeit.

Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann (FDP),  
Vorsitzende des Verteidigungsausschusses im  
Deutschen Bundestag

➔ Grundvoraussetzung für den Einsatz bewaffneter deutscher Streitkräfte außerhalb des Bündnisgebiets ist neben der Zustimmung des Bundestages eine Einbettung des Einsatzes in ein System kollektiver Sicherheit. Es muss also eine Mission entweder der UN, der NATO oder der EU aufgesetzt werden. Das geht nur mit einer klaren völkerrechtlichen Grundlage.

Der zeitliche Verzug lag an dem Entscheidungsprozess in Brüssel. Als der Europäische Rat diesen Einsatz beschlossen hat, hatte sich die Fregatte „Hessen“ bereits auf die Reise nach Kreta begeben. Im Hafen von Souda Bay habe ich gemeinsam mit dem Verteidigungsminister die „Hessen“ besucht, bekam die Ausrüstung der Fregatte erklärt und konnte mich mit den Soldatinnen und Soldaten austauschen. Kurze Zeit später haben das Bundeskabinett, das Plenum des Bundestages und die Ausschüsse sich mit dem Mandat beschäftigt und dem Einsatz mit großer Mehrheit zugestimmt. Die „Hessen“, inzwischen in Wartestellung im Suezkanal liegend, ist nach der parlamentarischen Freigabe in das Operationsgebiet gefahren. Die Gremien im Deutschen Bundestag waren beeindruckend schnell unterwegs.

### ? Muss die EU noch mehr tun, um Handelsschiffe zu schützen?

**SZ:** Europa ist in der maritimen Sicherheit bereits sehr engagiert. Meere bilden einen Großteil der EU-Außengrenze. Sie verbinden uns mit dem Rest der Welt. Allein deswegen haben die meisten europäischen Staaten ein gesteigertes Interesse daran, sie zu schützen. Die EU hat ihre Glaubwür-

digkeit und auch ihre Handlungsfähigkeit zum Schutz von Handelsschiffen bereits in der Vergangenheit bewiesen: Die erste maritime Mission der EU – EUNAVFOR ATALANTA – diente neben dem Schutz von Hilfslieferungen an Somalia auch der Pirateriebekämpfung und dem Schutz der zivilen Seefahrt am Horn von Afrika.

Und auch jetzt zeigt sich die EU in einer akuten Krise zwar nicht schnell genug, aber in ihren Handlungen sehr bestimmt. Diese Glaubwürdigkeit ist ein zentrales Element der Abschreckung. Die durchgeführten Missionen haben also eine Wirkung, die über den eigentlichen Einsatz hinausgeht.

### ? Braucht Europa eine einheitliche Verteidigungspolitik – auch mit Blick auf internationale Seewege?

**SZ:** Wir müssen eine Verteidigungsunion schaffen auf dem Weg zu einer Europäischen Armee unter gemeinsamer parlamentarischer Kontrolle. Die Basis für eine gemeinsame Verteidigungspolitik ist bereits gelegt. Es gibt mit dem Strategischen Kompass ein Grundlagendokument, das die verschiedenen Handlungsfelder, Risiken und Bedrohungen der europäischen Sicherheit beschreibt. Auch der Schutz der freien Seefahrt wird darin thematisiert, da er alle EU-Staaten berührt, wenngleich die Sicht auf die Dimension Meer in Italien und Griechenland logischerweise eine andere ist als in Österreich oder Tschechien. Die unterschiedlichen nationalen Interessen kommen vor allem dann zum Tragen, wenn aus den strategischen Überlegungen konkrete Maßnahmen erfolgen sollen.

### ? Wie wichtig ist es, dass sich die USA und die NATO für den Schutz der Seehandelswege engagieren?

**SZ:** Die USA verfügen in der NATO über vergleichsweise mehr militärische Fähigkeiten als die europäischen Staaten. Deswegen ist ihr sicherheitspolitisches Engagement besonders wichtig. Unabhängig vom Ausgang der Präsidentschaftswahl werden die USA auch weiterhin ihren Fokus besonders auf den Indopazifik und China richten. Während wir den europäischen Pfeiler in der NATO also deutlich stärken müssen, um Bedrohungen in unserer unmittelbaren Nachbarschaft effektiver abwehren zu können, bedeutet das aber nicht, dass die Sicherheit im Indopazifik uns in Europa egal sein könnte.

### ? Ist die deutsche Marine aus Ihrer Sicht für entsprechende Einsätze ebenfalls gut gewappnet?

**SZ:** Die Marine ist die kleinste Teilstreitkraft der Bundeswehr und besonders anfällig bei Ausfällen von einzelnen Einheiten. Bisher sind alle Schiffe jeweils auf bestimmte Aufgaben spezialisiert. Bedrohungen aus der Luft erfordern eine andere Ausstattung als Bedrohungen auf dem Wasser oder unter Wasser. Auf den neuen Fregatten F126 soll es möglich sein, alle Fähigkeiten auf einer Plattform zu integrieren. Diese Schiffsklasse wird der Deutschen Marine voraussichtlich ab 2028 zur Verfügung stehen und der Marine entsprechend mehr Einsatzflexibilität verleihen.

### ? Was bedeutet die vom Bundeskanzler Olaf Scholz ausgerufenen „Zei-



### tenwende“ für die Weiterentwicklung dieser Teilstreitkraft?

**SZ:** Die Neuausrichtung der deutschen Sicherheitspolitik nach dem 24. Februar 2022 priorisiert die Landes- und Bündnisverteidigung. Einsätze im internationalen Krisenmanagement wird es – wie jetzt im Roten Meer – zwar immer noch geben, aber in ihrer Struktur und Ausstattung soll die Bundeswehr darauf ausgerichtet sein, im Verbund mit anderen Nationen einen Angriff auf NATO-Gebiet abwehren zu können. Dafür braucht Deutschland auch eine einsatzbereite moderne Marine. Deswegen haben wir bereits vor dem Angriff Russlands auf die Ukraine begonnen, verstärkt in die Marine zu investieren.

### ? Der Suezkanal ist besonders wichtig für den Welthandel. Das gilt auch für die Straße von Taiwan und den Panamakanal. Wie lassen sich Lebensadern der Wirtschaft besser schützen?

**SZ:** Diese Seewege sind grundsätzlich durch das Seevölkerrecht geschützt. Diese Nadelöhre sind jedoch besonders anfällig – sei es durch bewusst ausgelöste Störungen oder durch Havarien. Eine dauerhafte militärische Präsenz unter deutscher Flagge ist jedoch nicht leistbar. Die Marineeinheiten der westlichen Welt sollten dort allerdings regelmäßig Präsenz zeigen und darüber hinaus alle diplomatischen Bemühungen für die Durchsetzung der freien Seefahrt außerhalb der Zwölf-Meilen-Zone unterstützen. Die USA, Großbritannien und Frankreich z. B. durchfahren mit ihren Kriegsschiffen regelmäßig die Straße von Taiwan, um vor allem China gegenüber unmissverständlich klar zu

machen, dass es sich um internationales Gewässer handelt.

### ? Wie bewerten Sie diese Spannungen und die möglichen Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft?

**SZ:** Natürlich bereiten uns die Drohgebärden Pekings gegenüber Taiwan Sorgen. Sollte China tatsächlich mit militärischen Mitteln nach Taiwan greifen, hätte dies schwerwiegende Folgen, die über die Interessen der deutschen Wirtschaft hinausgehen. Es ist daher wichtig, dass das westliche Bündnis besonders China gegenüber immer wieder eindringlich vor diesem Schritt warnt und darauf hinwirkt, dass die Spannungen abgebaut werden.

### ? Derzeit fahren die meisten Reedereien statt durch den Suezkanal einen Umweg über Afrika. Erwarten Sie, dass sich dies infolge der europäischen „Aspides“-Operation zeitnah ändert?

**SZ:** „Aspides“ soll und kann zu einer Verbesserung der Sicherheitslage im Roten Meer beitragen. Die beteiligten Kriegsschiffe, derzeit unter griechischer, italienischer und deutscher Flagge, werden gemeinsam mit unseren Partnern die zivilen Schiffe schützen und ein deutliches Signal an die Terroristen schicken. Die Gefahr für diese im Einsatz befindlichen Kriegsschiffe ist sehr real, solange diese perfiden Angriffe auf die Containerschiffe andauern. Es wird kein einfacher und kurzer Einsatz sein. Das Ziel ist aber klar: die Schifffahrtsrouten für die zivile Handelsschifffahrt zu normalisieren. Die EU trägt ihren wichtigen Teil dazu bei.

### ? Sie sind Spitzenkandidatin Ihrer Partei für die Europa-Wahl: Wo

### wollen Sie auf dieser Ebene die politischen Schwerpunkte setzen?

**SZ:** In Zukunft gehört die Handlungsfähigkeit innerhalb der EU angesichts der Bedrohungslagen deutlich erhöht. Es bedarf einer gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik. Wir müssen dazu zwingend im Rat Entscheidungen mit qualifizierter Mehrheit treffen. Darüber hinaus müssen wir auf allen Ebenen die militärische Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedsstaaten intensivieren und ausbauen.

### ? In den vergangenen fünf Jahren hat sich die EU-Kommission ganz überwiegend auf Klimapolitik – Stichwort „Green Deal“ – konzentriert. Welche politischen Prioritäten erwarten Sie von einer neuen EU-Kommission?

**SZ:** Die Verteidigungspolitik hätte bereits bei der aktuellen Kommission einen viel höheren Stellenwert haben müssen. Die Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen, immerhin ehemalige Verteidigungsministerin, kennt die Defizite und Probleme in der EU ganz genau. Sie hat aber in den letzten fünf Jahren diesbezüglich nichts Wesentliches unternommen. Das ist bitter – und bedeutet konkret, dass die Sicherheit Europas in der nächsten Legislatur ganz oben auf die Agenda gehört.

Das muss sich auch institutionell widerspiegeln: Wir haben als Freie Demokraten immer wieder gefordert: einen Kommissar für Verteidigung und einen eigenen Rat der Verteidigungsminister. Inhaltlich wird es darum gehen, aus der Phase der Papiere, Projekte und Abstimmungen herauszukommen und in die praktische Umsetzung zu gelangen. Das ist auch und besonders angesichts der unklaren politischen Lage in den USA mehr als geboten. |●●●



#### VITA

#### Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann

- geboren 1958 in Düsseldorf
- Studium der Publizistik, Politikwissenschaft und Germanistik, 1986 Promotion
- 1988 bis 2008 selbstständige Verlagsrepräsentantin
- 2008 bis 2014 Erste Bürgermeisterin Düsseldorf
- 2013 bis 2019 stellvertretende FDP-Vorsitzende
- seit 2017 Mitglied des Deutschen Bundestags
- seit 2021 Vorsitzende Verteidigungsausschuss
- seit 2023 Mitglied FDP-Präsidium
- FDP-Spitzenkandidatin für die Europawahl 2024



**Rückendeckung.** Verteidigungspolitikerin Strack-Zimmermann Ende 2022 bei einem Besuch des 1. U-Boot-Geschwaders der Deutschen Marine in Eckernförde.







**Deutsche  
Reeder  
im Porträt**

# Flensburger Faible für Fähren

**| Teil 31 | Götz Becker, Jan Kruse und Christian Baumberger** stehen an der Spitze der Fährreederei FRS. Das Familienunternehmen ist weltweit aktiv.

**Text: Hanns-Stefan Grosch; Fotos: Joerg Schwalfenberg**

**D**er verglaste Gang zwischen den beiden Flensburger Altbauten ist symbolträchtig: Er verbindet den Sitz der Förde Reederei mit dem der Seetouristik. Die zwei Unternehmen in den benachbarten Altbauten standen ursprünglich in erbitterter Konkurrenz um den Markt der lukrativen Butterfahrten – bis deren von der EU erzwungenes Ende gebot, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln. Das machen die zwei Flensburger Familienfirmen seit 1991 gemeinsam – und haben 1998 sämtliche Aktivitäten unter dem Dach der „Förde Reederei Seetouristik“, kurz FRS, vereint. Die einstigen Spannungen zwischen den Mitbewerbern gehö- →

**Führungstrio.** Christian Baumberger, Jan Kruse und Götz Becker (von links) sind die Chefs der Reederei FRS.



## Die enge Vertrautheit der Flensburger Familien macht unsere Stärke aus.

Götz Becker, Geschäftsführer FRS



→ ren längst der Vergangenheit an. Das Kürzel FRS wird im Englischen auch gern mit „Fast Reliable Seaways“ übersetzt, was die Sache gut auf den Punkt bringt. Schnelle und zuverlässige Seetransporte sind das Kerngeschäft der Flensburger – und das in derzeit zwölf Ländern. Deutschland, Skandinavien, Nordamerika, Arabische Halbinsel: „Wir sind wohl die internationalste Fährreederei der Welt“, sagt Götz Becker, der sich mit seinen Kollegen Jan Kruse und Christian Baumberger die Geschäftsführung teilt.

**| Familien im Hintergrund |** Becker und Kruse entstammen den beiden Familien hinter der Seetouristik, Baumberger ist der Geschäftsführer vonseiten der Förde Reederei. Die gehört mehrheitlich der HGDF, einer Familienholding, in der die Familie Dethleffsen ihre Investments (darunter auch die „Flens“-Brauerei) bündelt. „Die enge Vertrautheit der Flensburger Familien macht unsere Stärke aus“, sagt Becker. Die gegenseitige Wertschätzung ist auch in der Geschäftsführung zu spüren. „Wenn man zu dritt ist, macht das die Entscheidungen nicht leichter, aber besser“, sagt Baumberger. Es braucht eben gute Argumente, um einvernehmlich zu Lösungen zu kommen.

Kruse (Jahrgang 1963) ist seit 1998 Mitglied der Konzerngeschäftsführung, Becker (Jahrgang 1967) seit 2005, Baumberger (Jahrgang 1966) komplettiert seit 2010 das Führungstrio. Becker, der 1994 nach einem dualen BWL-Studium im Unternehmen anheuerte, kümmert sich um Vertrieb und Marketing sowie darum, „neue Geschäfte zu finden“. Er repräsentiert FRS nach außen, sondiert mit seinem Team

die Märkte und hält Ausschau nach möglichen Investitionszielen. Das können zum Beispiel Fährreedereien in Familienhand sein, die sich mit der Nachfolgeregelung schwertun.

Das nötige Know-how gibt es in Flensburg: „Wir decken quasi alle Formate im Passagierverkehr ab“, sagt sein Kollege Baumberger. Der gebürtige Allgäuer hat in München Betriebswirtschaft studiert. Danach war er u. a. bei Maschinenbauern tätig und hat auch internationale Übernahmen betreut. Erfahrung, die man bei FRS brauchen kann: „Wir haben eine sehr komplexe Struktur mit über 60 Einzelgesellschaften“, sagt Baumberger, der als CFO fungiert und neben den Finanzen auch den Personalbereich managt – und schon lange nicht mehr damit hadert, seinerzeit die Berge gegen das Meer eingetauscht zu haben.

**| Weltläufiger Mittelständler |** Jan Kruse hat in Hamburg eine Ausbildung zum Schiffskaufmann gemacht und in Bremen berufsbegleitend BWL studiert. Der Dienstälteste in der Führungsmannschaft ist für die Tonnage zuständig: Betrieb, Wartung, Reparatur der Schiffe – aber auch die Flottenplanung und die Beschaffung von Neubauten. Die enorme technische Bandbreite des Unternehmens ist eine Herausforderung, die er annimmt: „Wir haben auf unseren Schiffen nahezu alle möglichen Antriebstypen: von klassischen Dieselmotoren über dieselektrische Aggregate und LNG bis hin zu hybriden oder kompletten Batterie- und Solarlösungen und Wasserstoff“, sagt Kruse.

