

# Deutsche Seeschifffahrt

3. Quartal 2023

**VDR** Verband Deutscher Reeder

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



## 14 | POLITIK



Nationale Maritime Konferenz: Bekenntnis zum Schifffahrtsstandort Deutschland

## 26 | KREUZFAHRT



Der Urlaubsmanager: AIDA-Cruises-Chef Felix Eichhorn im Porträt

## 46 | JUBILÄUM



Sicherheit in Schwarz-Rot-Gold: 175 Jahre Deutsche Marine



## 22 | AUSBILDUNGSFORUM

Den Nachwuchs für die Schifffahrt begeistern

# Hapag-Lloyd: An ocean of opportunities

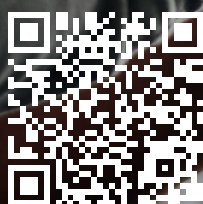
©istock / PeopleImages

**Do you want ...**

... to be a part of our international team and succeed together?  
... to create added value for our customers?  
... to shape the industry?

**We offer various career opportunities around the globe.  
Which one suits you the best?**

**Check out  
our career  
page and  
apply now!**



 Hapag-Lloyd



## NMK: Schifffahrt rückt ins Zentrum der Zeitenwende

●●● Schon im Vorwege der diesjährigen Nationalen Maritimen Konferenz war man sich in Berlin einig, dass wesentliche Fragen der Zukunft unseres Landes fest mit der deutschen Seeschifffahrt verknüpft sind. Der Deutsche Bundestag diskutierte im Juli Anträge der Regierungsfractionen und der CDU/CSU zur maritimen Souveränität Deutschlands und der Zukunft seiner maritimen Wirtschaft.

Tenor der dazu im Bundestag gefassten Beschlüsse: Eine innovative und wettbewerbsfähige Schifffahrt ist unabdingbar für eine gesicherte seegestützte Energieversorgung und -souveränität Deutschlands und die Umsetzung eines nachhaltigen Klima- und Meeresschutzes. Die Versorgung der deutschen Bevölkerung lässt sich nur durch sichere seewärtige Handelsrouten und funktionierende wie resiliente maritime Lieferketten gewährleisten. Auf der NMK bestand deshalb auch Einigkeit, dass die maritime Souveränität Deutschlands der Kern einer neuen nationalen Resilienz im Sinne der von Bundeskanzler Olaf Scholz beschriebenen Zeitenwende ist. Deutschland muss daher seine Führungsrolle als wichtiger und wettbewerbsfähiger Schifffahrtsstandort weiter ausbauen.

Dies setzt auch voraus, dass das maritime Know-how am Standort langfristig gesichert wird. Der Pool der ausgebildeten Nachwuchskräfte in der Schifffahrt ist in den letzten Jahren immer kleiner geworden, der Wettbewerb um junge Talente immer härter. Um einen drohenden Wissensverlust für die Branche zu verhindern, hat die deutsche Reederschaft deshalb auf der Konferenz angekündigt, erneut gegenzusteuern. Parallel zu der bereits seit zehn Jahren erfolgreichen Förderarbeit der auf Eigenbeiträgen deutscher Reeder fußenden



Foto: Gesche Jäger

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland garantieren deutsche Reeder deshalb nun auch Ausbildungsplätze: 400 seeseitig auf ihren Schiffen und 200 landseitig in den Reedereibetrieben. Ein echter Meilenstein, der flankiert werden soll durch gemeinsame Anstrengungen von Sozialpartnern, Politik, Verwaltung und Ausbildungsstätten zur Steigerung der Attraktivität der Ausbildungsgänge und der Beschäftigung in der Seeschifffahrt.

Mit ebenso hoher Priorität und viel Einsatz geht die deutsche Reederschaft auch das Thema Dekarbonisierung der Handelsflotte an. Einigkeit bestand auf der Nationalen Maritimen Konferenz, dass auch bei diesem Kraftakt Politik und Wirtschaft an einem Strang ziehen. Der entscheidende Faktor wird dabei sein, dass alternative Treibstoffe in ausreichender Menge und flächendeckend für die Schifffahrt zur Verfügung stehen. Hier sind nicht zuletzt Treibstoffhersteller und Häfen in der Pflicht, die nötigen Voraussetzungen für Produktion und Infrastruktur zu schaffen.

Unser Ergebnis der Nationalen Maritimen Konferenz: Eine starke Seeschifffahrt aus Deutschland für Deutschland ist nicht nur in unserem gemeinsamen sicherheitspolitischen und wirtschaftlichen, sondern auch im ökologischen Interesse. Und: Nur gemeinsam sind wir stärker!

Ihre

Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR

# Inhalt

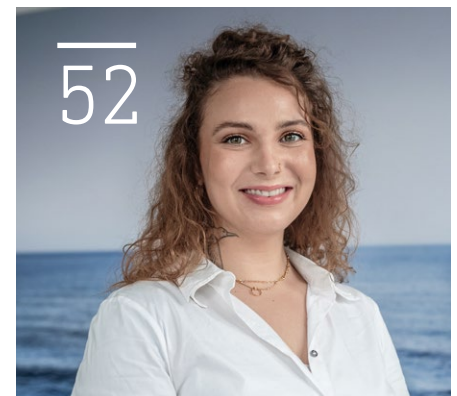


## MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**  
Neues aus den Unternehmen
- 12 KLIMASCHUTZ**  
IMO beschließt ambitionierte Ziele
- 14 NATIONALE MARITIME KONFERENZ**
  - Agenda: Die wichtigsten Ergebnisse für die Seeschifffahrt
  - Interview: Dieter Janecek, Maritimer Koordinator der Bundesregierung
- 22 AUSBILDUNGSFORUM**  
Viel beachtete Veranstaltung des VDR
- 25 JAHRESBERICHT**  
Bremer Rhederverein zieht Bilanz
- 26 REEDERPORTRÄT**  
Der Urlaubsmanager: Felix Eichhorn, Chef von AIDA Cruises

## MARITIME LOGISTIK

- 32 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen
- 36 AUSBILDUNGS-SPECIAL**  
Schiffahrtskaufleute: Die Strippenzieher an Land – Hapag-Lloyd-Azubis und ihre Erfahrungen
- 40 TRAINING**  
Hightech: Die Reederei NSB modernisiert ihren Schiffsführungssimulator
- 41 POSITION**  
CDU-Außenpolitiker Dr. Norbert Röttgen warnt vor Chinas Machtstreben
- 42 DIENSTLEISTUNG**  
Gepäckservice: Professioneller Kofferträger für Kreuzfahrtpassagiere



## MARITIMES LEBEN

### 44 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

### 46 JUBILÄUM

Tradition und Auftrag: 175 Jahre Deutsche Marine – unter schwarz-rot-goldener Flagge im Einsatz für die Demokratie

### 50 MISSION MENSCH

Serie: Deutsche Seemannsmission und ihre Standorte. Teil 5: Antwerpen

### 52 PORTRÄT

Seefrau: Denise Schneider gab ihren Bürojob auf, um bei der Reederei F. Laeisz ihren Traum von der Schifffahrt zu leben