Er ist quasi mit dem Unternehmen aufgewachsen, sein Großvater war einer

der Seetouristik-Gründer. „Als kleiner Junge saß ich bei Kapitän Heise auf dem Schoß und durfte am Steuerrad drehen.“ Bei Götz Becker, dessen Vater 1970 ins Unternehmen einstieg, war Schifffahrt von klein auf „ein Grundrauschen im Leben“ – und daran habe sich bis heute nichts geändert: „Schifffahrt läuft 365 Tage im Jahr, 24 Stunden am Tag, zumal, wenn Sie wie bei uns noch die Zeitverschiebung dazurechnen“ – beim Standort Seattle neun Stunden. Götz Becker war nach seinem Einstieg bei FRS für die „Weiße Flotte“ in Stralsund zuständig, kümmerte sich um die „Nordic Jetline“, zwischen Helsinki und Tallinn und hat die Reedereitochter in Spanien mit aufgebaut.



## Wir haben auf unseren Schiffen nahezu alle möglichen Antriebstypen.

Jan Kruse, Geschäftsführer FRS



Bei aller Bodenständigkeit sind es diese Internationalität und Dynamik, die den besonderen Geist von FRS ausmachen. Eine weitere Besonderheit des Unternehmens: Es ist nicht nur in der See-, sondern auch in der Binnenschifffahrt unterwegs – und für jedes Einsatzgebiet gelten unterschiedliche Regularien. In Portugal zieht ein Ausflugsboot auf dem Tejo seine Kreise, in Berlin betreibt die FRS-eigene „Weiße Flotte“ vier Solarfähren. Außerdem bringt ein Ruderboot („Paule III“) Passagiere ans andere Ufer der Müggelspree.

Deutlich flotter geht es auf den Ozeanen zu: So verbinden zwei klassische Doppelendfähren die beiden Nordseeinseln Sylt und Rømø. High-Speed-Katamarane (HSC) verbinden beispielsweise Seattle im US-Bundesstaat Washington mit Victoria im kanadischen British Columbia („Victoria Clipper“) und Hamburg bzw. Cuxhaven mit Helgoland. Der auf der Route zu Deutschlands einziger Hochseeinsel eingesetzte „Halunder Jet“ bringt bis zu 680 Passagiere mit maximal 35 Knoten ans Ziel. Die drei HSC, die FRS im Sultanat Oman betreibt, zählen mit Geschwindigkeiten von bis zu 41 Knoten (76 km/h) sogar zu den schnellsten der Welt.

**| Vielfältiges Business |** Neben dem Ticketverkauf bringen auf vielen Routen auch Shops und Gastronomie an Bord Umsatz. Dank der Erfahrung im Handling von Passagieren und Ladung konnte sich FRS vor einigen Jahren bei der Ausschreibung um die Konzession für den Betrieb des Fährterminals im albanischen Hafen Durres durchsetzen. Von Zypern aus bietet das



Wenn man zu dritt ist, macht das Entscheidungen vielleicht nicht leichter, aber besser.

Christian Baumberger, Geschäftsführer FRS

Unternehmen außerdem Dienstleistungen wie Crewing und Shipmanagement an. Die große Bandbreite wird abgerundet durch ein Team von rund 40 Programmierern, die auf Mallorca maßgeschneiderte Softwarelösungen für FRS und externe Kunden erarbeiten.

Wachstum erwarten die drei Geschäftsführer außer durch mögliche

Übernahmen nicht zuletzt im boomenden Offshore-Segment: Gemeinsam mit dem langjährigen niederländischen Partner Windcat Workboats B.V. sind aktuell sechs Crew-Transfer-Vessels im Einsatz, die Techniker und Material zu Offshore-Windparks in Nord- und Ostsee bringen. Besonders stolz ist man in Flensburg auf die neueste Errungenschaft, die 2023 in Dienst gestellte „Hydrocat 55“. Das Schiff fährt für den Netzbetreiber 50 Hertz und verfügt über einen kombinierten Wasserstoff-Diesel-Antrieb. Das Dual-Fuel-System ermöglicht im Betrieb je nach Fahrprofil eine signifikante Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 30 bis 50 Prozent – außerdem fallen auch die NO<sub>x</sub>-Emissionen um bis zu 70 Prozent geringer aus.

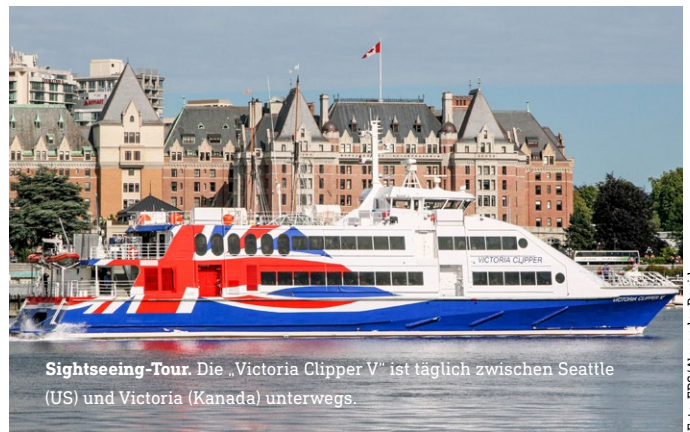
Mitunter ist es aber auch zu großes (prognostiziertes) Wachstum, das die Reederei vor Probleme stellt: So war das bei der Tochter FRS Iberia, die mit großem Erfolg Verkehre von Spanien nach Marokko organisierte. Angesichts des Erfolgs der Linien nicht zuletzt im Frachtverkehr war klar, dass die gewohnten Schiffsgrößen auf absehbare Zeit nicht ausreichen würden. FRS holte sich deshalb die große dänische Fährreederei DFDS als Partner an Bord. „Doch mit einem Joint-Venture-Partner, der börsennotiert ist und mehr als zehnmal so viel Umsatz macht, agieren Sie →





**Wachstumssegment.** Mit ihren „Windcat“-Schiffen bringt FRS Monteure zu den Windparks in Nord- und Ostsee.

Foto: FRS



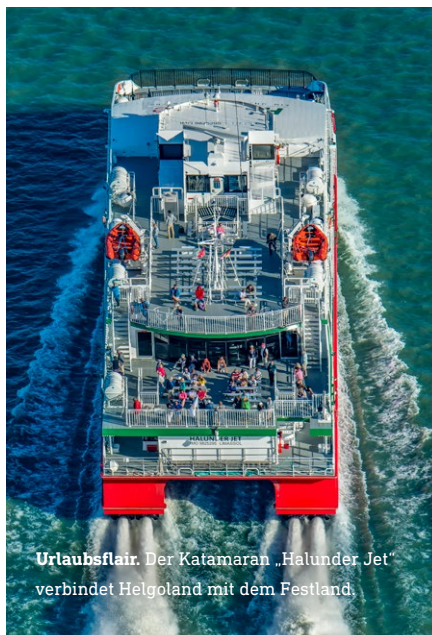
**Sightseeing-Tour.** Die „Victoria Clipper V“ ist täglich zwischen Seattle (US) und Victoria (Kanada) unterwegs.

Foto: FRS/Alexander David

→ auf Dauer nicht auf Augenhöhe“, sagt Becker. Die Entscheidung, die Tochter, die er 2001 mit aufgebaut hatte, ganz in die Hände von DFDS zu legen, fiel ihm und seinen Co-Geschäftsführern trotzdem schwer. „Das Team gehörte schließlich zur FRS-Familie“, sagt Becker. Andererseits eröffnet der Ausstieg für FRS finanzielle Freiräume, im Kerngeschäft – dem Passagierverkehr – zu wachsen und das Thema Dekarbonisierung der Flotte konsequent anzugehen.

**Umweltfreundliche Alternative** | Wie sehr sich das Unternehmen in neue, umweltfreundliche Lösungen hineinkniet, zeigt das Beispiel Elbe. Unter dem Motto „Grüne Mobilität in Norddeutschland“ will die Tochter FRS Elbfähre die erfolgreiche Verbindung zwischen Glückstadt und Wischhafen in drei Schritten auf 600 Prozent Gesamtkapazität steigern. Dazu sollen sechs emissionsfreie Elektrofähren gebaut und mit grüner Energie aus Photovoltaikanlagen CO<sub>2</sub>-neutral betrieben werden. „Wir bieten den politischen Verantwortlichen mit unserem Mobilitätskonzept eine Überbrückung und Ergänzung bis zur Fertigstellung des geplanten A20-Tunnels. Durch diesen dürften beispielsweise keine Gefahrgut-Lkws oder Fußgänger – bei unseren Fähren wäre dies möglich“, sagt Götz Becker. Zur Realisierung benötige man aber Zusagen der Politik in Sachen Investitionssicherheit und Unterstützung beim Bau der landseitigen Infrastruktur. Namhafte Umweltschutzorganisationen befürworten das Projekt.

Der Umbau der Flotte in Richtung Umwelt- und Klimaschutz ist eine gewaltige Herausforderung, die die gesamte Branche trifft. Das Beispiel FRS zeigt: „Es gibt für Schiffe nicht die eine technologische Antwort, sondern unterschiedliche Lösungen für verschiedene Formate“, sagt Baumberger. Sein Kollege Kruse dreht mit seinem Team an den unterschiedlichsten



**Urlaubsflair.** Der Katamaran „Halunder Jet“ verbindet Helgoland mit dem Festland.

Foto: FRS

## Hintergrund: FRS

Die Förde Reederei Seetouristik (FRS) entstand 1991 durch den Zusammenschluss der beiden Flensburger Unternehmen Förde Reederei (gegründet 1935) und Seetouristik (gegründet 1958) – die maritimen Wurzeln reichen aber bis ins Jahr 1866 zurück. Das Familienunternehmen betreibt heute weltweit in zwölf Ländern Fährlinien und touristische Schifffahrt und setzt dabei insgesamt rund 60 Schiffe unterschiedlicher Bauart und Größe ein. Pro Jahr werden rund 5,7 Millionen Passagiere und 1,5 Millionen Fahrzeuge transportiert. Die rund 1.500 Beschäftigten der Unternehmensgruppe erwirtschaften im Jahr einen Umsatz von rund 250 Millionen Euro.

[www.frs.world](http://www.frs.world)

Stellschrauben, um die Effizienz zu verbessern. Ein Projekt ist die Hybridisierung der Warnow-Fähre zwischen Warnemünde und Hohe Düne. „Außerdem wird das Schiff per Automoorung im Fährbecken gehalten, was bereits heute Antriebsenergie spart“, erklärt Kruse.

Die Vorbereitung auf Elektrifizierung läuft – die notwendige Infrastruktur in den Häfen zu schaffen, sei aber eine staatliche Aufgabe, so Becker. „Das schaffen die Reedereien nicht allein.“ Die Politik sei gefragt, um die kostengünstige Versorgung mit Treibstoffen sicherzustellen – und damit die Mobilität der Menschen auch auf den Wasserwegen. Hier freut sich die FRS-Geschäftsführung über die professionelle Unterstützung von Branchenverbänden wie dem VDR bzw. auf europäischer und internationaler Ebene von ECSA und Interferry.

Weiteres Wachstum und weitere Internationalisierung stehen nun auf der Agenda des Führungstrios – wie etwa die jüngst erfolgte Übernahme von L'Express des Îles, einem führenden Fährschiffsakteur in der karibischen Region. Die Familien im Hintergrund sichern der Unternehmensgruppe die nötige Finanzkraft, um die Ziele zu erreichen – und das Team aus über 40 Nationen die nötige Tatkraft. „Gemeinsam Schifffahrt zu betreiben, erfordert hohe Einsatzbereitschaft“, sagt Becker. Zukunftssichere Ausbildungsberufe, interessante Jobs, starkes Gemeinschaftsgefühl: „Wir tun einiges dafür, um als Arbeitgeber attraktiv zu sein“, sagt Baumberger.

Auch hier ziehen die FRSler an einem Strang – und der ist mindestens so stabil wie die Verbindung zwischen den beiden zusammgelegten Firmensitzen an der Flensburger Förde. Die Perspektive ist langfristig: „Wir bekennen uns zur Schifffahrt“, bringt Jan Kruse die Haltung der beteiligten Familien auf einen Nenner. Nachwuchssorgen muss man wohl nicht haben: Die nächste Generation zeigt jedenfalls bereits Interesse. ■■■





# Integrierter Ansatz gefragt

**| Position |** Konteradmiral Jürgen Ehle über das EU-Engagement zum Schutz der Schifffahrt.



Foto: K. Grapsas

## PROFIL

### Jürgen Ehle

- geboren 1957
- 1976 Eintritt in die Bundeswehr, Ausbildung zum Marineoffizier, Studium der Pädagogik
- Hubschrauberführer, Admiralstabsausbildung in Hamburg
- 1996/97 US-Admiralstabsausbildung in Newport
- 1998 bis 2002 Kommodore Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“, Nordholz
- 2002 bis 2007 NATO-Hauptquartier, Brüssel
- 2007 bis 2012 Bundesverteidigungsministerium, Berlin
- Beförderung zum Flottenadmiral, NATO-Militärausschuss, Brüssel
- seit 2019 als Konteradmiral Senior Military Advisor beim European External Action Service

## 1 | Was tut die EU, um die Sicherheit der Handelsschifffahrt zu gewährleisten?

Die maritime Sicherheitslage hat sich mit der Vervielfachung von Angriffen auf Handelsschiffe im Roten Meer dramatisch verschlechtert. Die EU-Mitgliedstaaten waren sich der Notwendigkeit bewusst, auf die Krise schnell und entschlossen zu reagieren. Mitte Januar billigten sie ein Krisenmanagementkonzept für eine neue maritime Operation zum Schutz der Handelsschifffahrt und der Seeleute sowie zur Sicherstellung der Freiheit der Seewege insbesondere im Roten Meer. Die neue EU-Operation EUNAVFOR ASPIDES (altgriechisch für „Schilde“) ist offiziell seit 19. Februar etabliert.

Das Mandat deckt ein Einsatzgebiet vom Roten Meer bis zum Persischen Golf ab. Es umfasst eine exekutive Aufgabe – „protect merchant

vessels“ – und zwei nicht exekutive: „accompaniment“ und „maritime situational awareness“. Die Exekutivaufgabe, der Schutz von Handelsschiffen, wird sicherstellen, dass defensive Militäraktionen innerhalb des EU-Rechtsrahmens und nach speziellen Einsatzregeln durchgeführt werden. Die neue EU-Operation wird die von den USA geführte Operation „Prosperity Guardian“ zum Schutz der Schifffahrt vor Luftangriffen der Huthi-Streitkräfte im Roten Meer und im Golf von Aden verstärken.

Ich bin überzeugt, dass „Aspides“ effektiv sein wird. Deutschland beteiligt sich mit der Fregatte „Hessen“. Zusammen mit den Marines von Griechenland, Italien und Frankreich leistet Deutschland damit einen entscheidenden Beitrag zum Schutz der Seeverbindungswege.

## 2 | Wie gestaltet sich die Kooperation mit anderen Akteuren?

Die Zusammenarbeit mit den Anrainerstaaten und anderen internationalen Akteuren im Bereich Seesicherheit ist von zentraler Bedeutung: Die Krise im Roten Meer lässt sich nur gemeinsam bewältigen, im Rahmen eines „integrierten Ansatzes“. Angesichts der Bedrohung durch die Huthi, des Wiederauflebens der Piraterie und des Erstarkens der blauen Kriminalität bis in den west-

lichen Indischen Ozean ist eine enge Kooperation erforderlich. Dazu gehören die Koordinierung mit „Prosperity Guardian“ und mit der seit 2008 bestehenden Anti-Piraterie-Operation ATALANTA, mit der Initiative European Maritime Awareness in the Strait of Hormuz (EMASOH) und ihrer militärischen Operation AGENOR sowie eine gemeinsame Konfliktlösung mit der Schifffahrtsindustrie.

## 3 | Gibt es Pläne, die Maßnahmen auch in anderen Seeregionen zu verstärken?

Die EU ist bereits in anderen Regionen aktiv, so im Mittelmeer mit der Operation IRINI und im Rahmen von „Coordinated Maritime Presences“ (CMP). IRINI ist eine militärische Operation, um das Waffenembargo der UN gegen das Bürgerkriegsland Libyen durchzusetzen. Das CMP-Konzept gibt es seit 2019. Es dient der besseren Koordination der Präsenzen der Marines der Mitgliedstaaten in bestimmten Seegebieten u. a. zum Schutz der Schifffahrt. Bisher wurde CMP

erfolgreich im Golf von Guinea und im nordwestlichen Indischen Ozean etabliert. Deutschland ist sich der geopolitischen Bedeutung der Region bewusst und wird dieses Jahr eine Fregatte und einen Einsatzgruppenversorger in den Indo-Pazifik schicken.