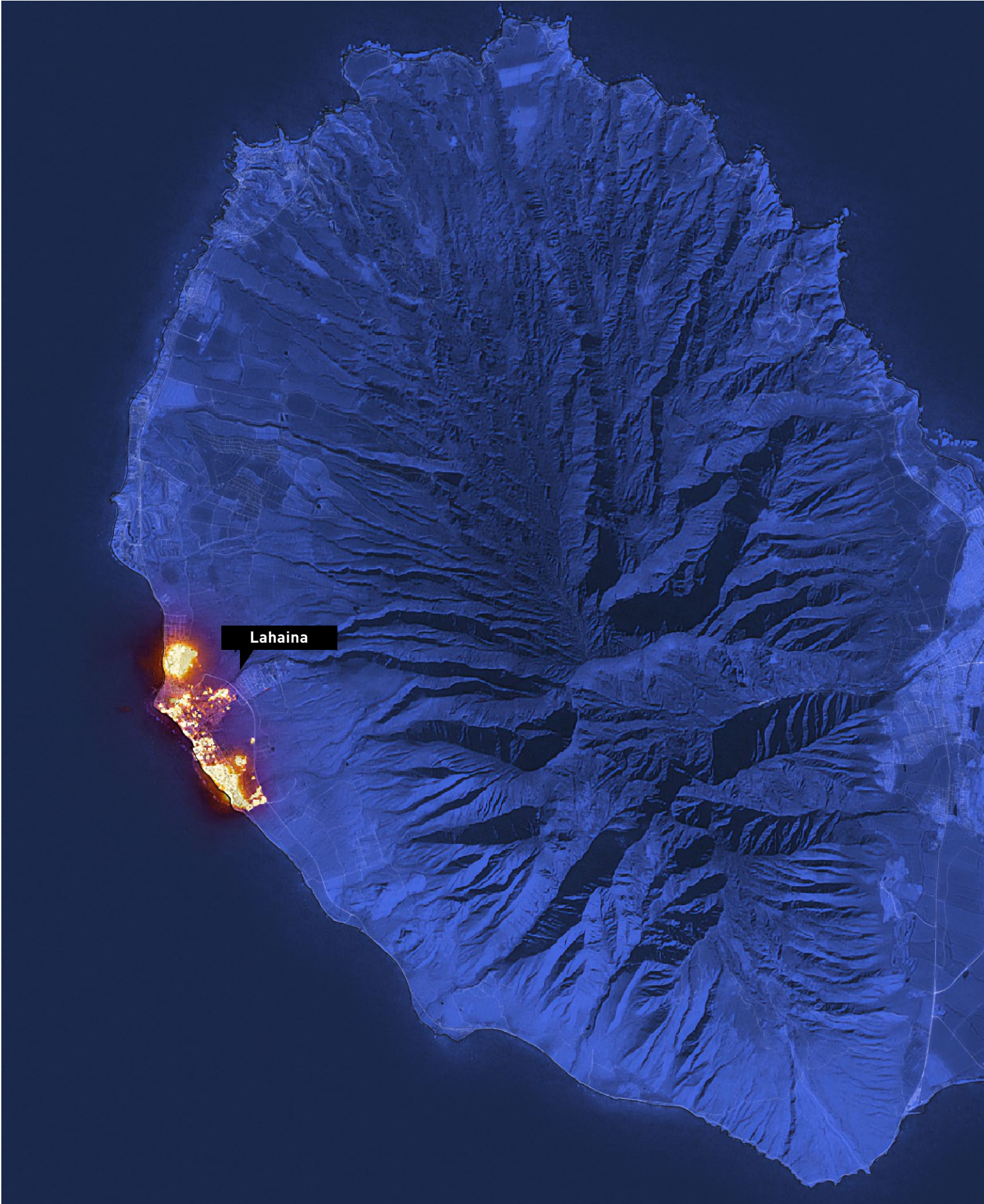
## PORTFOLIO

### 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



## Flammenmeer auf Maui

••• Gleich mehrere Gebiete standen Anfang August auf Maui, Hawaiis zweitgrößter Insel, in Flammen. Besonders schlimm hat es den historischen Ort Lahaina getroffen: Ein Großteil der 13.000-Einwohner-Stadt fiel dem Flammenmeer zum Opfer, über 100 Menschen starben. Damit gehört das Feuer zu den verheerendsten Bränden der US-Geschichte.

Wie konnte es zu der Katastrophe kommen? Experten vermuten, dass der Brand durch eine beschädigte Stromleitung ausgelöst wurde. Die Flammen fanden optimale Bedingungen, um sich rasend schnell auszubreiten: Zum einen herrschte auf Hawaii Dürre. In Lahaina beispielsweise fiel im Juni nur knapp ein Drittel des erwarteten Regens. Die Trockenheit und starke Sonneneinstrahlung haben Luft und Boden über Monate hinweg ausgetrocknet. Zum anderen bereiteten invasive Pflanzenarten den perfekten Nährboden. Dazu gehört das sogenannte Guineagrass. „Dieses wächst auf Hawaii schnell, vertrocknet aber ebenso schnell und wirkt dann bei Bränden wie Zunder“, sagt Ökologe



**Verbrannte Erde.** Von der Stadt Lahaina auf Maui ist kaum etwas übrig geblieben. Häuser und Bäume gingen in Flammen auf.

Lucas Fortini von der US-Behörde Geological Survey. Ein weiterer Faktor war ein Wirbelsturm, der südlich an Hawaii vorbeizog und auf Maui für Winde mit Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h sorgte. Zudem informierte der Katastrophenschutz die Bewohner viel zu spät über die nahende Gefahr. Obwohl es auf Maui mehr als 50 Sirenen gibt, die vor Naturkatastrophen warnen sollen, blieben sie stumm. Die Behörden hatten sich dagegen entschieden, das Frühwarnsystem zu aktivieren.

Kreuzfahrtreedereien strichen den beliebten Hafen von Kahului auf Maui zunächst aus dem Programm, um die lokalen Ressourcen auf der Insel nicht weiter zu belasten.

# MAUI

## | PROFILE |



## HL CRUISES

Hapag-Lloyd Cruises hat einen neuen Sales Director: **1 Elvir Johic**. Der Experte für Vertriebsmanagement ist seit Anfang September an Bord. Er steuert den Vertrieb im Luxussegment – und berichtet direkt an CEO Julian Pfitzner.

## HAMBURG SÜD

Die Ära Hamburg Süd neigt sich dem Ende. Nun verlässt auch **2 Poul Hestbæk** das von Maersk übernommene Unternehmen. Seit 2004 hatte er für Hamburg Süd gearbeitet. Zuvor war bereits Vertriebschef Philip Oetker ausgeschieden, Spross aus der ehemaligen Eigentümerfamilie.

## TUI GROUP

Neue Aufgaben für **3 Kathrin Möllers**. Sie übernimmt als Group

Director Sustainability & ESG die Führung des internationalen Nachhaltigkeitsteams. Zuvor war sie als Head of Aircraft Asset & Business Management für die Airline-Sparte des Konzerns tätig.

## DAKOSY

Der Aufsichtsrat der Dakosy AG hat **4 Simon Lemke** in den Vorstand berufen. Der 43-Jährige ist derzeit Hauptabteilungsleiter für Zoll und maritime Software. „Seine guten Kundenbeziehungen und lösungsorientierte Denkweise machen ihn zu einer wertvollen Bereicherung für das Unternehmen“, sagt der Aufsichtsratsvorsitzende Jens Hansen.

## EMS CHARTERING

Von der Schifffahrtskauffrau zur Chefin: **5 Agnieszka Acar** ist zur Geschäftsführerin von

EMS Chartering berufen worden. Zuvor war sie bereits Teil der erweiterten Geschäftsführung. Acar hatte ihre Karriere bei EMS Chartering 2008 als Auszubildende gestartet. Das Unternehmen gehört zur EMS-Fehn-Group.

## EISAP

Der internationale portugiesische Reederverband EISAP hat eine neue Präsidentin: **6 Maren Schroeder** wurde auf der Jahreshauptversammlung zur EISAP-Präsidentin und Vorstandsvorsitzenden gewählt. An erster Stelle stehe für die Geschäftsführer von Stolt Tankers der Weg zur Klimaneutralität und die Umstellung des Seeverkehrssektors.

## EUROKAI

Generationswechsel bei Eurokai: **7 Tom Eckelmann** rückt in die Geschäftsführung auf. Seit

dem 1. Juli zeichnet er mit seinem Vater, Thomas Eckelmann und Cecilia E. M. Eckelmann, Battistello für Eurokai verantwortlich. Beim Terminalbetreiber Eurogate, an dem Eurokai 50 Prozent hält, löst Tom Eckelmann seinen Vater als Co-Vorsitzender der Gruppengeschäftsführung ab.

## BG VERKEHR

**8 Dr. Jörg Abel** hat die Leitung des Seeärztlichen Dienstes der BG Verkehr übernommen. Der 51-jährige Anästhesist und Notfallmediziner löst Dr. Philipp Langenbuch ab, der in den Ruhestand gegangen ist.

## ABS

Die amerikanische Klassifikationsgesellschaft ABS hat **9 John McDonald** zu ihrem neuen Präsidenten gewählt. Parallel wird McDonald weiterhin als CCO

des Unternehmens agieren. Er kam 1996 als Vermessungsingenieur zu ABS und war in verschiedenen Positionen u. a. in Korea, in der Region Nordamerika und Afrika tätig.

## EMSA

**10 Maja Markovčić Kostelac** bleibt weiterhin Chefin der maritimen EU-Sicherheitsagentur EMSA. Die Kroatin hatte das Amt 2019 übernommen. Zuvor war sie u. a. Chefin des kroatischen Reederverbandes.

## DSM

Die Deutsche Seemannsmission (DSM) hat ihren Vorstand **11** neu aufgestellt: Dabei wurde Dr. Clara Schlaich als Präsidentin wiedergewählt. Propst Marcus Antonioli übernimmt das Vize-Amt. Generalsekretär Matthias Ristau ist bis 2028 im Amt.



## IMO: Neuer Generalsekretär gewählt

••• Arsenio Dominguez ist mit großer Mehrheit zum neuen Generalsekretär der Weltseefahrtsorganisation IMO gewählt worden. Der Panamaer tritt sein Amt zum 1. Januar 2024 an. Als langjähriger Vorsitzender des IMO-Umweltausschusses und zuletzt als Leiter der Umweltauswertung der IMO verfügt Arsenio Dominguez über umfangreiche Erfahrungen, insbesondere in den für die Schifffahrt wichtigen Klima- und Umweltthemen.

Der Verband Deutscher Reederei (VDR) begrüßt die Wahl von Dominguez ausdrücklich. „Durch

sein Wirken in verschiedenen IMO-Funktionen konnte Arsenio Dominguez bereits erheblich dazu beitragen, dass die Schifffahrt entscheidende Weichen in Richtung Dekarbonisierung gestellt hat und man nunmehr auch auf internationaler Ebene sehr ambitionierte Klimaziele verfolgt“, sagt Dr. Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des VDR.

Als Interessenverband der deutschen Reedereien setzt sich der VDR sehr für die Förderung einer nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Schifffahrt ein. Die konstruktive Zusammenarbeit



Foto: IMO

**Spitzenposition.** Arsenio Dominguez übernimmt die Funktion als IMO-Generalsekretär vom Südkoreaner Kitack Lim, der das Amt acht Jahre bekleidet hat.

mit der IMO und ihren Mitgliedsstaaten ist dabei von größter Bedeutung. „Der VDR bekräftigt seine Bereitschaft, den neuen IMO-Generalsekretär bei seiner

herausfordernden und enorm wichtigen Arbeit weiterhin zu unterstützen, um die gemeinsamen Ziele voranzutreiben“, sagt Martin Kröger.

## WE ARE READY FOR THE FUTURE FUELS. TODAY. Oil Mist Detection & Gas Monitoring



- ATEX and IECEx certifications
- Active safety system
- Best-in-market calibration
- Modular measuring systems
- Automatic measuring adjustment



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

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

**Ausfahrt.** Die knapp 300 Meter lange „Joseph Schulte“ verlässt den Hafen von Odessa.



## Ukraine-Krieg: „Joseph Schulte“ in sicherem Gewässer

••• Anderthalb Jahre Ungewissheit, jetzt ein glückliches Ende: Der Containerfrachter „Joseph Schulte“ der Hamburger Reederei Bernhard Schulte Shipmanagement hat Mitte August den Hafen von Odessa verlassen. Das 2013 gebaute Containerschiff mit einer Ladekapazität von 9.400 Standardcontainern lag seit dem 23. Februar 2022 zum Löschen von Ladung im Hafen von Odessa.

Einen Tag später überfiel Russland die Ukraine. Wegen des Kriegs war es nicht möglich, das Schiff zu

bewegen. Die Reederei kümmerte sich darum, einen Teil der Crew aus der Ukraine herauszubringen, eine Stammbesetzung blieb an Bord. Am 16. August verließ der Frachter den Hafen von Odessa, der immer wieder unter Beschuss liegt, und konnte die ukrainischen Gewässer unbeschadet durchqueren.

Nach Angaben der Regierung in Kiew nutzte das Schiff dazu einen von der ukrainischen Marine temporär eingerichteten Seekorridor, der durch Hoheitsgewässer der Ukraine, Rumä-

niens und der Türkei führt. Er kann von Handelsschiffen auf eigenes Risiko befahren werden. Die unter der Flagge von Hongkong fahrende „Joseph Schulte“ erreichte mit mehr als 2.100 Containern bzw. etwa 30.000 Tonnen Fracht am 18. August zunächst Istanbul, wo ein Crewwechsel, das Bunkern von Lebensmitteln und Treibstoff und notwendige Wartungsarbeiten erfolgten. Die wichtigste Nachricht: Nach Angaben der Reederei sind alle Crewmitglieder in Sicherheit und wohlauf.

[www.bs-shipmanagement.de](http://www.bs-shipmanagement.de)

Foto: Ministry of Infrastructure of Ukraine

## Bad Bank wegen Erfolgs geschlossen

••• Die von Schleswig-Holstein und Hamburg gehaltene hsh portfoliomanagement hat ihre operative Geschäftstätigkeit Ende Juni beendet. Genau sieben Jahre nach Übernahme der Schiffskredite im Zuge der Privatisierung der ehemaligen HSH Nordbank kann die Abwicklungsanstalt nun selbst abgewickelt werden.

Die portfoliomanagement hat es geschafft, das notleidende Schiffskreditportfolio weit vor dem geplanten Zeitpunkt und mit herausragendem Ergebnis abzubauen. Ursprünglich war es vor allem darum gegangen, Verluste zu reduzieren. Nun konnte die Anstalt zum Jahresende 2022 einen Bilanzgewinn von 443,3 Mio. Euro ausweisen.



**Prof.** Ulrike Helfer und ihr Team haben einen Top-Job gemacht.

Foto: Portfoliomanagement

## Treibstoffalternative: Methanol im Kommen

••• Der Schiffsmotorenhersteller MAN Energy Solutions hat ein Umrüstungspaket auf Dual-Fuel-Motoren unter Dach und Fach gebracht. Neben anderen werden fünf Schiffe der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd so umgerüstet, dass sie perspektivisch mit grünem Methanol betrieben werden können. Das brächte nach Unternehmensangaben je Einheit eine Ersparnis von 50.000 bis 70.000 Tonnen CO<sub>2</sub>. Unterdessen hat Wärtsilä von Stena den Auf-



trag bekommen, einige Einheiten der Fährreederei bis 2025 auf Methanol umzurüsten. Die „Stena Germanica“ kann bereits seit acht Jahren mit dem alternativen Brennstoff fahren.

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



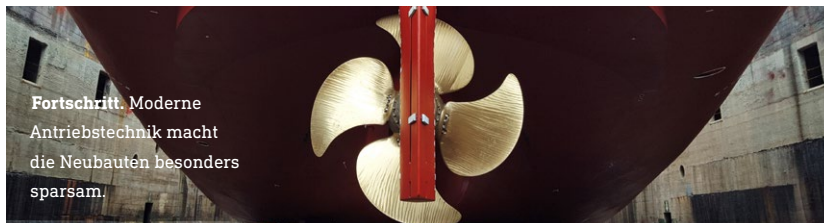
**Fähre.** Im Methanolbetrieb lassen sich die bestehenden und künftige IMO-Vorschriften leichter einhalten.