„No shipping – no shopping“: Unser aller Wohlstand und unsere Sicherheit hängen von freien Seewegen ab. Dies ist eine gemeinsame Verantwortung.

# MARKTBERICHT

## Erholung in Europa verzögert sich

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet in den kommenden Jahren eine solide Entwicklung der Weltwirtschaft von rund drei Prozent pro Jahr. Im laufenden Jahr sind Indien (6,5 Prozent) und China (4,6 Prozent) die Hauptwachstumstreiber. Im kommenden Jahr wird neben Indien (erneut 6,5 Prozent) unter den wichtigsten Volkswirtschaften vor allem für Saudi-Arabien ein hohes Wachstum (5,5 Prozent) prognostiziert.

Unter den größten entwickelten Volkswirtschaften dürften 2024 einzig die USA ein Wachstum von über zwei Prozent erreichen, alle anderen liegen zwischen 0,5 Prozent (Deutschland) und 1,5 Prozent (Spanien). Das Wachstum für die Eurozone wurde gegenüber der Herbstprognose von 1,2 auf 0,9 Prozent herabgesetzt. Für 2025 sind die Aussichten jedoch deutlich besser: Aufgrund der weiter sinkenden Inflation werden steigende Reallöhne und in der Folge eine steigende Binnennachfrage erwartet, die das Wachstum in der Eurozone auf 1,7 Prozent anheben sollen.

### Seehandel wächst stärker als erwartet

Das Wachstum des Seehandels hat sich ab 2023 laut der jüngsten Prognose von Clarksons Research wieder bei 2,4 bis 2,5 Prozent eingependelt, nachdem 2022 infolge des russischen Kriegs gegen die Ukraine noch ein leichter Rückgang von 0,4 Prozent zu verzeichnen war. Die ab Ende 2022 eingeführten Handelsembargos führten dazu, dass Russland

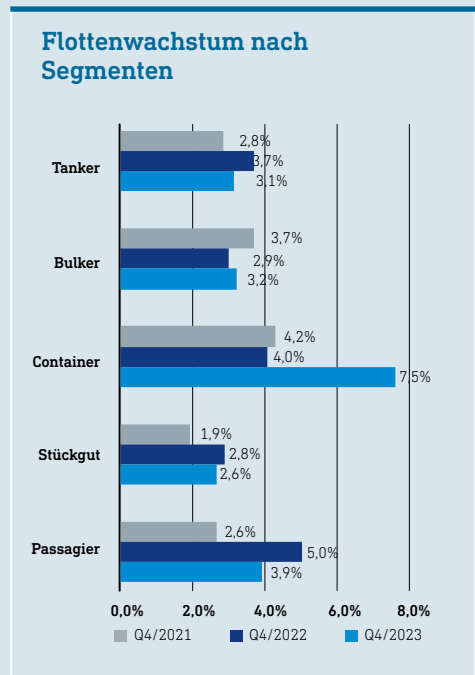
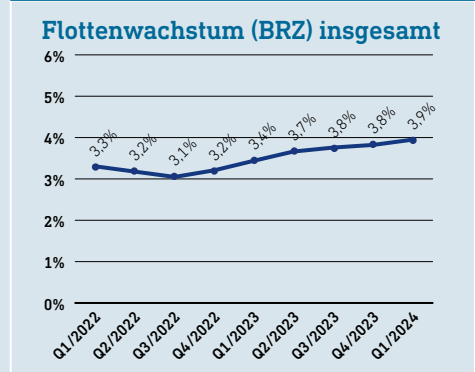
neue Absatzmärkte für Kohle und Öl suchen musste, was zu deutlich längeren Transportwegen und somit auch zu einer erhöhten Nachfrage vor allem im Tanker- und Bulkersegment führte. Auch für 2024 wird noch ein Anstieg der durchschnittlichen Transportdistanzen erwartet.

### Flottenwachstum erreicht fast vier Prozent

Während die hohe Nachfrage nach Frachtraum im Tanker- und Bulkermarkt das Flottenwachstum in diesen Segmenten stützte, wuchs die Containerflotte durch eine Welle an Ablieferungen im Vorjahresvergleich um 7,5 Prozent. Über alle Flottensegmente erreichte das Wachstum im Jahresverlauf 3,9 Prozent und damit den höchsten Wert seit Jahren.

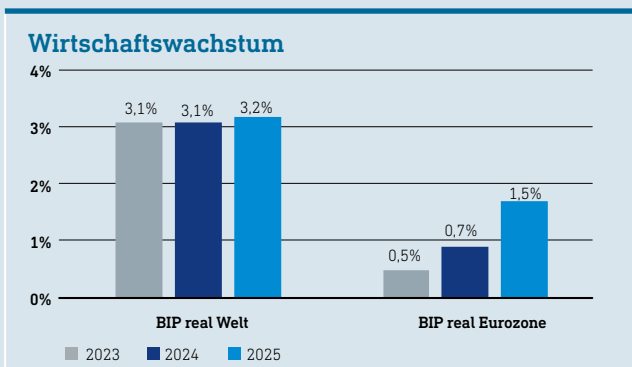
### Reedereien halten ältere Einheiten

Das Durchschnittsalter der Flotte stieg in den vergangenen Quartalen kontinuierlich, da die zusätzlichen Kapazitäten durch die verschiedenen Sondereffekte Beschäftigung fanden. Die hohe Zahl älterer Einheiten bildet ein Abwrackpotenzial, das sich aus Sicht der Reedereien stabilisierend auf die Raten auswirkt, sollte sich das Nachfragewachstum künftig abschwächen. Insbesondere die im Einsatz befindliche Containerflotte ist aufgrund der eingeschränkten Nutzbarkeit des Suezkanals und des Panamakanals deutlich größer, als sie es in einem normalen Marktumfeld sein müsste.

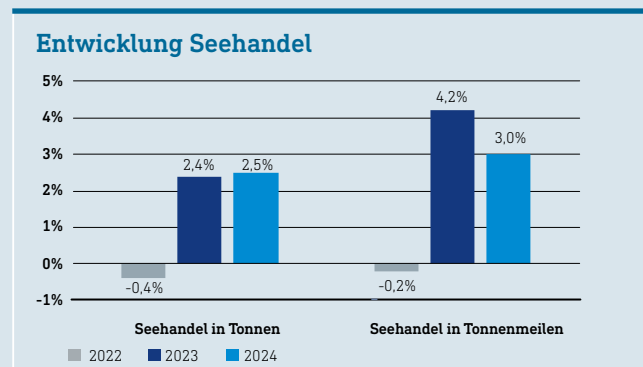


Quelle: ISL auf Basis von Clarksons Research, Januar 2024

Quelle: ISL auf Basis von Clarksons Research, Januar 2024



Quelle: ISL auf Basis von IMF World Economic Outlook, Januar 2024



Quelle: Clarksons Research, Shipping Review & Outlook, September 2023



# DIE LAGE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT IM ÜBERBLICK

ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE

36%

55%

## CONTAINERSCHIFFE

### Gestiegene Kapazität, stagnierende Nachfrage

Der weltweite Containerverkehr stagniert seit dem Herbst auf dem Niveau von 2020. Die schwache Nachfrage in Europa kann durch das weiterhin solide Wirtschaftswachstum in den USA nicht ausgeglichen werden. Der Containerumschlag der europäischen Häfen lag zum Jahreswechsel 2023/2024 saisonbereinigt nur geringfügig über dem Jahresdurchschnitt 2015. Die Schwäche der chinesischen Binnennachfrage wirkt sich auf den Containerverkehr kaum aus, da nach wie vor auf den Haupttrouten Richtung Nordamerika und Europa der Export die notwendigen Transportkapazitäten bestimmt. Geringe Rückladungsquoten machen sich jedoch bei der Einnahmesituation der Reedereien bemerkbar.

### Verjüngungskur für die Flotte

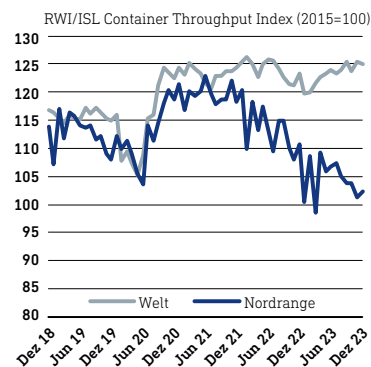
Die Welle der Ablieferungen infolge der guten Gewinnsituation, die die Reedereien 2021 und 2022 erlebten, erreichte 2023 ihren bisherigen Höhepunkt. Die Containerflotte wuchs zwischen Januar 2023 und Januar 2024 um mehr als 300 Ein-

heiten. Die Kapazität der Flotte stieg um 8,1 Prozent von 25,7 auf 27,8 Millionen TEU. In einem von schwacher Nachfrage geprägten Marktumfeld würde dies zu sinkenden Raten, sinkender Beschäftigung und einem hohen Abbrackvolumen führen. Diese Entwicklung wird jedoch aktuell dadurch gebremst, dass der Suezkanal wegen der Angriffe von Huthi-Rebellen auf Frachtschiffe im Roten Meer von vielen Reedereien gemieden wird, während gleichzeitig die eingeschränkte Nutzbarkeit des Panamakanals Kapazitäten bindet. Sobald beide Kanäle wieder voll nutzbar sind, ist mit einem deutlich steigenden Abbrackvolumen zu rechnen, das dann zu einem sinkenden Durchschnittsalter der Flotte führen wird.

### Knapper Schiffsraum trotz Rekordwachstums

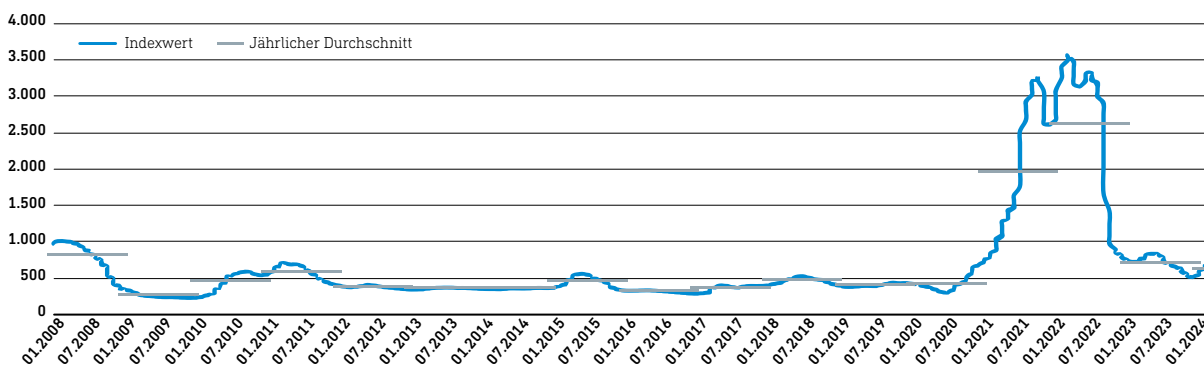
Der Engpass bei den beiden bedeutendsten künstlichen Wasserstraßen für die internationale Schifffahrt führt auch dazu, dass trotz des starken Wachstums der Flottenkapazität kein Rückgang der

### Containerumschlag



Fracht- und Charraten zu verzeichnen ist. Im Gegenteil: Seit sich mehr und mehr Reedereien entschieden haben, das Rote Meer zu meiden und stattdessen zwischen Europa und Asien um das Kap der Guten Hoffnung zu fahren, ziehen die Raten wieder an. Aus Sicht der Verlader kam die Ablieferungswelle damit genau zur rechten Zeit, da ohne diese ein deutlich stärkerer Anstieg der Frachtraten zu erwarten gewesen wäre. Seitens der Reedereien ist die Einnahmesituation dennoch positiv zu bewerten.

### Entwicklung Charraten (New ConTex)



6.105 ↑



4.560 ↑



14,1 ↓



837 ↓



25% ↓



532 ↓

Quelle: ISL auf Basis von Verein Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS), Februar 2024; ISL auf Basis von Clarksons Research, Januar 2024; VHBS

ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE



10%



9%

## TANKER

### Boom bei Rohöl- und Produktentankern

Der internationale Tankermarkt scheint sich darauf einzustellen, dass die neuen Transportstrukturen, die sich vor allem aus den Handelsembargos der EU gegen russisches Rohöl und russische Ölprodukte ergeben, auf längere Sicht Bestand haben werden. Allein im Laufe des vierten Quartals 2023 wuchs die kumulierte Kapazität der bestellten Rohöltanker um 13,4 Prozent, im Segment der Produktentanker waren es sogar 36,4 Prozent.

Trotz der Neubestellungen erreichte das Orderbuch in Relation zur Flotte bei den Rohöltankern gerade einmal fünf Prozent, während das Verhältnis bei den Produktentankern auf 14 Prozent stieg. Da das Durchschnittsalter der Rohöltanker in der Bestandsflotte mit 13,4 Jahren deutlich unter dem Durchschnitt der Tankerflotte liegt, ist das Abwrackpotenzial hier deutlich geringer als bei den Produktentankern, die durchschnittlich 22,2 Jahre alt sind.

Der Markt für LNG-Tanker scheint dagegen langsam ein Gleichgewicht zu erreichen. Die Gesamtkapazität der im Orderbuch befindlichen Einheiten wuchs im letzten Quartal 2023 nur um 2,7 Prozent, die Bestandsflotte legte um 2,1 Prozent zu. Nach wie vor ist jedoch der Auftragsbestand in Relation zur Bestandsflotte in diesem Segment am höchsten: Gemessen in tdw entspricht das Orderbuch rund 53 Prozent der in Fahrt befindlichen Flottenkapazität.



17.646



45.800



17,6



1.267



11%



ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE



11%



20%

## BULKER

### Auftragsbestand wächst auf niedrigem Niveau

Die Bulkerflotte wuchs in den vergangenen Quartalen stetig und erreichte im Januar eine Kapazität von 969 Millionen tdw. Auch die Zahl der Schiffe erreichte mit 13.675 einen neuen Höchststand. Mit einem Durchschnittsalter von 13,1 Jahren bleibt das Segment das jüngste der fünf Hauptsegmente.

Der Auftragsbestand der Werften nahm seit Anfang April um 177 Einheiten auf 1.055 bestellte Schiffe zu. Im vierten Quartal wurden auch wieder mehr größere Einheiten bestellt, sodass die

Kapazität der Schiffe im Orderbuch von Oktober 2023 bis Januar 2024 um 8,2 Prozent zunahm.

Ähnlich wie im Tankersegment scheinen auch die Massengut-Reeder zunehmend davon auszugehen, dass die mit dem Embargo auf russische Kohle einhergehenden längeren Seestrecken noch längere Zeit bestehen werden.

Daten europäischer Seehäfen zeigen, dass der Import von Kohle 2022 gegenüber 2021 um 45 Prozent stieg, da durch den Ausfall der Gasimporte aus

Russland vermehrt Kohle zur Stromerzeugung genutzt wurde. Während 2021 noch rund 40 Prozent der Kohle aus Russland importiert wurden und nur die Hälfte aus Übersee, lag der Anteil der Importe aus Übersee 2022 schon bei zwei Dritteln – mit entsprechend längeren Transportwegen.

Besonders starke Zuwächse verzeichneten Importe aus Südafrika (plus 30 Millionen Tonnen), den USA (plus 22 Millionen Tonnen) und Australien (plus 11 Millionen Tonnen).



13.675



70.900



13,1



1.055



8%



#### LEGENDE

- Anteil nach Schiffen in %
- Anzahl Schiffe in der Flotte (>= 300 BRZ)
- Durchschnittl. Kapazität/Tonnage (DWT/BRZ)
- Durchschnittliche Kapazität (TEU)
- Anteil nach BRZ
- Durchschnittsalter in Jahren
- Anzahl Schiffe im Orderbuch
- Kapazität Orderbuch in Relation zur Flotte
- Ratenentwicklung (Index oder US\$)



ANTEIL AN DEUTSCHER FLOTTE



33%



10%

## STÜCKGUTFRACHTER

### Wachstum der Stückgutflotte zieht an

••• Gegenüber Oktober 2023 war in allen Segmenten der Stückgutflotte ein Zuwachs zu verzeichnen. Die konventionellen Mehrzweckfrachter, auf die 72 Prozent der Schiffe, aber nur 42 Prozent der Tragfähigkeit des Segments entfallen, wuchs dabei mit 1,2 Prozent am stärksten. Die Reeferflotte – das kleinste Teilsegment mit nur 645 Einheiten – legte um 0,4 Prozent zu.

Die Veränderung des Orderbuchs seit Oktober – also die Differenz zwischen Neubestellungen und Ablieferungen und

Stornos im 4. Quartal 2023 – zeigt jedoch ein anderes Bild. Der stärkste relative Zuwachs wurde hier mit 44 Prozent bei den Reefer Schiffen verbucht, gefolgt von Autotransportern (14 Prozent) und Spezialschiffen (9 Prozent). Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein Großteil der bestellten Reefer Schiffe Ersatzinvestitionen sind, da das Teilsegment mit einem Durchschnittsalter von 33,1 das mit Abstand älteste der gesamten Welthandelsflotte ist. Auffällig ist dabei, dass die bestellten

Schiffe im Durchschnitt mehr als doppelt so groß sind wie die in Fahrt befindlichen Einheiten.

In Relation zur Bestandsflotte ist weiterhin der Auftragsbestand für Autotransporter am höchsten: Die tdw-Kapazität des Orderbuchs entspricht 32 Prozent der aktiven Flottenkapazität, ein Zuwachs um drei Prozentpunkte gegenüber dem Oktober. In allen anderen Segmenten deutet die Orderaktivität eher auf ein verhaltenes Wachstum oder ein Schrumpfen der Flotte hin.



18.795



6.950



24,2



836



12%



ANTEIL AN DEUTSCHER FLOTTE



7,5%



6%

## PASSAGIERSCHIFFE

### Kreuzfahrt-Orderbuch schrumpft weiter

••• In der Passagierschiffahrt war im letzten Quartal 2023 ein deutlicher Unterschied zwischen der Entwicklung der Flotte und des Orderbuchs zu erkennen.

Durch die Ablieferung einiger großer Einheiten wuchs die Kreuzfahrtflotte gemessen in BRZ um 2,8 Prozent, wäh-

rend das Orderbuch um zwölf Prozent schrumpfte. Dabei nahm auch die Durchschnittsgröße der im Bau befindlichen Schiffe ab. In Relation zur bestehenden Flotte ist der Auftragsbestand mit 18 Prozent immer noch beträchtlich, deutet mit Blick auf die längeren Bauzeiten je-

doch auf freie Werftkapazitäten hin, sodass in den kommenden Monaten Potenzial für Neubestellungen besteht.

Die Flotte der übrigen reinen Passagierschiffe wuchs gegenüber dem Vorquartal nur um 0,4 Prozent, das Orderbuch jedoch um 33,8 Prozent.



5.556



8.940



24,7



224



12%



Quellen: ISL auf Basis von Clarksons Research, Januar 2024



Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik



www.isl.org

Als Institut für angewandte Forschung schließt das ISL die Lücke zwischen Grundlagenforschung und Industrie. In seinem Kompetenzbereich „Maritime Markets“ unterstützt das ISL Unternehmen und öffentliche Einrichtungen u. a. mit Markt- und Wettbewerbsanalysen, Umschlagprognosen und Untersuchungen zur maritimen Wertschöpfung und Beschäftigung. Die ISL-Publikationen „Shipping Statistics Yearbook“ und „Shipping Statistics and Market Review“ geben einen detaillierten Einblick in die maritime Wirtschaft und deren Teilmärkte.

Autoren: Dr. Sönke Maatsch, maatsch@isl.org, Dieter Stockmann, stockmann@isl.org



**Superlativ.** Der NOK gilt als meistfrequentierte künstliche Wasserstraße der Welt.

## NOK mit Einbußen bei der Ladung

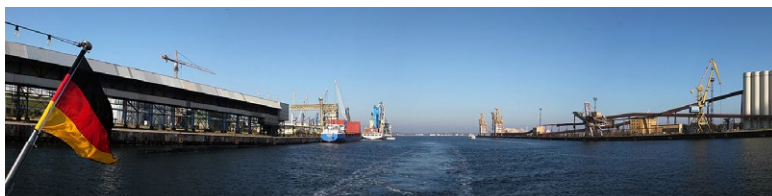
••• Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) verzeichnete 2023 ein relativ stabiles Verkehrsgeschehen bei leicht rückläufigen Ladungsmengen. Nach Angaben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) wurden im vergangenen Jahr rund 77,2 Millionen Tonnen Ladung durch den NOK transportiert, 6,2 Prozent weniger als 2022. Die Zahl der Schiffe, die den NOK im vergangenen Jahr befahren haben, sank um 0,8 Pro-

zent auf knapp 26.700. Die rechnerische Durchschnittsgröße der NOK-Schiffe ist im Vergleich zu den Vorjahren etwas zurückgegangen. 2023 lag die Brutto-raumzahl im Durchgangsverkehr bei 5.476, 2022 waren es noch 5.945. Trotz globaler Beeinträchtigungen habe „der Nord-Ostsee-Kanal seine Rolle als unverzichtbarer internationaler Seeverkehrsweg behauptet“, so GDWS-Leiter Eric Oehlmann. [www.gdws.wsv.bund.de](http://www.gdws.wsv.bund.de)

## Rostock erneut mit Umschlagrekord

••• Im Überseehafen Rostock wurden 2023 erstmals in seiner über 60-jährigen Geschichte über 30 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen. Das Plus gegenüber 2022 betrug 6,5 Prozent bzw. 1,9 Millionen Tonnen auf 30,9 Millionen Tonnen. Konjunkturbedingte

Rückgänge im Fähr- und RO/RO-Geschäft sowie erntebedingt auch bei Getreide konnten durch starken Zuwachs beim Stückgut-Umschlag sowie bei Flüssiggütern – allen voran Öl für die Raffinerie PCK Schwedt – mehr als wettgemacht werden.



### Überseehafen.

Rostock ist der wichtigste deutsche Ostseehafen.



**Ex-Landesbank.** Die Zentrale der Hamburg Commercial Bank in der Hansestadt.

## HCOB platziert Schiffspfandbrief

••• Die Hamburg Commercial Bank (HCOB) hat einen Schiffspfandbrief mit einem Volumen von 500 Millionen Euro begeben. Wie das aus dem Verkauf der HSH Nordbank Ende 2018 hervorgegangene Institut mitteilte, wurde der durch Schiffshypotheken gedeckte Pfandbrief mit einer Laufzeit von zwei Jahren und einem Kupon von 3,625% vor allem bei Investoren in Deutschland (41%), Großbritannien (22%) und Skandinavien (8%) platziert. Die von Commerzbank, Danske Bank, DekaBank, J.P. Morgan, Nord/LB und Unicredit begleitete Emission war deutlich überzeichnet. Bei Moody's soll der Pfandbrief ein Rating von „Aa3“ erhalten. Die HCOB ist derzeit das einzige Kreditinstitut in Deutschland, das Schiffspfandbriefe zur Refinanzierung begibt.

## HHLA liefert schlechte Zahlen

••• Der Hamburger Hafenlogistiker HHLA hat 2023 aufgrund der schwächelnden Konjunktur weniger verdient. Nach vorläufigen Zahlen liegt der Gewinn vor Zinsen und Steuern (Ebit) mit 109 Millionen Euro unterhalb der erwarteten Bandbreite von 115 bis 135 Millionen Euro. 2022 waren es 220 Millionen Euro. Der Um-

satz sank um 8,3 Prozent auf 1,45 Milliarden Euro, der Containerumschlag auf 5,9 Millionen TEU.



**Flaute.** Der Containerumschlag sank konzernweit um 7,5 Prozent.





**Boomtown.** Der Stadtstaat ist einer der wichtigsten maritimen Standorte der Welt.

## Singapurs Hafen trotz dem schwächelnden Welthandel

••• Mit rund 39 Millionen Standardcontainern (TEU) hat der Hafenumschlag in Singapur einen neuen Rekord markiert. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr betrug 4,6 Prozent. Der Gesamtgüterumschlag legte um gut 2,3 Prozent auf knapp 592 Millionen Tonnen zu. Singapur verteidigte damit seine Position als gemessen am Umschlagvolumen zweitgrößter Hafen der Welt. Auch das Volu-

men der abgefertigten Schiffe erreichte mit einem Plus von 9,4 Prozent auf mehr als drei Milliarden BRZ einen neuen Höchststand. Der Hafen ist vor allem für Transporte von China nach Europa wichtig. Jährlich passieren rund 130.000 Schiffe den Hafen Singapur. Er verfügt über 1.000 Liegeplätze für Schiffe und 300 Kräne. 2021 wurde der Hafen zum „Best Global Seaport“ gekürt. Im Juli

fand im Stadtstaat die erste seeseitige Bebungung eines Containerschiffs mit grünem Methanol statt.

Seit nunmehr 14 Jahren in Folge weltweit führender Containerhafen ist mit zuletzt rund 49 Millionen TEU Shanghai. Zum Vergleich: Europas Primus Rotterdam kam im vergangenen Jahr auf 13,4 Millionen TEU – ein Minus von sieben Prozent. [www.mpa.gov.sg](http://www.mpa.gov.sg)

Foto: boule1301 – stock.adobe.com



**Zoll.** Die Behörden werden des grassierenden Drogenschmuggels nicht Herr.

Foto: Zoll

## EU: Hafenallianz gegen Drogenkartelle

••• Antwerpen, Rotterdam, Hamburg: Europas Hafenstädte stehen im Fokus der Drogenkartelle. Rund 70 Prozent der beschlagnahmten Drogen werden auf dem Seeweg in die Europäische Union geschmuggelt. Gut 35 Tonnen Kokain wurden laut EU-Kommission in deutschen Häfen sichergestellt. Eine neue

EU-Hafenallianz sagt dem Drogenhandel den Kampf an und bringt alle Akteure zusammen: EU-Sicherheitsbehörden, Hafenbetreiber, aber auch den privaten Sektor, darunter etwa Schifffahrtsverbände. Gemeinsam will man Maßnahmen u. a. gegen Korruption und Geldwäsche umsetzen. [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu)



**RED STAR SHIPPING**  
Ship & Crew Management



**FRI**  
Maritime Projects



**DIRECT CREWING**  
AGENTUR FORSTER-HUANG GMBH

## Maritime Solutions

Finkenstraße 5  
23669 Timmendorfer Strand  
+49(0)4503-702 660-0  
[www.directcrewing.com](http://www.directcrewing.com)





# Kampf um die Kaikante

**| Infrastruktur |** Die Bedeutung von Häfen und Terminals für funktionierende Lieferketten ist enorm. Eine aktuelle PwC-Studie signalisiert Handlungsbedarf für Europa. Text: Hanns-Stefan Grosch

Häfen sind begehrte Übernahmekandidaten – laut einer Studie des Beratungsunternehmens PwC sogar „versteckte Juwelen einer globalisierten Lieferkette“. Jeder vierte Deal in Transport und Logistik entfiel nach PwC-Angaben 2023 auf die Schifffahrt einschließlich Hafeninfrastruktur. Käufe und Verkäufe in diesem Bereich erleben seit 2015 einen deutlichen Anstieg; das Transaktionsvolumen summiert sich seitdem auf insgesamt rund 100 Milliarden US-Dollar. 2023 ist der Wert der angekündigten Deals zwar auf 4,2 Milliarden US-Dollar zurückgegangen; mit insgesamt 16 Deals waren die Übernahmeaktivitäten aber noch immer vergleichsweise hoch.

„Die aktuelle Verunsicherung darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass Häfen und Terminals weltweit in den strategischen Fokus gerückt sind – und das auf lange Sicht. Wer wichtige Häfen und Seewege kontrolliert, hat bedeutsamen Einfluss auf den internationalen Handel. Beim Ringen um entscheidende Infrastruktur muss die EU hellwach sein: Die Harmonie im globalen maritimen System bröckelt,

denn entscheidende Akteure verfolgen teils sehr unterschiedliche Interessen“, sagt Dr. André Wortmann, Leiter des Maritimen Kompetenzzentrums bei PwC Deutschland.

Dabei lässt sich eine Verschiebung der Zielregionen beobachten: Zwischen 2015 und 2023 ging es bei zwei Dritteln der 184 angekündigten Deals im Bereich Hafeninfrastruktur um Häfen in Asien und Ozeanien. Aber auch Ziele in Europa bleiben höchst attraktiv, wie der Einstieg der Reederei MSC beim Hamburger Hafenbetreiber HHLA zeigt. Die Schweizer halten künftig 49,9 Prozent der Dachgesellschaft, während Wettbewerber wie Hapag-Lloyd und Cosco dort an einzelnen Terminals beteiligt sind. Der Einstieg der chinesischen Reederei beim CTT (Container Terminal Tollerort) war politisch hochumstritten – auf Drängen der Bundesregierung wurde die Beteiligung auf 24,9 Prozent gedeckelt.

**| Strategische Lage |** Aktuell gewinnen Engagements ausländischer Investoren in Häfen und Terminals in Afrika an Bedeutung. Der Grund dafür ist die Rolle Afrikas als Lieferant wichtiger Rohstoffe,

## Schiffahrtsrouten.

90 Prozent des Welthandels werden auf dem Seeweg abgewickelt.



Beim Ringen um entscheidende Infrastruktur muss die EU hellwach sein.

Dr. André Wortmann,

Leiter des Maritimen Kompetenzzentrums bei PwC Deutschland

aber auch die strategische Lage des Kontinents entlang der globalen Handelsrouten der Zukunft. Hier findet ein regelrechter Wettstreit statt: China treibt beim Aufbau der „Neuen Seidenstraße“ seine strategischen Investments in Afrika voran. Zugleich investiert die EU mit ihrem Global Gateway-Programm in die afrikanische Infrastruktur, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Auch Deutschlands größte Reederei Hapag-Lloyd hält Häfen für interessante Investments. „Wir werden uns weiter





## Unsere Investition in das neue Terminal zielt darauf ab, neue Märkte zu erschließen.

**Rolf Habben Jansen,**  
Vorstandsvorsitzender der  
Hapag-Lloyd AG

nach Terminals umgucken“, hatte der Vorstandsvorsitzende Rolf Habben Jansen im Mai 2022 gegenüber der *Wirtschaftswoche* erklärt. Dabei kämen auch Ziele in Nord-europa infrage. „Antwerpen und Rotterdam sind wichtige Drehscheiben in unserem Netzwerk, ich könnte mir das vorstellen. Aber zuerst muss sich eine Möglichkeit ergeben, und der Preis müsste stimmen“, so Habben Jansen.

Antwerpen und Rotterdam sind die führenden Häfen in Europa und damit Konkurrenten für Hamburg, wo Hapag-Lloyd seinen Hauptsitz hat und auch eine Beteiligung am Terminal Altenwerder hält. Das Unternehmen hat außerdem Anteile am Tiefseehafen in Wilhelmshaven und im marokkanischen Tanger.

Im ägyptischen Damietta baut die Reederei gemeinsam mit Terminalbetreiber Eurogate einen neuen Hafen. Er soll Anfang 2025 in Betrieb gehen und nach Fertigstellung eine Jahreskapazität von 3,3 Millionen Standardcontainern (TEU) haben. „Unsere Investition in das neue Terminal zielt darauf ab, neue Märkte zu erschließen und das Wirtschaftswachstum in der Region anzukurbeln. Die verbesserte Infrastruktur wird unsere Umschlagaktivitäten im östlichen Mittelmeerraum deutlich verbessern und gleichzeitig einen besseren Zugang zum lokalen ägyptischen Handel

ermöglichen“, sagt Hapag-Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen. Das Unternehmen bündelt seine Beteiligungen an insgesamt 20 Terminals in Europa, Lateinamerika, USA, Indien und Nordafrika im Segment Terminal & Infrastruktur. Rund 2.600 Beschäftigte bieten neben den Terminalaktivitäten an ausgewählten Standorten ergänzende Dienstleistungen. Einen größeren Teil der Logistikketten zu beherrschen, liegt im Trend: APM Terminals, eine Tochtergesellschaft des Hapag-Lloyd-Partners Maersk

(s. S. 10.), betreibt 59 Gateway-Terminals in 31 Ländern unter der Marke APM Terminals oder mit Partnern. Konkurrent MSC ist über seine Tochter Terminal Investment Limited mittlerweile bei mehr als 70 Containerterminals in 30 Ländern engagiert.