Fotos: Hapag-Lloyd AG, Stena Line

## Neubauprogramm aus elf Feedern gestartet

••• Die Befrachtungsfirma Arkona Allied Container (AAC) hat für ihre Partnerreedereien ein Neubauprogramm initiiert, das zunächst elf 1.074-TEU-Einheiten für den Feeder- und Shortsea-Verkehr in Nordeuropa und dem Mittelmeer umfasst. Die Schiffe, die ab dem dritten Quartal 2025 von zwei chinesischen Werften abgeliefert werden sollen, zeichnen

sich durch einen besonders niedrigen Treibstoffverbrauch aus: Bei einer Geschwindigkeit von 15 Knoten kommen sie mit rund 16 Tonnen am Tag aus – etwa 40 Prozent weniger als heute üblich. Zu den AAC-Trägern zählen neben niederländischen Unternehmen u. a. die deutschen Reedereien Jüngerhans und H.-P. Wegener. [www.arkona-allied.com](http://www.arkona-allied.com)



**Fortschritt.** Moderne Antriebstechnik macht die Neubauten besonders sparsam.

Foto: marco – stock.adobe.com

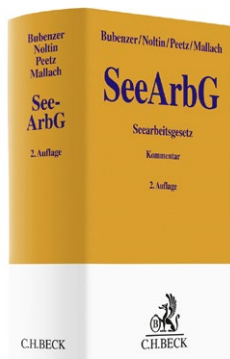


Foto: C.H. Beck

**Standardwerk.** Verlag C.H. Beck, 640 Seiten, 139 Euro.

## Seearbeitsrecht in neuer Auflage

••• Vor zehn Jahren trat das für Seeleute und Reedereien wichtige Seearbeitsgesetz in Kraft. Seitdem ist es mehrfach geändert worden. Grund genug für eine 2. Auflage des Rechtskommentars, die jetzt erschienen ist. Das über 600 Seiten starke Werk ist der einzige aktuelle Kommentar zum Seearbeitsgesetz auf dem Markt. Er bietet Juristen, Reedereien, Seeleuten und allen Interessierten eine schnelle Orientierung. Jeder Paragraph des Seearbeitsgesetzes wird fachkundig und praxisgerecht erläutert. Zusätzlich sind die Verordnungen zum Seearbeitsrecht abgedruckt und alle wichtigen einschlägigen Gerichtsentscheidungen enthalten.

Foto: Ovidiu Iordachit – stock.adobe.com



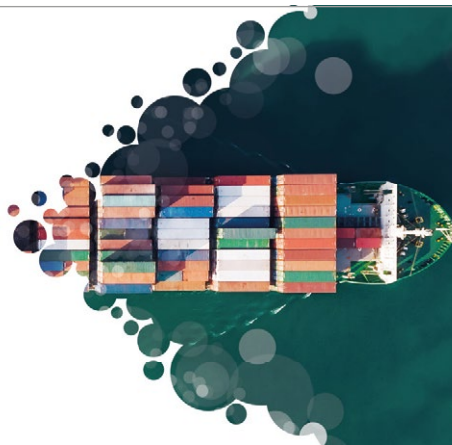
**Arbeitsschutz.** Die Sicherheit der Menschen muss beim Schiffsrecycling Priorität haben.

## Hongkong-Konvention tritt Mitte 2025 in Kraft

••• Über 15 Jahre nach seiner Verabschiedung wird das Internationale Übereinkommen über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (Hongkong-Übereinkommen) am 26. Juni 2025 in Kraft treten. Es setzt verbindliche Standards für das Abwracken von Seeschiffen und das Recyceln der an Bord verwendeten Stoffe. Mit dem kürzlich erfolgten Beitritt Bangladeschs als Standort vieler Abwrackwerften und Liberias als großem Flaggenstaat ist der für das Inkrafttreten nötige Anteil von 40 Prozent der Welthandelstonnage erreicht. Deutschland hatte das Übereinkommen bereits Mitte 2019 ratifiziert. Der Schifffahrtsverband BIMCO schätzt, dass in den nächsten zehn Jahren circa 15.000 Seeschiffe abgewrackt und recycelt werden müssen.



TURN UNCERTAINTY



INTO CONFIDENCE

Learn more:  
[dnv.com/maritime](http://dnv.com/maritime)



# Durchbruch fürs Klima

| **IMO 2050** | Nach langen Verhandlungen hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO wichtige Weichen in Sachen Klimaschutz gestellt. Text: Hanns-Stefan Grosch

**E**s war keine leichte Geburt. Nach intensiven Verhandlungen haben sich die 175 Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO Anfang Juli in London darauf geeinigt, die globale Schifffahrtsbranche bis 2050 zu dekarbonisieren, und sich damit einer wichtigen Forderung der Schifffahrtsindustrie angeschlossen. „Die Staaten haben lange mit sich gerungen, um endlich zu einem wirkungsvollen Ergebnis zu kommen“, sagte VDR-Hauptgeschäftsführer

Dr. Martin Kröger. Es sei nicht einfach, so viele verschiedene Länder und Regionen und ihre unterschiedlichen Interessen zu einem Ergebnis zusammenzuführen. Die IMO-Staaten hätten anerkannt, dass es keine Alternative zum umfassenden Klimaschutz gibt, so Kröger. „Auch wenn es für uns nicht einfach umzusetzen sein wird, wir freuen uns über dieses starke Signal zur Bekämpfung des Klimawandels.“ Bundesverkehrsminister Volker Wissing sprach von „einem großen Tag für das Klima und die Schifffahrt“. Der Erfolg sei auch auf den Einsatz Deutschlands und der EU zurückzuführen.

Auch der Maritime Koordinator der Bundesregierung Dieter Janecek begrüßte, dass die IMO ihre Klimaschutzziele verschärft. „Mit der neuen Strategie ist eine globale Einigung gelungen, die dem Netto-Null-Ziel bis 2050 näher rückt. Zusammen mit den Zwischenzielen haben wir einen klaren Reduktionsplan. Das ist

## Klimafreundliches Transportmittel



**SCHIFF**  
8 g CO<sub>2</sub>/tkm



**BAHN**  
35 g CO<sub>2</sub>/tkm



**LKW**  
110 g CO<sub>2</sub>/tkm



Gemessen an Transportmenge und zurückgelegter Strecke (Tonnenkilometer) sind die Emissionen der Seeschifffahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sehr niedrig.



**90%**  
des globalen  
Waren-  
transports



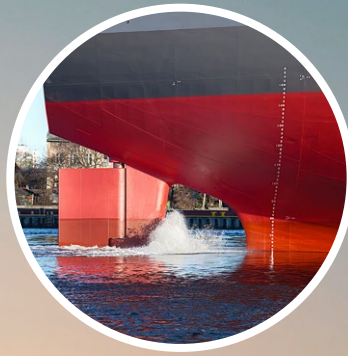
**2,2%**  
der welt-  
weiten CO<sub>2</sub>-  
Emissionen

ein richtiger und wichtiger Schritt. In der Umsetzung müssen wir jetzt sicherstellen, dass das langfristige Temperaturziel des Abkommens von Paris erreicht wird.“ Die Bundesregierung werde sich auf internationaler Ebene weiter dafür einsetzen.

Kern der neuen IMO-Strategie sind die überarbeiteten Klimaschutzziele für den Schifffahrtssektor. Wörtlich heißt es: „Die Treibhausgasemissionen des internationalen Seeverkehrs sollen so bald wie möglich ihren Höchststand erreichen und bis zum oder um das Jahr 2050 herum, das heißt in der Nähe des Jahres 2050, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten auf null reduziert werden.“

Das geht deutlich über das bisherige, seit 2018 gültige Ziel hinaus, das lediglich eine Halbierung der Emissionen bis 2050, volle Klimaneutralität aber erst bis 2100 vorsah. Davon hatte sich die Branche bereits abgesetzt. So macht sich der Weltreederverband ICS auch auf Initiative des VDR bereits seit einigen Jahren für das Netto-Null-Ziel 2050 stark. Dass die IMO nun einen ähnlichen Weg einschlägt, ist ein wichtiger Fortschritt und gibt allen Planungssicherheit.

Auch über die wichtigen Zwischenziele für die Jahre 2030 und 2040 konnte der Umweltausschuss eine Einigung erreichen. So sollen bis 2030 die gesamten jährlichen



**Fortschritte.** Der Schiffsbetrieb ist in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich umweltfreundlicher geworden.

Treibhausgasemissionen des internationalen Seeverkehrs gegenüber 2008 um mindestens 20 Prozent sinken, angestrebt werden 30 Prozent. Bis 2040 sollen es dann mindestens 70 Prozent sein, wobei die Zielmarke 80 Prozent sind. Außerdem macht die IMO Vorgaben für den Einsatz von klimaneutralen Technologien, Kraftstoffen und Energiequellen. Bis zum Jahr 2030 sollen mindestens fünf Prozent, wenn möglich zehn Prozent des Energieverbrauchs in der internationalen Schifffahrt mit diesen Technologien gedeckt werden.