**| Souveränität gefragt |** PwC-Manager André Wortmann mahnt die europäischen Akteure: „Routen und Handelsschwerpunkte verlagern sich. Asien und Afrika gewinnen an Relevanz. Der Weg nach Europa könnte an Bedeutung verlieren.“ In der Folge drohe Europa Einfluss und Kontrolle in wirtschaftlich wichtigen Regionen einzubüßen – mit weitreichenden Auswirkungen auf Lieferketten, Absatz, Beschaffung, Rohstoffe und Energie. „Deshalb braucht es jetzt ein konzertiertes Vorgehen. Politik, Wirtschaft, EU und Einzelstaaten müssen möglichst rasch eine gemeinsame Strategie definieren, um Versorgungssicherheit und Handlungsfähigkeit zu bewahren.“

Die Mahnung bleibt nicht ungehört: Tatsächlich hat das Europäische Parlament erst kürzlich einem Entschließungsantrag zugestimmt, der die Entwicklung einer umfassenden Hafenstrategie fordert. Ausdrückliches Ziel: die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Häfen zu sichern und ausländische Einflussnahme auf kritische Infrastruktur einzudämmen. ■■■



# Theorie bestanden, beim

## | Emissionshandel |

Philipp Wünschmann,  
Schiffahrtsexperte bei  
Berenberg, über erste Praxis-  
erfahrungen mit dem EU-ETS.



**Marktkenner.** Philipp Wünschmann ist „Head of Shipping“ bei Berenberg in Hamburg.

Der Europäische Emissionshandel ist seit 2005 das zentrale Klimaschutzinstrument der EU. Seit dem 1. Januar 2024 ist auch der Seeverkehr in den verpflichtenden Handel einbezogen worden. Die Reedereien nutzen zum Kauf und Verkauf der EU-Emissionsrechte (EU Allowances = EUA) in der Regel die an den relevanten Börsen in Leipzig oder Amsterdam zugelassenen Banken oder Broker.

Da der Handel mit EUAs normalerweise weder gewinnorientiert ist noch im engeren Sinne absichernden Charakter hat, ist er nur bedingt mit anderen Handelsaktivitäten von Banken für Kunden vergleichbar ist. Er ist erforderlich, um gesetzeskonform zu agieren. Insofern ist es irritierend, dass der Gesetzgeber hier keine Erleichterungen etabliert hat.

Denn nach dem Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) gelten EUAs als „komplexe Finanzprodukte“. Dies hat etwa Auswirkungen auf die Anforderungen an Kunden, da Banken bei „komplexen Finanzprodukten“ ein höheres Schutzniveau ihrer Kunden gewährleisten müssen – mit entsprechend erhöhtem Aufwand. Die meisten Banken beschränken sich daher im EUA-Handel auf sogenannte „professionelle Kunden“. Um als solcher eingestuft zu werden, bedarf es einer gewissen Größe des Unter-

nehmens, die anhand von Finanzkennzahlen objektiv messbar ist – für viele mittelständische Schiffahrtsunternehmen allerdings ein kaum erreichbarer Status. Alternativ bleibt dann nur die Einstufung der handelnden Mitarbeiter dieser Schiffahrtskunden nach dem WpHG als sogenannte „gekorene Profis“: Dies setzt etwa nachweisbare Kenntnisse und Erfahrungen am Kapitalmarkt voraus, die in der Regel wiederum nur wenige Mitarbeiter einer mittelständischen Reederei nachweisen können.

Der Konflikt zwischen den zwei gesetzlichen Anforderungen – der EUA-Einreichungspflicht auf der einen und der WpHG-Anforderung zum Handel mit EUAs auf der anderen Seite – mag in der Praxis die Ausnahme bleiben, ließe sich aber auflösen, indem man die Einstufung der EUAs als „komplexe Finanzprodukte“ noch einmal überdenkt.

**| Profis als Käufer |** Vor diesem Hintergrund ist es zunächst folgerichtig, dass die größeren Unternehmen in der Industrie wie Linienreedereien oder größere Operators als Charterer, aber auch große Schiffsmanager, die von den Banken als „professionelle Kunden“ eingestuft werden können, den Einkauf der EUAs überneh-

men. Die Praxis von Standardklauseln in Verträgen weist bereits in diese Richtung: Charterer kaufen die EUAs sowohl für ihre eigenen als auch für die eingeharternen Schiffe und übertragen sie dann in regelmäßigen Abständen an die Schiffseigner, die gesetzlich verpflichtet sind, die rechtzeitige Einreichung auf dem Konto im EU-Unionsregister („Operator Holding“-Account) zu gewährleisten.

Aus der anfänglichen Praxis zeichnen sich bereits einige Herausforderungen ab: ■ In welchen Abständen überträgt der Charterer die eingekauften EUAs an den Schiffseigner? Hier wäre es gewiss wünschenswert, nicht einfach nach dem „Recht des Stärkeren“ dem mittelständischen Reeder ein signifikantes Kontrahenten-Risiko aufzubürden. Dieses entsteht, wenn der Charterer zum Beispiel für eine Reise im 1. Quartal 2024 erst kurz vor gesetzlicher Einreichungspflicht Ende des 3. Quartals 2025 zahlte und der Schiffseigner nicht weiß, wie es um die Bonität des Charterers bestellt ist und ob dieser die benötig-



# Kuppeln stottert es noch

ten EUAs bereits eingekauft hat und diese damit zum Übertrag zur Verfügung stehen.

Im Zweifel wird auch die finanzierende Bank ein Interesse daran haben, dass keine unklaren Forderungen auf ihrer Kreditnehmerin lasten. Umgekehrt möchte der Charterer als „Polluter-pays“ sicher sein, dass der Schiffseigner seiner Verpflichtung, die EUAs einzureichen, auch nachkommt. Unter anderem dafür könnten EUA-Depots bei privaten Banken wie Berenberg sinnvoll sein. Moderne Bankensysteme erlauben es, zwischen Charterer und Schiffseigner für Transparenz zu sorgen (z. B. durch gegenseitige Sichtrechte auf dem EUA-Depot) oder ein gemeinsames Halten der benötigten EUAs bis zur Einreichung zu vereinbaren (z. B. über Verpfändung des Depots oder gemeinsame Verfügungsrechte).

Solange sich zwischen Charterern und Schiffseignern keine klaren Usancen herausgebildet haben, zögern auch die Schiffsmanger häufig noch, den Schiffseignern ein compliance-gerechtes EUA-Management als Servicepaket anzubieten und sich damit unter Umständen in ungeklärte Haftungsrisiken zu begeben – abgesehen von der Komplexität der Kommunikation im Dreieck Charterer–Schiffseigner–Manager. Hier muss die Industrie möglichst schnell für alle Marktteilnehmer nachvollziehbare Mechanismen entwickeln.

■ Für den Schiffseigner bleibt dann vor allem der EUA-Deckungsbedarf in charterfreien Zeiten, der z. B. bei Ballastfahrten, Werftaufenthalten oder charterfreien Liegezeiten in europäischen Häfen entstehen

kann. Da sich für diese häufig kleineren Volumina an EUAs zumeist kein aufwendiges Onboarding bei einer neuen Bank lohnt, ist es sinnvoll, wenn die Hausbank hier mit dem Handel und der Abwicklung über bereits bekannte Ansprechpartner und einem EUA-Depotangebot effizient unterstützt. Dies ist einer der Gründe für Berenberg gewesen, ihren Kunden neben dem EUA-Handel auch spezielle EUA-Depots anzubieten.

■ Noch weitestgehend ungeklärt erscheint die Frage, wie die EU mit den vielen nicht-europäischen Schifffahrtsunternehmen umgehen will, die mit ihren Schiffen in europäischen Gewässern verkehren. Als wesentliche Hürde für diese häufig ebenfalls mittelständischen Reedereien dürfte sich das Erfordernis einer Bankverbindung in der EU erweisen, da sich hier viele Banken aus kommerziellen Gründen oder wegen Compliance-Risiken nicht engagieren. Nach aktueller gesetzlicher Lesart wäre den Unternehmen damit der Zugang zu einem zur Einreichung der EUAs notwendigen Konto beim Unionsregister versperrt.

Bleibt die aktuelle Regelung bestehen, werden entweder europäische Schiffseigner den EUA-Einkauf für den nicht-europäischen Charterer (beispielsweise gegen Vorkasse) übernehmen, nicht-europäische Reedereien mit europäischen Reedereien kooperieren oder das Thema an einen Schiffsmanager mit Sitz in der EU auslagern. Das eröffnet europäischen Marktteilnehmern Chancen auf zusätzliche Dienstleistungen. Auch als Berenberg sehen wir hier eine Rolle für uns, da wir mit internationalen Reedereien als Kunden vertraut sind. Allerdings werden auch wir dabei selektiv vorgehen und die übliche Sorgfalt bei „Know-Your-Customer“ Checks →

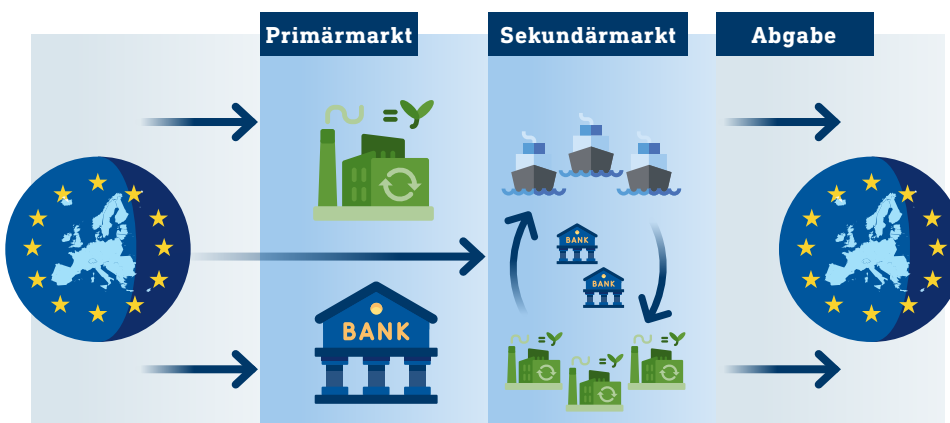
## CAP AND TRADE

### EU-Emissions-handels-system im Überblick

**CAP.** Primärmarktteilnehmer wie große Energieversorger oder zugelassene Banken können EUAs nach einem festen Kalender von den EU-Mitgliedstaaten ersteigern.

**Trade.** Anschließend können die EUA von Marktteilnehmern am Sekundärmarkt frei gekauft und auch wieder verkauft werden.

**Surrender.** Die erworbenen EUAs müssen einmal jährlich bei der EU eingereicht werden – maßgeblich ist die Höhe des unabhängig verifizierten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.



→ walten lassen. Denn bestimmte Regionen sind im heutigen geopolitisch aufgeladenen Umfeld für eine EU-regulierte Bank mit teils unkalkulierbaren Rechts- und Reputationsrisiken verbunden.

■ Nicht zu vernachlässigen ist auch die Frage der Rechnungsstellung bei Übertragung von EUAs mit Blick auf regulatorische Prüfungsanforderungen. Anders als beim Zahlungsverkehr, für den es in Banken etablierte Abwicklungssysteme mit angeschlossenem, im Regelfall automatisiertem Monitoring sowie das internationale Zahlungsverkehrs-Clearingsystem zwischen Banken gibt, ist die Übertragung von EUAs zwischen zwei juristischen Personen ein bis dato weitgehend manueller Prozess, bei dem gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen nach dem Geldwäschegesetz, also z. B. Kontrahenten-Checks, nicht unterschätzt werden dürfen.

■ Ein weiterer Punkt ist die Rechnungslegung und Bilanzierung der EUAs: Reedereien sollten frühzeitig klären, wie sie den Bestand an EUAs, den sie zum Bilanzstichtag halten, bilanzieren und mit einer Stichtagsbewertung in ihren eigenen Systemen abbilden. Banken mit ihren etablierten Systemen und Prozessen für Zahlungsverkehr und Depots sind hier geübte Partner, deren Bestätigungen in der Regel das Vertrauen der Prüfer genießen.


**| „Aller Anfang ist schwer“ |** Der Start in den EU-Emissionshandel bringt für die Schifffahrt erhebliche Unsicherheiten mit sich und verlangt große personelle und finanzielle Anstrengungen. Die Branche übernimmt als erste mittelständische, in das EU-ETS einbezogene Industrie eine Vorreiterrolle für ein auch außerhalb Europas genau beobachtetes System einer wirtschaftlich sinnvollen und für die Energiewende notwendigen CO<sub>2</sub>-Bepreisung.

Viele Usancen müssen sich erst noch herausbilden, zahlreiche rechtliche und prozessuale Fragen sind noch zu klären. Hier erweist sich das „Phase-In“ bis 2026 und Ende September 2025 als Termin für die erstmalige Einreichung als wichtige Lernzeit für alle Marktteilnehmer – inklusive EU-Gesetzgeber. Angesichts aktueller Berichte aus verschiedenen EU-Staaten über eine Antragsflut und erhebliche Verzögerungen bei der Eröffnung von Unionsregister-Konten bleibt zu hoffen, dass die jeweiligen nationalen Behörden die erste Einreichung dieser enormen Zahl von Marktteilnehmern bewältigen können. |●●●

Fotos: Igor Link – stock.adobe.com; Fanny Löwenstern







**| Neue Serie |** Ohne sie geht nichts. Großen Herausforderungen begegnet sie mit innovativen Lösungen. Sie bewegt Güter effektiv um die Welt. Die Schifffahrt. Aber sie ist nichts ohne ihre Crew – darunter immer mehr Frauen. Doch nach wie vor herrscht in der Branche Nachholbedarf. Hier setzt die neue DS-Serie an. Im Fokus stehen Frauen in maritimen Berufen. Vorbilder, die inspirieren.

**FOLGE 1:**

# Fanny Löwenstrom





**| Porträt |** Fanny Löwenstrom war bei der Marine und Festmacherin im Hamburger Hafen. Nun arbeitet sie bei Fairplay als Einsatzleitung – und zeigt dort nicht nur den Schleppern, wo es langgeht. Text: Sabrina Junge

**D**u kannst alles werden: Mit diesem Mantra ist Fanny Löwenstrom aufgewachsen. „Mein Vater hat mich immer dazu ermutigt, auch außerhalb der ‚Bubble‘ zu denken“, sagt die gebürtige Stuttgarterin. In der Schule wurde das viel zu wenig thematisiert, findet Löwenstrom. „Da war der Tenor: Mädchen machen dies, Jungs das – dabei müssen gerade junge Frauen dazu ermutigt werden, ihren eigenen Weg zu gehen.“

Einfach machen, offen sein – vielleicht auch mal scheitern: Das ist okay. Mit dieser Einstellung heuerte Löwenstrom 2016 bei der Marine für den freiwilligen Wehrdienst an. Ein halbes Jahr fuhr sie beim Flüchtlingshilfe-Einsatz „Sophia“ auf der Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ zur See. Eine prägende Erfahrung für die damals 21-Jährige: „Jeder hat sein Päckchen zu tragen – aber bei den Menschen dort ging es wirklich um die Existenz. Das hat mein Weltbild verändert.“ Und auch ihren Werdegang beeinflusst.

**| Kein Platz für Vorurteile |** Von 2019 bis 2023 studiert sie in Hamburg Soziale Arbeit und macht ihren Bachelor. Nebenbei jobbt sie als Festmacherin im Hafen und räumt dort mit Vorurteilen auf. „Am Anfang wurde ich von ein paar Kollegen belächelt – es gibt noch Charaktere, die Probleme damit haben, wenn Frauen in männerdominierte Jobs kommen.“ Die 28-Jährige lässt sich davon aber nicht beeindruckt: „Wenn mir etwas nicht passt, sage ich das – und dann ist Ruhe“, sagt sie und lacht. Ein dickes Fell brauche man trotzdem: „Die haben jahrelang ohne Frauen gearbeitet – dementsprechend ist auch der Jargon. Das darf man nicht persönlich nehmen.“

Das Gefühl, sich beweisen zu müssen, hat Löwenstrom schnell abgelegt – auch weil sie weiß, dass sie manche Sachen besser kann als ihre männlichen Kollegen. Gerade in Zusammenarbeit mit ihrer einzigen weiblichen Festmacher-Kollegin und Namensvetterin Fanny von Behr. „Die Lotsen haben mal ein großes Lob gegenüber der Geschäftsführung ausgesprochen: Wenn sie mit uns zusammenarbeiten, dann funktioniere die Kommunikation einfach besser und ohne Gemecker.“

Dass Frauen Ruhe und einen anderen Umgangston mitbringen, merkt Lö-

wenstrom auch in ihrem Job als Einsatzleiterin bei der Reederei Fairplay: „Ich plane, welche Schlepper wann wo sein sollen, teile die Kapazitäten ein – und optimiere Prozesse“, sagt Löwenstrom. Im Team selbst kommt das gut an, beim Kunden spürt sie manchmal Vorbehalte. Frauen, die wissen, was sie wollen, würden oft als „übertrieben“ oder Bedrohung wahrgenommen, berichtet Löwenstrom. „Es stecken noch viele alte Strukturen in der Schifffahrt – nicht alles daran ist schlecht“, betont sie. „Aber es gibt Dinge, die haben sich verändert, das muss man akzeptieren – dazu gehören Frauen in vermeintlichen Männerjobs.“

**| Raus aus der Komfortzone |** Um den Wandlungsprozess voranzutreiben, fordert sie von der Schifffahrt mehr Sichtbarkeit. „Es braucht außerdem Aufklärung, welche maritimen Jobs es gibt. Was ist alles möglich – gerade als junge Frau?“ Sie selbst erlebe, dass viele sich zu wenig zutrauen. „Als Festmacherin muss man nicht Herkules sein: Die Schifffahrt hat sich weiterentwickelt. Es gibt technische Hilfsmittel, mit denen Frau sich die Arbeit leichter machen kann – auch das muss stärker kommuniziert werden.“

Raus aus der Komfortzone, rein in die Schifffahrt – das lohnt sich. „Wenn man mal Blut geleckt hat, möchte man das nicht mehr missen.“ Auch wenn ihr die lauen Sommernächte im Hafen, die unzähligen Sonnenauf- und -untergänge vom Athabaskakai fehlen, der Hafen ist ihr immer noch nah – er liegt ihr unweit des Hamburger Michels vom Fairplay-Büro im 14. Stock quasi zu Füßen. |●●●



**FRAUEN  
MACHEN  
MEER**

**NAME** Fanny Löwenstrom  
**ALTER** 28 Jahre  
**ARBEITET BEI** Fairplay Towage Group  
**MARITIME ERFAHRUNG** Marine, Festmacherin, Einsatzleiterin  
**ZIEL** junge Frauen für die Schifffahrt begeistern, persönliche Weiterentwicklung



# Manpower optimal gemanagt

**| Digitalisierung |** Für mehr Effizienz an Bord: Aktuelle Softwarelösungen wie SCEDAS erleichtern die immer komplexer werdende Crewingplanung.

**K**urzfristige Routenänderung, Personalengpässe, immer neue behördliche Vorschriften und Auflagen – Crewing gehört mittlerweile zu den anspruchsvollsten Aufgaben im Shipmanagement. Ordnungsgemäße Prozesse, perfektes Timing bei hoher Flexibilität sind hier ein absolutes Muss. Gelingt das nicht, fällt schlimmstenfalls die gesamte Frachtreise ins Wasser.

Beispielfälle für den Worst Case gibt es genug: So reichen ein fehlendes Impfsertifikat oder ein abgelaufener Pass, und die frisch eingeflogene Ablösung kommt gar nicht erst an Bord. Auch ein unvollständiger Qualifikationsnachweis oder nicht rechtzeitig gebuchte Flugtickets können die Reiseplanung gehörig auf den Kopf stellen.

Vor allem bei größeren Flotten lässt sich der wachsende Aufwand für die Abteilung „Manpower“ nur noch mithilfe digitaler Tools bewerkstelligen. Zu groß ist die Zahl an Personen und Kennziffern, zu komplex die Dokumentenverwaltung. Es gibt auch keine „Verschnaufpause“, denn Crewmanagement ist ein kontinuierlicher Prozess.

**| Breite Palette |** An passenden Softwarelösungen arbeitet unter anderem das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML. Mit SCEDAS® bieten die Hamburger Technik-Experten eine digitale Plattform, die speziell auf die Bedürfnisse der Branche zugeschnitten ist. „Unser System verfügt über eine breite Palette von Funktionen, um den gesamten Prozess der Crewplanung zu unterstützen“, erklärt Dr.-Ing. Anisa Rizvanolli, Teamleiterin Maritime Scientific Computing and Optimization.

„Dazu gehören die Erfassung und Verwaltung von Arbeitslast in Form von Aufgaben sowie die Erstellung von Dienstplänen, die Berücksichtigung von Arbeitszeitregelungen und Tarifverträgen.“



Unser System verfügt über eine breite Palette von Funktionen, um den gesamten Prozess der Crewplanung zu unterstützen.

**Dr.-Ing. Anisa Rizvanolli, Teamleiterin  
Maritime Scientific Computing and  
Optimization**

Dadurch ermöglicht die Software es Unternehmen, ihren Personalbedarf genau zu ermitteln und die verfügbaren Ressourcen effizient einzusetzen. „Crewpläne lassen sich für verschiedene Zeiträume durchführen, dabei werden insbesondere Arbeitszeitbeschränkungen, Ruhezeiten und Qualifikationen berücksichtigt“, so Rizvanolli.

**| Vernetztes System |** Die Benutzeroberfläche erfolgt über ein klassisches Dashboard, mit dem auch die Crewmitglieder gut zu recht kommen. Sie sind via E-Mail, SMS oder über eine mobile App an das System angeschlossen und werden so in Echtzeit über Änderungen im Dienstplan informiert. Externe Schnittstellen zu Zeiterfassungs- oder HR-Systemen gewährleisten zudem einen nahtlosen

Informationsfluss.

Den Praxistest hat das System bestanden: „Unsere Software wird bereits von mehreren Mitgliedsunternehmen des VDR erfolgreich eingesetzt“, sagt Rizvanolli. ■■■

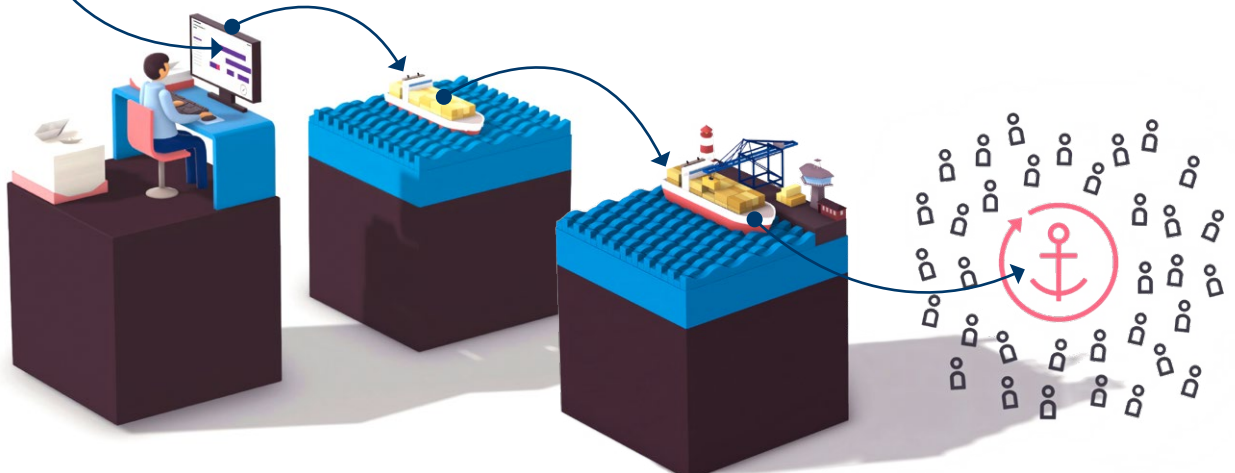


Fotos: Fraunhofer CML

Illustration: Fraunhofer CML/AIT Karlsruhe

## Abstimmung.

Die Software ermöglicht einen ständigen Austausch zwischen Crew an Bord und Crewmanagement im Office.





**Stromschnell.** Die Ladezeit der zwei elektrifizierten Fehmarnbelt-Fähren im Hafen soll nur zwölf Minuten betragen.

## Scandlines rüstet Fähren auf Plug-in um

●● Die Fährreederei Scandlines will zwei Fehmarnbelt-Fähren auf der Puttgarden-Rødby-Strecke zu Plug-in-Fähren umrüsten. Ziel: Die Schiffe sollen sowohl in Puttgarden als auch in Rødby mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen werden können.

Im Durchschnitt sollen die Batterien der Fähren in nur zwölf Minuten mit mindestens 80 Prozent der für eine Überfahrt

benötigten Energie geladen werden können, hieß es. Zu diesem Zweck investiert Scandlines in ein großes Energiespeichersystem sowie in Ladevorrichtungen und Solaranlagen an Bord beider Fähren.

Die Gesamtinvestitionen für die Elektrifizierung der Fehmarnbelt-Fähren belaufen sich auf 31 Millionen Euro. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr unterstützt das Projekt finanziell

im Rahmen eines Förderprogramms zur nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen (NaMKÜ) mit bis zu 40 Prozent der Umrüstkosten.

„Wir kommen so unserem Ziel, die Scope 1-Emissionen auf der Route bis 2030 auf null herunterzufahren, auf einen Schlag deutlich näher“, sagt Scandlines CEO Carsten Nørland.

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

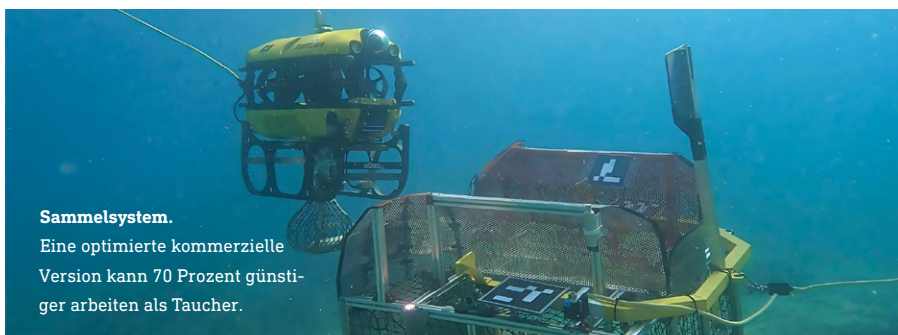
Foto: Scandlines

## SeaClear: Roboter sammeln Müll aus dem Meer

●● Europäische Forscher haben ein funktionierendes Team von intelligenten Robotern entwickelt, die den Meeresboden von Müll befreien sollen. Das SeaClear-System, das im Rahmen eines vierjährigen europäischen Forschungsprojekts entwickelt wurde, hat eine Reihe von

Tests sowohl in klaren als auch in trüben Gewässern erfolgreich bestanden. Es besteht aus mehreren miteinander verknüpften Komponenten. Das Basisschiff fungiert als zentrale Einheit, die zwei ferngesteuerte Unterwasserfahrzeuge (ROV) einsetzt und steuert: ein klei-

nes ROV für das Scannen und ein größeres für das Einsammeln des Mülls. Die Abfälle werden in einem speziellen Korb deponiert. Zusätzlich überwacht und kartiert eine Drohne aus der Luft die Meeresoberfläche und hilft bei der Identifizierung von Müll-Hotspots.



### Sammelsystem.

Eine optimierte kommerzielle Version kann 70 Prozent günstiger arbeiten als Taucher.

Foto: Fraunhofer



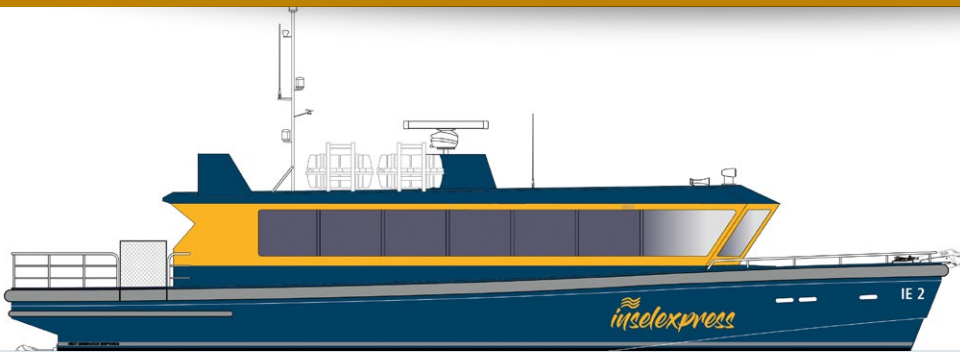
## DNV mit Klima-Komitee

●● Die Klassifikationsgesellschaft DNV hat ein „Decarbonization and Sustainability Committee“ (D&S) gegründet. Der Ausschuss bringt Experten und Branchenführer zusammen, um gemeinsam die Herausforderung, die Schifffahrt in eine grünere und nachhaltigere Zukunft zu führen, anzugehen. Hintergrund ist der wachsende Druck von Regulatoren und Stakeholdern.

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

Foto: DNV





## Cassen-Tours-Neubau: Minitiefgang fürs Wattenmeer

Die Reederei Cassen-Tours, eine Tochtergesellschaft der AG Reederei Norden-Frisia, hat die Werft NG Shipyards im niederländischen Lauwersoog mit dem Bau einer neuen Expressfähre beauftragt. Das Schiff mit einer Kapazität von 54 Passagieren wird zur Saison 2025 unter dem Namen „In-

selexpress 2“ hauptsächlich zwischen Norddeich und Juist verkehren. Das Schiff soll aber auch zwischen Norddeich und Norderney eingesetzt werden. „Unsere Kunden nehmen das vorhandene Express-Angebot sehr gut an“, sagt Fred Meyer, Geschäftsführer der Reederei Cassen-Tours, die bereits

den „Inselexpress 1“ und kleinere Expressboote betreibt. Mit der neuen schnellen Expressfähre komme die Reederei der Nachfrage vieler Inselbesucher entgegen. Mit nur 70 Zentimetern Tiefgang ist die neue Fähre für Fahrten im Wattenmeer optimiert.

[www.cassen-eils.de](http://www.cassen-eils.de)

Foto: Cassen-Tours



**Vorbild.** TUI Cruises will bis 2030 erste klimaneutrale Kreuzfahrten anbieten.

## TUI-Cruises setzt auf Methanol

Mit der „Mein Schiff 7“ stellt TUI Cruises ab Sommer 2024 eines der ersten Kreuzfahrtschiffe in Dienst, das für den Betrieb mit Methanol und perspektivisch mit grünem Methanol ausgerüstet ist. Der Schiffsantrieb erfolgt so nahezu CO<sub>2</sub>-neutral. Ein Kernelement der Nachhaltigkeitsstrategie 2030 von TUI Cruises ist, frühzeitig Allianzen mit Lieferanten alternativer Kraftstoffe für eine gesicherte

Versorgung ihrer beiden Kreuzfahrtschiffe Mein Schiff und Hapag-Lloyd Cruises aufzubauen. Dafür hat die Kreuzfahrtreederei eine Vereinbarung mit dem Hamburger Energieunternehmen Mabanaft zur Entwicklung einer langfristigen, strategischen Zusammenarbeit unterzeichnet. Die Vereinbarung sieht vor, den künftigen Bedarf der Schiffe an grünem Methanol in den deutschen Häfen zu decken.