**| Klimaschonender Transport |** Einen weiteren Schwerpunkt der IMO-Beschlüsse bilden die sogenannten mittelfristigen Maßnahmen. Der IMO-Umweltausschuss hat sich hier darauf geeinigt, dass schon 2025 eine Emissions-Bepreisung für die

globale Schifffahrt beschlossen werden und 2027 in Kraft treten soll. „Eine faire, weltweit gültige Treibhausgas-Abgabe fördert nicht nur einen fairen internationalen Wettbewerb, sondern kann auch den Hochlauf alternativer Treibstoffe und neuer Antriebstechnologien ermöglichen. Dies stößt die Dynamik im Transformationsprozess an, die wir dringend brauchen“, sagt VDR-Hauptgeschäftsführer Kröger.

Allerdings benötige die Branche schnell Klarheit, wie eine Emissions-Bepreisung der IMO im Detail aussehen wird und wie bereits existierende Bepreisungsmodelle wie etwa das EU-Emissionshandelsystem in eine solche internationale Maßnahme integriert werden. Schließlich könne die Schifffahrt ja nicht für die gleichen Emissionen doppelt zur Kasse gebeten werden.

Gemessen an der Ladungsmenge und den zurückgelegten Strecken ist die Seeschifffahrt das am wenigsten klimaschädliche Transportmittel. Die globale Seeschifffahrt ist Schätzungen zufolge für weniger als drei Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Außerdem hat die Branche nach Angaben des internationalen Schifffahrtsverbands Bimco ihre Emissionen innerhalb von 15 Jahren bereits um rund 20 Prozent gesenkt – trotz des in diesem Zeitraum erheblichen Flottenwachstums. |●●●

## 13. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Standort stärken. Klima schützen. Zukunft gestalten.



### Hochkarätige Besetzung.

Bei der Eröffnung der Nationalen Maritimen Konferenz im Congress Centrum Bremen (von links): Bürgermeister Andreas Bovenschulte, Daniela Kluckert (Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr), Bundeskanzler Olaf Scholz, Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck, Kristina Vogt (Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation), Dieter Janecek (Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft).

# Starkes Signal

Die Nationale Maritime Konferenz in Bremen hat die Rahmenbedingungen für die Schifffahrt neu kalibriert. Klare Botschaft: Die maritime Wirtschaft kann auf die Rückendeckung der Politik zählen. Text: Hanns-Stefan Grosch



# Nationale Maritime Konferenz

**Standort.** Eine starke Seeschifffahrt und eine reibungslos funktionierende Hafeninfrastruktur (hier: Bremerhaven) sind für Deutschland essenziell.

Foto: Hero Lang

## 13. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Standort stärken. Klima schützen. Zukunft gestalten.

„Die neueste Vereinbarung auf Ebene der International Maritime Organization IMO zeigt, dass auch die Dekarbonisierung des Schiffsverkehrs vorangeht. Die Antriebsformen im Schiffsverkehr müssen nun klimaneutral werden. Auch hier bieten sich große Chancen für den innovativen maritimen Standort Deutschland.“

Bundeswirtschaftsminister Dr. Robert Habeck



**Symbolik.** Am Rande der NMK überreichte VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim dem Bundeswirtschaftsminister ein Zertifikat, das die Verantwortung der Schifffahrt für den Klimaschutz unterstreicht.

Welche Bedeutung die Politik einem Themenfeld zumisst, zeigt sich auch an der Präsenz hochrangiger Vertreter auf zentralen Veranstaltungen. In dieser Hinsicht kann sich die maritime Wirtschaft jedenfalls nicht beklagen: Bei der Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen waren Mitte September Bundeskanzler Olaf Scholz und sein Vize, Wirtschafts- und Klimaminister Robert Habeck, zugegen. Das Verkehrs-

ministerium vertrat die Parlamentarische Staatssekretärin Daniela Kluckert. Als Gastgeber fürs federführende Bundeswirtschaftsministerium fungierte der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janecek (s. Interview, S. 19).

Bundeskanzler Olaf Scholz hob in seiner Eröffnungsrede die Bedeutung des maritimen Sektors für den Wirtschaftsstandort Deutschland hervor und sicherte der Branche die Unterstützung der Bun-

desregierung zu. „Die Zeiten, in denen die Häfen, die Seeschifffahrt und die maritime Wirtschaft zwar wahrgenommen, aber nicht wichtig genommen wurden, sind vorbei. In den aktuellen Krisen haben sie alle hervorragend funktioniert. Dafür sage ich heute: Danke!“

**| Maritime Souveränität |** Die Präsidentin des Verbands Deutscher Reeder (VDR), Dr. Gaby Bornheim, verwies in diesem Zusam-





Foto: Bundesregierung / Denzel

**Schirmherr.** Bundeskanzler Olaf Scholz mit Wirtschaftsminister Habeck und Bremens Bürgermeister Bovenschulte auf dem Weg ins Congress Centrum der Hansestadt.

menhang auf den im Vorfeld der Maritimen Konferenz vom Deutschen Bundestag beschlossenen Antrag der Regierungsfractionen unter dem Titel „Maritime Souveränität in der Zeitenwende“. In der Einleitung heißt es, maritime Souveränität erfordere eine starke Handelsflotte. Nur so sei die nachhaltige und sichere Versorgung Deutschlands mit Gütern und Rohstoffen →

**Erste Reihe.** Auf der NMK trafen sich insgesamt rund 800 Verantwortliche aus Politik, Schifffahrt, Häfen, Behörden und Verbänden.



Foto: BMWK/bundesfoto/Christina Czybik



## Starke Schifffahrt schafft Resilienz

••• „Standort stärken. Klima schützen. Zukunft gestalten.“ Unter diesem Motto diskutierten auf der 13. Nationalen Maritimen Konferenz die Spitzen aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Gewerkschaften die künftige Schifffahrtspolitik. Es zeigte sich auf der Konferenz Einvernehmen zur Bedeutung eines starken und wettbewerbsfähigen Schifffahrtsstandortes. Deutschland ist als rohstoffarmes Land darauf angewiesen, den Großteil seiner benötigten Rohstoffe und Vorprodukte über den Seeweg zu importieren. Das Seeschiff ist mit einem Anteil von 60 Prozent beim Im- und Export der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger für die Versorgung Deutschlands mit Gütern und Energie. Auf der Konferenz kam man entsprechend zu dem Ergebnis: Je wettbewerbsfähiger der deutsche Schifffahrtsstandort, je stärker die deutsche Handelsflotte, desto gesicherter ist unsere maritime Souveränität und damit die nationale Resilienz Deutschlands.

Auf der Konferenz wurde aber auch deutlich: Die Gestaltung einer nachhaltigen Zukunft für den Schifffahrtsstandort Deutschland erfordert ein ganzheitliches Denken und Handeln bei allen Beteiligten. Denn eine Stärkung des Schifffahrtsstandortes geht Hand in Hand etwa mit der Integration von Umweltzielen in Unternehmensstrategien, mit dem Schutz des Klimas und mit der Sicherung des maritimen Know-hows durch eine umfassende Nachwuchsförderung. Denn auch die nächste Generation soll eine nachhaltige Seeschifffahrt als ihren Beruf wählen.

Insgesamt setzte die 13. Nationale Maritime Konferenz ein deutliches Zeichen für den Fortschritt in der deutschen maritimen Wirtschaft, für ihrer Innovationskraft und für das Engagement, das noch nötig ist, um die Stärken des Schifffahrtsstandortes Deutschland langfristig für die Zukunft zu sichern.

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



Foto: Bina Engel



Foto: BMWK / bundesfoto / Ibrahim O.

„Deutschland braucht eine leistungsstarke und international wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft.“

Bundeswirtschaftsminister Dr. Robert Habeck

→ gewährleistet. Bornheim begrüßte das starke Bekenntnis zur deutschen Handelsflotte, zum Schifffahrtsstandort Deutschland und zur Notwendigkeit der Gestaltung einer aktiven maritimen Industriepolitik, das auch von der NMK ausgeht. Die Präsidentin des VDR betonte, eine starke Seeschifffahrt aus Deutschland für Deutschland bleibe gemeinsame Priorität, denn ein wichtiger Teil der Zukunft Deutschlands liege auf See.

Auf der Tagesordnung der NMK stand außerdem unter anderem das Thema Klimaschutz und Dekarbonisierung der maritimen Wirtschaft, das Bundeswirtschafts- und Klimaminister Dr. Robert Habeck in den Mittelpunkt seiner Rede stellte (s. Kasten). Die Seeschifffahrt hatte sich hier schon vor einigen Jahren ehrgeizige Ziele gesetzt, die erst kürzlich von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO weitgehend übernommen und damit zum weltweiten Standard

erklärt wurden (s. S. 12). VDR-Präsidentin Bornheim betonte im Rahmen der Veranstaltung erneut, wie wichtig es sei, dass alle Beteiligten hier an einem Strang ziehen: „Wir brauchen einen zügigen Hochlauf bei der Produktion klimaneutraler Treibstoffe und den Aufbau einer verlässlichen Infrastruktur“, so Bornheim.

**| Know-how im Fokus |** Der zweite Konferenztag stand vor allem im Zeichen der Nachwuchskräfteversicherung für die Seeschifffahrt. Dass der Fachkräftemangel auch der maritimen Wirtschaft zu schaffen macht, ist kein Geheimnis. Nicht zuletzt deshalb nahm die Sicherung des maritimen Know-hows auf der Veranstaltung breiten Raum ein. Der Verband Deutscher Reeder setzte deshalb auf der NMK klare Zeichen und sagte im Namen seiner Mitgliedsunternehmen zu, mindestens 400 seeseitige und 200 landseitige Ausbildungsplätze zur Verfügung

zu stellen. Ein echter Meilenstein, der flankiert werden soll durch gemeinsame Anstrengungen von Sozialpartnern, Politik, Verwaltung und Ausbildungsstätten zur Steigerung der Attraktivität der Ausbildungsgänge und der Beschäftigung in der Seeschifffahrt in Deutschland. Der VDR zeigte sich überzeugt, dass durch diese Ausbildungszusage jungen Menschen interessante Perspektiven geboten und eine langfristige Planbarkeit in ihrer beruflichen Entwicklung in der Seeschifffahrt ermöglicht werden.

Am Vortag der Konferenz hatte der Verband Deutscher Reeder bereits sein viel beachtetes Ausbildungsforum abgehalten (s. S. 22). Politik, Wirtschaft, Stakeholder und Auszubildende waren sich auf der Veranstaltung einig: Nur durch gemeinsame Anstrengungen kann der maritimen Industrie eine starke und qualifizierte Besetzung der Zukunft gesichert werden. ■■■

## HINTERGRUND

### Nationale Maritime Konferenz

■■■ Die Nationale Maritime Konferenz (NMK) ist die zentrale Veranstaltung der Bundesregierung zur Unterstützung der maritimen Wirtschaft. Sie ist zugleich größtes Treffen der maritimen Branche mit etwa 800 Teilnehmenden. Die Konferenz steht unter der Schirmherrschaft des Bundeskanzlers und findet seit dem

Jahr 2000 alle zwei Jahre statt. In dieser Zeit hat sich die Veranstaltungsreihe als wichtiger Impulsgeber am Standort Deutschland und als Plattform für einen konstruktiven Dialog zwischen Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden, Gewerkschaften und Politik zu Herausforderungen und Chancen der Branche etabliert.

Die zweitägige Konferenz wird jeweils in Kooperation mit einem Bundesland an wechselnden Orten durchgeführt. Am 14. und 15. September 2023 fand die 13. Nationale Maritime Konferenz unter dem Motto „Standort stärken. Klima schützen. Zukunft gestalten.“ im Congress Centrum Bremen statt.

**Verantwortung.** Dieter Janecek ist seit Jahresbeginn Maritimer Koordinator der Bundesregierung.



Foto: Deutscher Bundestag / Ingra Haas

# „Gigantische Chance für die maritime Wirtschaft“

**?** Herr Janecek, Sie sind Bundestagsabgeordneter aus Bayern. Ihr Wahlkreis liegt fern der Küste – haben Sie dennoch einen persönlichen Bezug zu maritimen Themen?

**Dieter Janecek:** Die Nähe zur Küste liegt bei mir als Münchner Abgeordneter natürlich nicht gleich auf der Hand. Das Mittelmeer ist uns Bayern in der Tat näher als die Nordsee. Was ich mitbringe für das Amt des Koordinators für maritime Wirtschaft und Tourismus, ist meine langjährige Erfahrung als wirtschaftspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen. Vielen Menschen ist es gar nicht bewusst, welche Bedeutung die maritime Wirtschaft auch in Süddeutschland hat, gerade bei den Zulieferern.

**?** Sie sind seit Anfang des Jahres Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft und Tourismus. Wie sind Ihre bisherigen Erfahrungen

**| Interview |** Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, **Dieter Janecek**, über den Schifffahrtsstandort, die Herausforderung Dekarbonisierung und die Attraktivität der Branche für junge Leute.

**gen mit der deutschen maritimen Wirtschaft und speziell der deutschen Schiffahrtsbranche?**

**Janecek:** Seit Übernahme des Amts war ich sehr viel an der Küste unterwegs, habe gute Kontakte zu den Landesregierungen aufgebaut, aber habe auch maritime Unternehmen in ganz Deutschland besucht. Ich freue mich sehr, dass es gelungen ist, schnell eine starke Vernetzung mit den vielfältigen Akteuren in der maritimen Branche zu erreichen. Mein Eindruck ist bisher sehr positiv. Derzeit entstehen

überall neue Geschäftsfelder, das ist eine gigantische Chance für die maritime Wirtschaft und die Schiffahrtsbranche.

**?** Lange Jahre der Pandemie mit all ihren Folgen auch für seegestützte Logistikketten und seit anderthalb Jahren auch noch ein Krieg in Europa: Was muss Deutschland tun, um ein starker, unabhängiger und international wettbewerbsfähiger Schifffahrtsstandort zu bleiben und sich einen adäquaten Zugang zum Seehandel zu sichern? →



Foto: Karen Köhler, www.masterspot.de



## Damit die maritime Energiewende gelingt, müssen wir wirklich alle Register ziehen.

Dieter Janecek,  
Koordinator der Bundesregierung  
für Maritime Wirtschaft und Tourismus

→ **Janecek:** Die COVID-Pandemie und der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine sind nur zwei Herausforderungen, auf die die Seeschifffahrt in den letzten Jahren reagieren musste. Denn sie befand sich bereits seit rund zehn Jahren infolge der Weltwirtschaftskrise in einer schwierigen Situation. Gleichzeitig soll sie ihre Emissionen stark reduzieren und langfristig klimaneutral und darüber hinaus zunehmend digitaler und automatisierter werden.

Aber tatsächlich haben die Lockdowns und Verunsicherungen der COVID-Pandemie ab dem Frühjahr 2020 am plötzlichsten und spürbarsten gezeigt, wie sehr die Seeschifffahrt von äußeren Faktoren abhängig ist. Nicht vergessen dürfen wir dabei, dass diejenigen, die in der Branche am stärksten unter den COVID-bedingten Restriktionen zu leiden hatten, die Seeleute waren, die häufig monatelang auf ihren Schiffen festsaßen.

Als Lehre hieraus sollten wir ziehen, dass wir die Menschen nicht aus dem Blick verlieren dürfen und in einer globalisierten Welt nicht einfach unsere Grenzen schließen können, sondern solchen Herausforderungen in europäischer und internationaler Kooperation begegnen müssen.

### ? Auch im Lichte der veränderten Energiepolitik Deutschlands und des voraussichtlich erhöhten Bedarfs an LNG- und Wasserstoff-Importen per Schiff: Wo sehen Sie die Zukunft der deutschen Seeschifffahrt und des Schifffahrtsstandortes Deutschland?

**Janecek:** Die Schifffahrt wird bei den zukünftigen Energieimporten eine entscheidende Rolle spielen. Wir haben im Juli 2023 die Nationale Wasserstoffstrategie fortgeschrieben. Für das Jahr 2030 gehen wir von einem Gesamtwasserstoffbedarf von 95 bis 130 TWh aus. Rund 50 bis 70 Prozent, also 45 bis 90 TWh, werden wir durch Importe aus dem Ausland in Form von Wasserstoff und Wasserstoff-Derivaten decken müssen. Dieser Import ist bis 2030 größtenteils schiffsbasiert geplant.