Foto: TUI Cruises

### IMPRESSUM

## Deutsche Seeschifffahrt

#### Verlag/Herausgeber

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

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

Dr. Martin Kröger  
Tel.: 040/350 97 0  
[presse@reederverband.de](mailto:presse@reederverband.de)

#### Redaktion

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

#### Anzeigen

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2024

#### Abonnements und Vertrieb

DATA Service GmbH  
Abonnementbetreuung  
Doris Krüger, Beethovestraße 2 a  
23617 Stockelsdorf  
Tel.: 0451/4900-168  
Fax: 0451/4900-190  
E-Mail: [abo@deutsche-seeschifffahrt.de](mailto:abo@deutsche-seeschifffahrt.de)

#### Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,  
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

#### Titelbild

U.S. Navy

#### Druck

Merkur Druck GmbH  
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

#### Abonnementpreis

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

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:  
5.700 Exemplare



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



**Teambuilding.**

Dieser Schnappschuss entstand bei einem Landbesuch der Ferienfahrer zu den Pyramiden von Gizeh.



# als ein Prakti- kum

**| Ferienfahrer |** Im Sommer können junge Menschen wieder am VDR-Ferienfahrerprogramm teilnehmen. Das beliebte und abwechslungsreiche Schnupperpraktikum an Bord hat bereits eine jahrzehntelange Tradition.

Text: Gunther Meyn; Fotos: Jan Klüssing

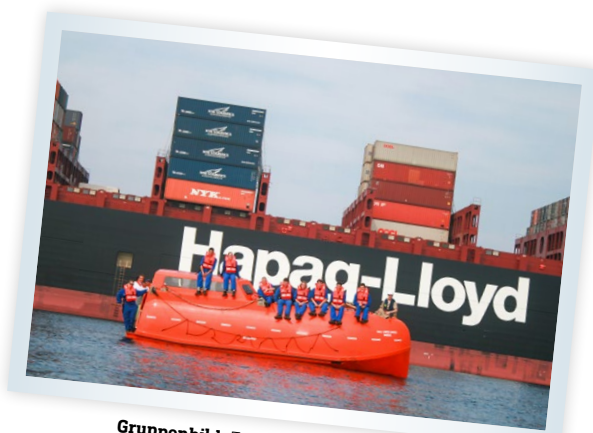
**E**ine Erfahrung fürs Leben“, „Tolle Gemeinschaft, ganz viel Teamgeist“, „Die Zeit verging so schnell“, „Jetzt steht mein Berufswunsch fest“ – so oder so ähnlich äußern sich fast alle ehemaligen Teilnehmer am Ferienfahrerprogramm. Es ist eine Erfolgsgeschichte mit Tradition. Bereits seit den 1960er-Jahren organisiert der Verband Deutscher Reeder (VDR) gemeinsam mit seinen Mitgliedsreedereien jedes Jahr im Sommer Praktika an Bord von Handelsschiffen. Schülerinnen und Schüler sollen so die Gelegenheit bekommen, in seemannische Berufsbilder hineinzuschnuppern und das Bordleben in all seinen Facetten kennenzulernen.

So vielfältig wie die Schifffahrt sind auch die möglichen Praktika. „Ob welt-

weite Fahrt, Feederdienst, Schlepper oder Lotsenschiff – wir versuchen immer, die individuellen Wünsche der Bewerber zu berücksichtigen“, sagt Holger Jäde, der als VDR-Referent Ausbildung das Ferienfahrerprogramm verantwortet. Zu den Mitgliedsunternehmen, die regelmäßig Plätze vergeben, zählen Hapag-Lloyd, die Hartmann Reederei, Leonhardt & Blumberg und Fairplay.

Allein bei Hapag-Lloyd haben im vergangenen Jahr vier Schülerinnen und 15 Schüler aus ganz Deutschland als Ferienfahrer angeheuert. „Seit Beginn des Programms waren bei uns über 1000 junge Menschen für ein Sommerpraktikum an Bord“, berichtet Hanja Maria Richter, Kommunikationsmanagerin bei Hapag-Lloyd.

**| Letzer Kick für den Karrierestart |** Im Maschinenraum mitwerkeln, an Deck aushelfen, Brückenwache halten, kleine Reparaturen erledigen, die Schiffsposition eintragen oder mal für kurze Zeit das Steuer halten – es gibt wohl kaum →



**Gruppenbild.** Zehn Jungs und fünf Mädchen waren als Ferienfahrer auf dem Ausbildungsschiff „Kuala Lumpur Express“.

**Besatzung.** Nach den fünf Wochen sind Ferienfahrer und Schiffscrew ein eingespieltes Team.



**Bordalltag.** Ein Ausbilder zeigt den Praktikanten, wie man Container richtig verlascht.



**Seefahrerflair.** Sicherheitsübungen, gemeinsames Essen – Teilnehmer am Ferienfahrerprogramm schwärmen noch Jahre später von ihrer Zeit an Bord.

**VDR-FERIENFAHRER-PROGRAMM 2024**  
-JETZT BEWERBEN -



[www.reederverband.de/de/ausbildung/lust-auf-meer-unser-ferienfahrer-programm](http://www.reederverband.de/de/ausbildung/lust-auf-meer-unser-ferienfahrer-programm)

→ ein Schülerpraktikum, bei dem junge Menschen in so kurzer Zeit so viel sehen und so viele abwechslungsreiche Dinge lernen. Je nach Route und Zeitfenster stehen auch Landausflüge sowie kleine Sightseeing-Touren auf dem Programm.

Das Abenteuer auf See wirkt nach: Für viele ehemalige Ferienfahrer war das Praktikum die Initialzündung für eine Karriere in der Schifffahrt. So auch beim letzten Praktikanten der Rostocker Ree-

derei F. Laeisz: „Im Anschluss an die zwei Wochen auf unserem Autotransporter ‚MS Parana‘ hat er sich für eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker beworben“, so Raimund Groß, Fleet Personnel Manager bei Laeisz. „Wir werden ihn nach seinem erfolgreichen Schulabschluss bei uns einstellen und ausbilden.“

Für die Reedereien ist das Ferienfahrerprogramm deshalb immer auch eine ideale Möglichkeit, maritimen Nachwuchs zu akquirieren. „Wir werden 2024 wieder beim Ferienfahrerprogramm mitmachen und hoffentlich wieder einen geeigneten Azubi-Kandidaten finden“, so Groß.

Erneut nimmt in diesem Jahr auch die Leerer Reederei Hartmann Ferienfahrer auf. Die Praktikanten sind dort auf verschiedenen Gastankern im Einsatz und lernen die speziellen Herausforderungen dieser Schiffsklasse kennen. „Auf Gastankern gelten besonders hohe Sicherheitsanforderungen und Ausbildungsstandards“, sagt Vanessa Gerdes, Head of Training bei

JAN KLISSING (34)

## „Als Ferienfahrer wurden wir wie Auszubildende an den Beruf herangeführt“

**Sie waren 2008 als Ferienfahrer bei Hapag-Lloyd – was sind Ihre Erinnerungen?**

**Klissing:** Es war ein tolles Erlebnis. Zusammen mit 14 anderen Praktikantinnen und Praktikanten war ich auf der „Kuala Lumpur Express“ – zu der Zeit war das eines der größten und modernsten Containerschiffe überhaupt.

**Wie war der Alltag an Bord?**

**Klissing:** Sehr abwechslungsreich. Wir haben alle Schiffsbereiche kennengelernt und überall mit angepackt oder assistiert: an Deck, im Maschinenraum, auf der Brücke. Im Suezkanal durfte ich auch mal das Steuer übernehmen. Sicherheitsübungen im Freifallboot und Überlebensanzug sowie Theorieunterricht im Schulungsraum standen ebenfalls auf dem Programm.

Als Ferienfahrer waren wir nicht nur „Mitfahrer“, sondern wurden wie Auszubildende an den Beruf herangeführt. Das fand ich großartig. Natürlich gab es aber immer auch genug freie Zeit, um auf dem Deck zu entspannen oder in den schiffseigenen Pool zu springen.

**Was sind Ihre persönlichen Highlights der Reise?**

**Klissing:** Toll waren die gemeinsamen Landausflüge etwa zu den Pyramiden von Gizeh und zur Chinesischen Mauer. Als Jugendlicher in so kurzer Zeit schon so viel von der Welt zu sehen, ist schon beeindruckend. Ein echtes Highlight war auch mein 19. Geburtstag. Wir sind zu der Zeit auf dem Gelben Meer gefahren und haben an Deck eine Grillparty zusammen mit der Crew veranstaltet. Das sind wirklich einzigartige Erinnerungen.

**Inzwischen sind Sie 34 und wurden kürzlich zum Chief Engineer befördert. Wie wichtig war für Sie rückblickend die Ferienfahrerzeit, und was würden Sie jungen Menschen mit auf den Weg geben?**

**Klissing:** Ich habe in den neun Wochen nicht nur fachlich viel gelernt, sondern auch, wie wichtig Teamwork und menschlicher Zusammenhalt sind. Am Ende waren wir Ferienfahrer eine richtig eingeschlossene Gemeinschaft. Für mich und die anderen war es auch das erste Mal, so lange so weit weg von zu Hause zu sein. Ich würde jungen Menschen, die Lust auf Seefahrt haben, immer raten, am Ferienfahrerprogramm teilzunehmen. Man kann dabei so viele wertvolle Erfahrungen machen – selbst wenn man sich dann hinterher für einen anderen Berufszweig entscheidet.





Hartmann. „Unsere Ferienfahrer bekommen Einblick in alle Arbeitsbereiche an Bord, schauen der Crew über die Schulter und übernehmen kleinere Aufgaben.“

Jährlich erhalte der VDR rund 35 Bewerbungen, berichtet Ausbildungsreferent Jäde. „Besonders freut uns, dass in den letzten Jahren immer mehr Frauen Interesse an der Schifffahrt haben.“

Auch der VDR-Mann hat übrigens mal als Ferienfahrer angefangen. „Das war in den Sommerferien 1979 auf einem kleinen Kümo“, erinnert sich Jäde, der anschließend seine Ausbildung zum Matrosen und später sein Kapitänspatent machte. „Inzwischen ist an Bord natürlich alles ein paar Nummern größer und das Equipment viel moderner als zu meiner Zeit“, so Jäde. „Doch Teamgeist und Verantwortungsbewusstsein sind damals wie heute unverzichtbare Skills für die Seeleute – auch das gehört zu den tollen Dingen, die man auf dem Kurztrip als Ferienfahrer regelmäßig mitnimmt.“ ■●●

PHILINA BRANDES (22)

## „Das Fernweh hat mich an den Landungsbrücken gepackt“

**Sie haben 2021 am Ferienfahrerprogramm teilgenommen. Wie ist es dazu gekommen?**

Brandes: Schuld daran ist mein alter Schulweg. Ich wohne nahe Hamburg in Stelle und bin täglich mit der Bahn zum Wirtschaftsgymnasium St. Pauli gefahren. Da habe ich oft einen Abstecher zu den Landungsbrücken gemacht, um die vielen Schiffe zu beobachten. An diesem Ort ist meine Faszination für die Seefahrt entstanden. Vom Ferienfahrerprogramm erfuhr ich dann während einer Berufsmesse. Ich habe mich daraufhin spontan bei Hapag-Lloyd beworben, weil ich unbedingt mal auf einem Containerschiff mitfahren wollte. Es hat auf Anhieb geklappt. In den Sommerferien 2021 ging es für mich dann für acht Wochen auf die „Prague Express“.

**Auf welcher Route waren Sie unterwegs, und wie waren Ihre ersten Eindrücke?**

Brandes: Die Fahrt ging von Hamburg über Rotterdam und Antwerpen bis zur indischen Hafenstadt Mundra. Als Ferienfahrer taucht man sofort in eine andere Welt ab. Die riesigen Dimensionen des Schiffs, die großen Seehäfen, später dann die Weite der Ozeane – wenn du

drin bist, merkst du erst, wie eindrucksvoll das alles ist.

**Was haben Sie an Bord gemacht, und was ist Ihnen besonders positiv in Erinnerung geblieben?**

Brandes: Ich war die ersten Wochen im Maschinenraum im Einsatz. Da habe ich auch mein Technik-Faible entdeckt und schnell entschieden, nach dem Praktikum eine Schiffsmechaniker-Ausbildung zu machen. Aber auch die Zeit auf der Brücke war toll. Besonders viel Spaß haben mir die Kartenkorrekturen gemacht. Auch an Deck gab es viel zu tun. Eine unserer Aufgaben war zum Beispiel die Kontrolle beim Löschen im Hafen. Mir gefällt einfach die routinierte Abwechslung. Auf dem Schiff ist jeder Tag gleich und gleichzeitig komplett anders.

**Sie sind jetzt im zweiten Ausbildungsjahr zur Schiffsmechanikerin. Wie bewerten Sie rückblickend Ihre Teilnahme am Ferienfahrerprogramm?**

Brandes: Ich habe während des Praktikums bereits erfahren, was in meiner Ausbildung auf mich zukommt. Die Zeit war außerdem ideal, um zu testen, ob man für das enge Zusammenleben an Bord überhaupt geeignet ist. Bei mir war das der Fall. Zum Schluss war die Crew für mich fast wie eine Familie – und ich war traurig, als ich wieder von Bord musste. Zum Glück konnte ich nach Beginn meiner Ausbildung gleich wieder in See stechen.

**Traumjob.** Erst Ferienfahrer, dann Azubi: Philina Brandes im Maschinenraum (links).

Foto: Philina Brandes







# Fürs seelische und fürs leibliche Wohl

**| Serie Teil 7 |** Am meistbefahrenen Kanal der Welt kümmern sich Leon Meier und sein Team um die Belange der durchreisenden Seeleute.

Zehn Packungen Toastbrot, zehn Päckchen Schwarzbrot, zwei Netze Äpfeln, ein Netz Birnen, drei Tüten Äpfel, zehn Köpfe Eisbergsalat und fünf Kilo Tomaten landen im Einkaufswagen von Leon Meier. Der 54-jährige Seemannsdiakon erledigt nicht den Wocheneinkauf für seine Familie, sondern hilft einer Schiffscrew, die Proviantprobleme hatte. Meier leitet seit 22 Jahren das Team der Deutschen Seemannsmission in Brunsbüttel. Seine 46-jährige Frau Anja Brandenburger-Meier ist seit 2012 stellvertretende Leiterin des Standortes. Sie leben mit zweien ihrer vier Kinder direkt nebenan.

Brunsbüttel an der Elbmündung des Nord-Ostsee-Kanals verfügt über eine der größten Schleusenanlagen der Welt. Die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt wird jährlich von etwa 28.000 Schiffen passiert. Sie ist Lebensader von

Stadt und Region. Eine kleine und zwei große Fähren verbinden die Kanalufer. Die Deutsche Seemannsmission in der Kanalstraße 8 liegt am Südufer. Zum Team gehören neben drei Bundesfreiwilligendienstleistenden („Bufdis“) eine Reinigungskraft, eine Bordbetreuerin und 20 Ehrenamtliche, darunter auch der Vereinsvorstand.

**| Unverzichtbare Bufdis |** Moritz Peeren ist einer der „Bufdis“. Sein Arbeitstag beginnt um 14 Uhr, bis spätabends ist er auf den Beinen. An diesem Nachmittag besucht er einen Tanker und einen Schüttgutfrachter im Zementhafen. Dort wünscht sich die Besatzung eines Schiffes eine neue Kaffeemaschine. Zwei Tage ohne Kaffee, weil die Glaskanne des alten Geräts zerbrochen ist – eine mittlere Katastrophe. Den Kontakt mit den Seeleuten schätzt Peeren

**Großeinkauf.**  
Seemannsdiakon Meier organisiert Proviantnachschub vor der Kanalquerung.







#### Arbeitseinsatz.

Bundesfreiwilliger Moritz Peeren im Gespräch mit einem Kapitän.



**Freizeit.** Telefonieren, Fernsehen, Grillen, Klönen – bei der Seemannsmission in Brunsbüttel ist man auf die Bedürfnisse der Crewmitglieder eingestellt.