### ? Die Schifffahrt fährt schon länger auf Kurs Klimaneutralität – nun hat auch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation IMO ihre Treibhausgasstrategie überarbeitet. Ist die Schifffahrt hier aus Ihrer Sicht auf dem richtigen Weg?

**Janecek:** Ja, es war wichtig, dass jetzt auch für die internationale Seeschifffahrt eine globale Einigung zwischen den Staaten, die in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO organisiert sind, auf das Ziel Klimaneutralität bis 2050 gelungen ist. Der Druck für eine solche Einigung kam dabei auch aus der Branche selbst. Die Internationale Schifffahrts-Kammer ICS hatte sich beispielsweise vorher schon zur Klimaneutralität bis 2050 bekannt. Diesen Zielen müssen jetzt Taten folgen, zum Beispiel bei der Neubestellung von Schiffen und bei der Modernisierung von Flotten.

### ? Halten Sie es denn überhaupt für realistisch, dass bis 2050 alle Schiffe weltweit klimaneutral unterwegs sind – und worauf kommt es dabei am meisten an?

**Janecek:** Ich halte es für realistisch. Die Verfügbarkeit von alternativen Kraftstoffen und die Schaffung der dazugehörigen

Infrastruktur sind natürlich ein zentraler Aspekt. Mir ist es aber wichtig, dass Klimaneutralität nicht der einzige Punkt ist, sondern dass wir auch an der Effizienz von Schiffen arbeiten müssen. Wir müssen wirklich alle Register ziehen.

### ? Wie kann die Bundesregierung den Übergang zu alternativen Kraftstoffen und Antriebskonzepten in der Schifffahrt beschleunigen?

**Janecek:** Der Staat ist in der Pflicht, die richtigen Rahmenbedingungen für die Dekarbonisierung der Schifffahrt zu schaffen. Eine Ausprägung ist dabei ordnungspolitisch das Schaffen von Anreizen zur Einsparung von Treibhausgasen, sei es durch die Einbeziehung des Seeverkehrs in den europäischen Emissionshandel oder durch die Festlegung von Reduktionszielen für die Treibhausgasintensität von an Bord von Schiffen verwendeter Energie im Rahmen der EU-Verordnung FuelEU Maritime.

Gleichzeitig muss der Staat dafür sorgen, dass die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und Energiequellen geschaffen wird und diese Kraftstoffe in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Mit den Bundesfinanzhilfen für Landstrom haben wir zum Beispiel eine Co-Finanzierung für die Länder für den Bau von Landstromanlagen in den Häfen.

Schließlich stellt der Staat auch eine Reihe von Förderprogrammen zur Verfügung, um Innovationen sowie Forschung und Entwicklung zu fördern. Das Maritime Forschungsprogramm ist ein gutes Beispiel. Darin haben wir einen neuen Förderschwerpunkt „Klimaneutrales Schiff“ aufgebaut, in dem 30 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung stehen.

### ? Jüngst wurde in Brüssel die Integration der Schifffahrt in das Europäische Emissionshandelssystem (EU ETS) beschlossen. Ab nächstem Jahr gelten seine Regeln nun auch für die Schifffahrt. Sehen wir hier einen neuen Trend zu regionaler Regulierung, statt diese über die IMO zu erlassen?

## PROFIL

## Dieter Janecek

- Jahrgang 1976
- Studium der Politikwissenschaften
- 2008 bis 2014 Landesvorsitzender von Bündnis 90/Die Grünen in Bayern
- Seit 2013 Mitglied des Deutschen Bundestags; Wahlkreis: München-West/Mitte
- Mitglied im Ausschuss für Energie und Wirtschaft sowie im Ausschuss Digitale Agenda
- 2013 bis 2017 wirtschaftspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen, danach u. a. Sprecher für Digitale Transformation
- Seit Januar 2023 Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft und Tourismus
- Verheiratet, drei Kinder



Foto: Dieter Janecek/Stella Traub

**Janecek:** Der EU ETS im Seeverkehr soll ab 2024 für Emissionen innerhalb des EWR sowie für 50 Prozent der Emissionen auf Fahrten von und zu Drittstaaten gelten. Durch diese Regelung lässt die EU den jeweils betroffenen Drittstaaten auch Raum, selbst über eine potenzielle Bepreisung der verbleibenden Hälfte der Emissionen zu entscheiden. Im Falle der Annahme eines globalen marktbasierenden Mechanismus zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr durch die IMO überprüft die Kommission, ob es Anpassungsbedarf an der EU ETS-Richtlinie im Hinblick auf diese Maßnahme gibt.

**?** Sollte man sicherstellen, dass die Einnahmen der Staaten aus dem Zertifikatehandel der Schifffahrt genutzt werden, um etwa den Markthochlauf alternativer Kraftstoffe zu beschleunigen?

**Janecek:** Die EU ETS-Richtlinie gibt vor, dass die Mitgliedstaaten einen Teil ihrer Einnahmen für Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs verwenden sollen. Die Einnahmen aus dem EU-Emissionshandel fließen in Deutschland in den Klima- und Transformationsfonds, aus dem sämtliche Klimaschutzmaßnahmen und Maßnahmen der Energiewende finanziert werden. Aus den Versteigerungseinnahmen werden daher keine spezifischen neuen Fonds zur Förderung der Dekarbonisierung des Seeverkehrs eingerichtet.

**?** Das maritime Know-how ist gerade für eine exportorientierte Wirtschaft wie Deutschland von Bedeutung. Wie lässt sich der Nachwuchs für die Schifffahrt begeistern – gerade auch im Süden unseres Landes?

**Janecek:** So erstaunlich es auch erscheint, ein nicht unerheblicher Anteil der deutschen Seeleute stammt schon heute aus Bundesländern ohne eigene Küste. Dennoch bleibt der Fachkräftemangel eines der bestimmenden Themen für die Schifffahrt, und dies nicht nur für den primären Arbeitsmarkt auf See. Insbesondere auch für den sekundären Arbeitsmarkt in Behörden, Reedereien und Häfen ist die maritime Branche auf Fachkräfte mit Erfahrung aus der aktiven Seefahrt angewiesen.

Um den Nachwuchs zu erreichen und zu begeistern, unterstützt die Bundesregierung eine Vielzahl von Aktivitäten. Der Kampf gegen den Fachkräftemangel benötigt auch in der Seeschifffahrt eine enorme Kraftanstrengung, die nur unter Einbindung aller Beteiligten möglich ist.

**?** Was sollte die deutsche Seeschifffahrt tun, damit die nächste Generation von Auszubildenden sich in der Schifffahrt engagiert?

**Janecek:** Gute Arbeitsbedingungen, eine faire Bezahlung und Aufstiegsmöglichkeiten bilden das Fundament, um das Interesse bei der jungen Generation zu wecken. Dafür gilt es insbesondere das

Image der Schifffahrt in der Bevölkerung allgemein zu verbessern und ihre Vielfalt und Attraktivität weiter in die Gesellschaft zu tragen.

Die Brücken moderner Seeschiffe enthalten heutzutage komplexe und computergestützte Technik, die die Nautikerin oder der Nautiker beherrschen muss. Hinzu kommen ein internationales Arbeitsumfeld, kulturelle Diversität und gute Aufstiegsmöglichkeiten. Diese Vielfalt muss den jungen Menschen und der Gesellschaft allgemein noch klarer und direkter kommuniziert werden.