### Historie: Seemannsmission Brunsbüttel

- 1951 als Fischereijugendheim in Büsum gegründet
- seit 1953 auf der Schleuseninsel in Brunsbüttelkoog
- 1966 Bau eines Seemannsfrauenheims auf der Schleuseninsel
- 2000 Abriss des alten Gebäudes
- 2001 Einweihung als Seefahrerzentrum mit Übernachtungsmöglichkeiten und Clubräumen
- 24 Stunden Erreichbarkeit für Seeleute und Reedereien
- drei Stellen für Bundesfreiwilligendienstleistende pro Jahr

Fotos: Stefanie Langos, Leon Meier, Deutsche Seemannsmission Brunsbüttel DSM/Matthias Rietau



**Berufung.** Leon Meier und seine Frau Anja leiten zusammen die Seemannsmission in Brunsbüttel. Sie leben mit ihrer Familie in unmittelbarer Nähe.

am meisten: zu sehen, dass die Hilfe gebraucht wird; das Dankeschön, wenn die Seeleute abends zurück zum Schiff gefahren werden. Oder das Lächeln im Gesicht, wenn er selbst an Bord kommt. „Das macht mich glücklich und erfüllt mich“, sagt er. Er möchte ab Herbst Nautik studieren und später auch zur See fahren – erst als Offizier, dann als Kapitän und, wenn alles gut läuft, als Lotse: „Der Job ist zukunftssicher, es gibt ein gutes Gehalt.“

Wenn die Bufdis Seeleute vom Nordufer abholen, fahren sie oft vier- bis sechsmal täglich mit der Fähre, denn am Nordufer sind alle Einkaufsmöglichkeiten, die Apotheke, Ärzte, das Krankenhaus. Während Moritz Peeren Schiffe besucht, räumt sein Chef Leon Meier im Seemannsclub Souvenirs in die Verkaufsvitrinen. „Wir müssen uns jeden Tag auf neue Leute einstellen“, sagt er. Es sei nicht wie in der Kirchengemeinde, wo man die Gemeinde betreuen und gucken kann, wie es allen geht. Eine Bundesfreiwillige hat mal gesagt, man macht Freunde auf Zeit und weiß gar nicht, ob man die jemals wiedersieht.“

**| Alltägliche Hilfe |** Freunde auf Zeit in einem Zuhause auf Zeit: Das Seemannsheim und der Club sind Orte, an dem die Seeleute Bordalltag und Kollegen mal ausblenden können. Geld tauschen, Lebensmittel und SIM-Karten kaufen, im Garten sitzen, mit anderen reden. Seelsorge ist nicht ständig ein Thema, aber immer wieder. Aus Meiers Sicht hat das Internet die Situation der Seeleute entspannt, weil sie so Kontakt zu ihren Familien halten können. Viele nutzen die Zeit in der Seemannsmission für

ausgiebige Telefonate und Videocalls mit ihren Verwandten. Für den Diakon ist es dadurch jedoch etwas schwieriger geworden, selbst mit den Seeleuten ins Gespräch zu kommen.

Am Nachmittag stoppt Moritz Peeren bei einem Elektromarkt. Für 50 Euro gibt es keine Kaffeemaschine mit Edelstahlkanne. Der Verkäufer bietet einen Rabatt auf ein Ausstellungsstück. Abgemacht. Zurück auf dem Zementschiff, übergibt Peeren das Gerät. Der polnische Kapitän lädt ihn auf einen Test-Kaffee ein. Doch der junge Mann muss weiter, nimmt zwei russische und einen nigerianischen Seemann mit zum Seemannsclub. Und am Abend holt Peeren dann acht Seeleute, darunter zwei junge Frauen, vom Gate des Ölhafens ab. Im Seemannsclub wird Billard oder Karten gespielt und deutsches Bier getestet. Der Andenkenverkauf läuft gut. Schnapsgläser und Porzellanteller finden neue Besitzer.

Missionsleiter Meier hat seinerzeit ähnlich wie Moritz Peeren angefangen. Geboren im südafrikanischen Durban, machte er als junger Mann ein dreijähriges Praktikum und absolvierte später ein Freiwilliges Soziales Jahr in Bremerhaven.

Gastfreundschaft mit Clubbetrieb, Bordbetreuung und Übernachtungen, das ist wesentlich in Brunsbüttel. In den fünf Zimmern des Standorts übernachteten jährlich bis zu 700 Seeleute. „Wir versuchen, ein Zuhause für die Seeleute zu sein, ein Wohnzimmer, wo man sich zeitweise heimisch fühlt, wo man gerne hinget, wo man das Gefühl hat, man wird wahrgenommen“, sagt Leon Meier. **|•••**



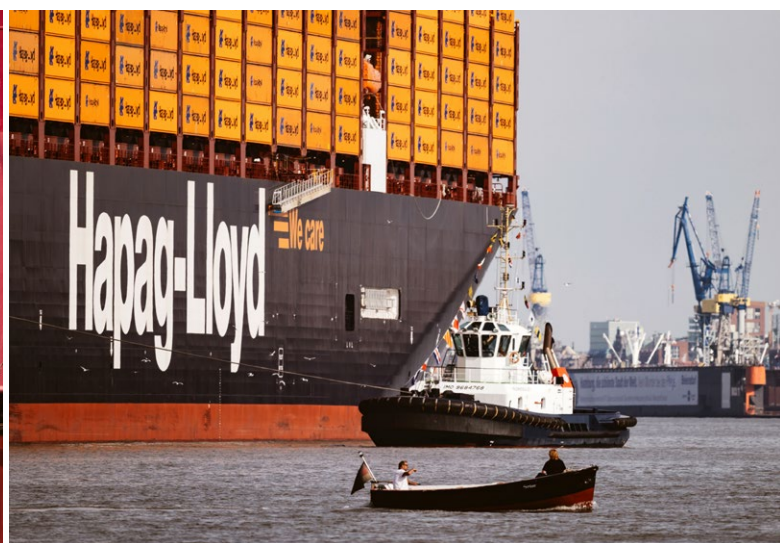
# „Der Live-Charakter ist der Schlüssel“



**Livestream.** Dick eingepackt streamt Patrick Ludolph das Einlaufen eines Kreuzfahrtschiffes.



**Einblick.** Besonders die Menschen an Bord interessieren den Fotografen.



**Perspektivwechsel.** Manchmal darf der Seeflieger mit an Bord von Schleppern & Co.





Foto: Ben Rejge

Wer guckt sich denn so was an?“ Das fragte sich Patrick Ludolph, als er online zufällig über den YouTube-Kanal eines amerikanischen Plainspotters stolperte. „Dann habe ich mich selbst dabei ertappt, wie ich eine Stunde lang Flugzeuge beim Landen und Starten beobachtete“, sagt Ludolph und lacht. „Es ist der Live-Charakter, der einen so fesselt. Man weiß ja nie, was als Nächstes passiert“, so der 52-Jährige.

Was bei Flugzeugen funktioniert, sollte doch auch bei Schiffen klappen, dachte sich Ludolph. „Wir sind in Hamburg ja recht verwöhnt und kennen es, wenn sich Stahlkolosse die Elbe entlangschlängeln. Doch viele Menschen haben so etwas noch nie gesehen“, sagt Ludolph. Das brachte ihn auf die Idee, selbst zum Shipspotter zu werden. Im Februar 2023



**| Porträt |** Der Fotograf Patrick Ludolph betreibt den YouTube-Kanal „Hamburg Hafen Live“. Bis zu 100.000 Klicks bekommen seine Videos. Welches Ziel der „Seefluencer“ mit dem Projekt verfolgt – und wie die Schifffahrt davon profitieren kann. Text: Sabrina Junge

startete er den YouTube-Kanal „Hamburg Hafen Live“. Mit einem seiner ersten Livestreams landete er gleich einen Volltreffer: Die Einlaufparade beim Hamburger Hafengeburtstag bescherte ihm 1.500 Livezuschauer und knapp 50.000 im Nachgang. Dem Kanal selbst folgen mittlerweile rund 19.000 User – laut Ludolph kommen sie aus ganz Deutschland, Österreich und der Schweiz.

**| Plattform für Reeder |** Die Schifffahrt fasziniert Ludolph schon lange. 2012 gab es dann die ersten maritimen Arbeitsaufträge, als er einen Hapag-Lloyd-Kapitän kennenlernte. Es folgten mehrere Fotoprojekte an Bord von Containerschiffen – so sei er nach und nach in die Branche „reingerutscht“. Und damit wuchs auch Ludolphs Bedürfnis, „irgendwie dabei zu sein“. „Aber ich bin ja nun mal kein Seemann, sondern der mit der Kamera“, sagt er und lacht.

Doch gerade die verschafft ihm nun auch Zugang hinter die Kulissen. „Das Foto des Schiffs von außen macht mich nicht so an. Ich finde es viel interessanter, zu zeigen, wie die Crew an Bord arbeitet“, sagt Ludolph. Für seinen YouTube-Kanal spottet, also filmt, er hauptsächlich von der Kaikante aus, doch immer häufiger versorgt er seine Community auch mit „Specials“. So war er schon an Bord eines Schleppers der Reederei „Fairplay“, besichtigte die Brücke des Container-Feeders „Skalar“ oder fuhr auf einem Lotsenboot mit.

Unterstützung bekommt er dabei von seiner Frau Tanja. Anfangs noch im Hintergrund, ist sie nun auch in den Videos zu sehen, kommentiert das Geschehen – und sorgt für Stimmung.

Das kommt gut an bei der Community. „Es gibt immer wieder positives Feedback im Chat, der parallel zum Stream läuft“, erklärt Ludolph. Dort tauschen sich die Zuschauer außerdem aus, stellen Fragen – und können so aktiv am Livestream teilnehmen. „Oft sind auch Menschen dabei, die richtig Ahnung haben – der Chat ist unsere Schwarmintelligenz.“

**| Ehrliche Werbung |** Die Reichweite der Ludolphs wächst derweil stetig: Auch im Hafen sind die beiden keine Unbekannten mehr. Im Gegenteil: Fährkapitäne grüßen, und Kreuzfahrtschiffe lassen ihr Horn erklingen, wenn sie an den beiden „Seefluencern“ vorbeischippieren. „Manche Schlepper leuchten nachts sogar mal zu uns rüber. Das ist schon toll“, sagt Ludolph. Und mitunter werden sie sogar von ihren Followern erkannt: „Als wir gerade im Hafen ein Video gemacht haben, kam eine Familie mit zwei kleinen Mädchen zu

uns und dankte uns für die tollen Einblicke – ihre Töchter wollen nun beide Kapitäninnen werden“, erzählt er.

Das ist das Ziel seines Kanals: „Unsere Videos sind informative Unterhaltung. Damit will ich der Schifffahrt zu mehr Sichtbarkeit verhelfen.“

Ehrliche Werbung für einen Besuch an Bord: Das ist auch für die Reedereien ein guter Deal, die permanent nach Fachkräften und Auszubildenden suchen. Künftig will Patrick Ludolph das maritime Netzwerk im Hamburger Hafen noch weiter ausbauen. Seine Community kann sich also auf neue spannende Eindrücke aus der Welt der Schifffahrt freuen. |●●



## | PUBLIKATIONEN |



### Weltbewegende Biografie

●●● Kraftvoll, geschmeidig, verlässlich: Propeller sind die heimlichen Hauptakteure eines jeden Schiffs, denn sie erledigen ihre Arbeit unsichtbar und leise unterhalb der Wasseroberfläche. Die größten und beeindruckendsten ihrer Art entstehen in dem kleinen Örtchen Waren (Müritz), am Sitz der Mecklenburger Metallguss, kurz MMG. Das Unternehmen ist inzwischen weltweit führender Hersteller von Schiffspropellern und blickt auf eine wechselhafte, mitunter gar turbulente Historie zurück.

Pünktlich zum offiziellen 75. Firmenjubiläum erschien jetzt ein großer Bildband, gespickt mit einer ausführlichen Biografie sowie Interviews aktueller und ehemaliger Firmenchefs. Der Leser erfährt, wie aus einem ehemaligen Gusswerk als einem der ganz wenigen Ex-DDR-Betriebe ein innovatives, flexibles und international konkurrenzfähiges Industrieunternehmen wurde. Auch Technikbegeisterte kommen beim Schmökern auf ihre Kosten. Zahlreiche Bilder und Begleittexte veranschaulichen die aufwendigen Herstellungsverfahren der submarinen Messingriesen.

Marcus Krall. MMG Mecklenburger Metallguss – 75 Jahre Propeller. Koehler Verlag. 176 Seiten. Deutsch/Englisch. 49,95 Euro.



### Eine aussterbende Art

●●● Leuchttürme sind Orte der Sicherheit und der Sehnsucht. Einsam, doch mit anmutiger Statur wachen sie majestätisch über die Meere dieser Welt. Jeder Turm ist einzigartig, hat seine individuelle Form, seine ganz eigenen Geschichten, um manche ranken sich sogar Mythen. 35 dieser Turmlegenden hat der spanische Autor José Luis González Macias in seinem „Kleinen Atlas der Leuchttürme der Welt“ nun ein Denkmal gesetzt. Es geht von Geisterschiffen am Eldred Rock hoch oben in Alaska über die „Hölle von La Vieille“ am bretonischen Atlantikufer, dem Leuchtturm von Evangelistas eingangs der lebensgefährlichen Magellanstraße bis hin zum weltweit südlichsten Leuchtfeuer.

Die meisten dieser Türme sind schon seit Jahrzehnten außer Dienst. Längst hat die moderne Navigationstechnik sie und ihre Wärter überflüssig gemacht. „Ihre Lichter erlöschen, ihre Körper zerfallen“, sinniert der Autor wehmütig. Doch auf seinen Bildern – keine Fotos, sondern grobpixelige Zeichnungen – verstrahlen die Türme noch immer ihren ganz besonderen Zauber.

José Luis González Macias: Kleiner Atlas der Leuchttürme am Ende der Welt. Übersetzung von Kirsten Brandt. mareverlag. 160 Seiten, 36 Euro.



### Aus der Inselferspektive

●●● Es beginnt mit einer über 150 Jahre alten Seekiste, gefunden auf einem Dachboden in Süderende, Föhr. Die entpuppt sich als echte Schatztruhe. Ihr Inhalt: biografische Aufzeichnungen von Jürgen Rickmers. Der Insulaner, einer der besten Kapitäne seinerzeit, entkommt bereits in jungen Jahren mehrfach knapp dem Tod, wird später als Tramp-Fahrer ein reicher Mann und angesehener Wohltäter. Doch Rickmers (nicht verwandt mit der berühmten Reederfamilie!) hat ein Geheimnis, das es zu lüften gilt...

Ein Stoff, aus dem Romane sind? Nicht ganz. Denn diese (wahre) Geschichte bildet die Rahmenhandlung für den zweiten Helden, die fiktive Figur des Autors und Journalisten Broder Stern. Dessen mitunter leidvolles Schicksal führt ins prosperierende New York des 19. Jahrhunderts. Dreh- und Angelpunkt dieser wunderbaren Erzählung ist jedoch Föhr. Dort wird das harmonische Inselleben seiner friesisch-weltoffenen Bewohner durch die neuen preußischen Herrscher indes mächtig durcheinandergewirbelt. Fazit: Inselroman, Auswandererchronik – und zugleich humorvolle Liebesgeschichte. Absolut lesenswert.

Claus-Peter Lieckfeld, Bente Faust. Das Süderende der Welt. KJM Buchverlag. 424 Seiten. 26,00 Euro.



# S.O.S.

## Seeleute brauchen Ihre Hilfe!

Seit mehr als 140 Jahren im Einsatz für  
Seeleute an 33 Stationen weltweit!

*„90% unserer Waren und  
Produkte bringen wir den  
Menschen über den See-  
weg. Wir sind oft wochen-  
lang unterwegs, da ist die  
Seemannsmission eine  
tolle Stütze.“*



- Mit Ihrer Spende ermöglichen Sie
- Bordbesuche und soziale Zuwendung
  - Psychosoziale Notfallversorgung 24/7
  - Hilfe für Heimatkontakte, Arztbesuche u.a.
  - Ausbildung von Ehrenamtlichen
  - Freiwilligenarbeit für junge Menschen

Unterstützen Sie die Seemannsmission!  
Entweder über den QR-Code oder:  
Evangelische Bank eG  
IBAN DE17 5206 0410 0106 4058 86  
BIC: GENODEF1EK1  
Infos unter [Seemannsmission.org](https://www.seemannsmission.org)





Vom Schiffs-  
mechaniker bis  
zum Kapitän –  
alle Infos zu den  
spannenden  
Berufen an Bord  
findest Du hier:

Wenn Dir **Schifffahrt**  
nicht aus dem **Kopf**  
geht...

**KOMM AN BORD!**

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

Scan me!



**VDR**

Verband  
Deutscher  
Reeder

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