**?** Was würden Sie einem jungen Menschen raten, der heute seine Karriere in der Seeschifffahrt beginnen will?

**Janecek:** Die Zukunft liegt auf dem Meer. Wir müssen die Meere besser schützen, denn sie sind unter ökologischem Stress, dafür dient unter anderem der Einsatz neuer Technologien im Bereich Meerestechnik und innovativer Schiffbau. Gleichzeitig entstehen in Nord- und Ostsee gewaltige erneuerbare Kraftwerksparks, die uns helfen werden, günstigeren Strom zu produzieren und das Klima zu schützen. Die maritime Branche steht also auch im Hinblick auf internationale Kooperationen zum Beispiel mit Norwegen, Dänemark oder unseren Partnern in den Niederlanden für große Chancen. Da lohnt es sich, mit anzupacken! ●●●



Illustration: rh2010, Kanisorn - stock.adobe.com

# Willkommen an Bord

Der Schifffahrtsstandort braucht maritimes Know-how. Doch wie lassen sich die Berufsbilder der Branche besser vermarkten? Das war Thema des VDR-Ausbildungsforums im Rahmen der NMK. **Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Offenblende/Björn Hake**



**Gastgeberin.** VDR-Präsidentin  
Dr. Gaby Bornheim.

**A**uf See ist's einfach schön!" Besser als Fynn Brechters, einer der Protagonisten des neuen Ausbildungsfilms des Verbands Deutscher Reeder (VDR), kann man es kaum ausdrücken. Die Weite des Meeres, die Internationalität der Branche, das gute Gefühl, die Versorgung der Menschen mit lebenswichtigen Gütern sicherzustellen: Es gibt viele Argumente für eine Laufbahn in der Seeschifffahrt. Trotzdem haben Unternehmen der maritimen Wirtschaft zunehmend Schwierigkeiten, geeignete Nachwuchskräfte zu finden und ihre Ausbildungsplätze zu besetzen.

Grund genug für den VDR, 2023 zum „Jahr der Ausbildung“ auszurufen. In dessen Rahmen veranstaltete der Verband

im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) ein Ausbildungsforum. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie sich maritime Berufsbilder besser darstellen und bewerben lassen. Rund 130 Vertreterinnen und Vertreter von Politik, Unternehmen, Verbänden und Behörden kamen nach Bremen, um diese für die maritime Wirtschaft überlebenswichtige Frage zu diskutieren. Gleichsam „Ehrengäste“ waren aber die zahlreichen Auszubildenden, die von ihren Betrieben zu der Veranstaltung entsandt worden waren. Die jungen Leute, die sich für eine Karriere in der Seeschifffahrt oder verwandten Bereichen entschieden haben, sind schließlich die idealen Botschafter für die maritimen Berufsbilder. „Wie soll-



**Austausch.** Zahlreiche Auszubildende diskutierten über maritime Berufsbilder.



**Interview.** Im Gespräch mit VDR-Präsidentin Gaby Bornheim berichten die beiden Auszubildenden Paula Freyer (Schiffsmechanikerin) und Hendrik Niestedt (Schiffahrtskaufmann) von den Besonderheiten ihres Berufsbildes und von der Faszination, die die maritime Welt auf sie ausübt.



**Praktiker.** Holger Schwesig, Geschäftsführer der Reederei Fairplay.



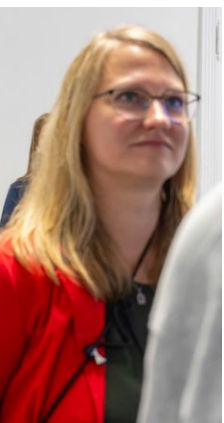
**Kümmerer.** Der Maritime Koordinator Dieter Janecek.



**Unterstützer.** Der SPD-Bundestagsabgeordnete Uwe Schmidt.



**Impulsgeber.** Der Bremer Hafenstaatsrat Kai Stührenberg.



**Schulterschluss.** Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janecek (M.), mit VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim und VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger.

te eine zeitgemäße zielgruppengerechte Ansprache aussehen, um junge Leute für die Branche zu begeistern?“, brachte VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim das Thema des Tages auf den Punkt. Dazu sollten die angehenden Schiffsmechaniker und Schiffahrtskaufleute im Rahmen eines Workshops Vorschläge erarbeiten.

Um es vorwegzunehmen: Die Ergebnisse der jugendlichen Arbeitsgruppe deckten sich in vielen Punkten mit den Empfehlungen der Teilnehmer von zwei Podiumsdiskussionen, die parallel zum Workshop stattfanden.

**| Sichtbarkeit erhöhen |** Einigkeit herrschte etwa darüber, dass die Branche →

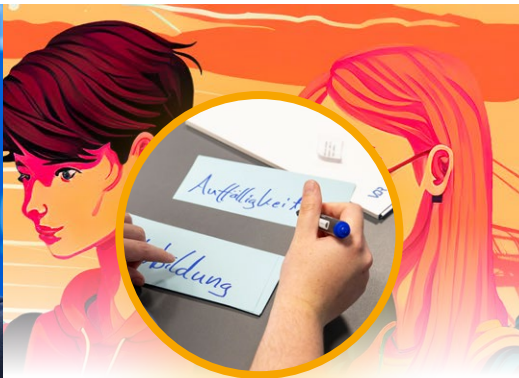


**Einblick.** Paula Freyer berichtete von ihrer Ausbildung als Schiffsmechanikerin bei Hapag-Lloyd.

→ ihre Attraktivität stärker betonen und in der Öffentlichkeit platzieren muss: „Uns umgibt eine gewisse Unsichtbarkeit“, beklagte Holger Schwesig, Geschäftsführer der Reederei Fairplay. „Seebblind“ nannte das Sabine Zeller von der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt. Das bestätigten auch die von VDR-Präsidentin Bornheim befragten Auszubildenden: Ihr Freundeskreis habe erst durch sie davon erfahren, was eine Schiffsmechanikerin macht, berichtete die Hapag-Lloyd-Auszubildende Paula Freyer. „Man kennt das Berufsfeld überhaupt nicht“, assistierte der angehende Schiffskaufmann Hendrik Niestedt. Gerade in den südlichen Bundesländern weisen hier wohl auch die Arbeitsagenturen Wissenslücken auf.

Achim Wehrmann, oberster Schiffskaufmann beim Bundesverkehrsministerium, wünschte sich einen „größeren Coolness-Faktor“ für die Branche. Der Bremer Bundestagsabgeordnete und Lotse der SPD-Küstengang, Uwe Schmidt, empfahl, die positiven Perspektiven des Sektors zu betonen, die ihn auch für den Nachwuchs attraktiv machten: „Die Seeschiffahrt und die Seehäfen werden eine größere Bedeutung bekommen, als sie jetzt haben.“

**| Mehr Frauen gewinnen |** Auf ein offensichtliches Defizit wies der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janecek, hin: „Ein Weg, dem Fachkräftemangel zu begegnen, ist es, mehr Frauen für die Branche zu gewinnen.“ Nicht nur vor diesem Hintergrund spielt das Thema Work-Life-Balance eine gewichtige Rolle. Auch die in der Generation Z vielfach gestellte Sinnfrage beantwortete Janecek positiv. Mit einem Job in der Seeschiffahrt könne man Teil von etwas Großem sein und die Dekarbonisierung der Branche mitgestal-



**Workshop.** Die angehenden Schiffskaufleute und Schiffsmechaniker entwickelten Strategien und konkrete Maßnahmen, um mehr Gleichsinnige für die Berufe zu gewinnen.

**Zusage.** Die VDR-Mitgliedsunternehmen wollen jährlich 600 Ausbildungsplätze anbieten.



ten: „Das hat Weltreiterpotenzial, denn es geht darum, 300 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr zu ersetzen.“

Gemeinsamer Tenor war, dass es nicht nur darauf ankommt, junge Menschen für den maritimen Sektor zu gewinnen – man muss sie auch halten. Für Bremens Hafenschaatsrat Kai Stührenberg nicht zuletzt eine



**Perspektive.** Hendrik Niestedt, Schiffskaufmann bei der Harren Group, beschrieb seinen Job.

Frage der Unternehmenskultur. Man müsse nicht nur professionell kommunizieren, sondern Versprechen auch einhalten. Er riet dazu, benachteiligte Jugendliche stärker in den Blick zu nehmen. Das sei auf vielen Feldern erfolgreich gelaufen. Für die jungen Erwachsenen eröffne der Job oft ein ganz neues Bewusstsein: „Wenn ich nicht da bin, fehle ich – das kennen die gar nicht.“

Reeder Rörd Braren hat gute Erfahrungen damit gemacht, nicht nur auf die Besten zu setzen. „Das ist oft mühsam, aber die Mühe lohnt sich.“ Der persönliche Einsatz vor Ort, der direkte Kontakt zu den jungen Menschen schon in der Schule – neben der verstärkten Präsenz in den (sozialen) Medien ist das auch für die Teilnehmer des Workshops der richtige Weg. Reedereien, Lotsendienste, Hafengebiete, Behörden: Fairplay-Chef Holger Schwesig wünscht sich, dass die gesamte Branche bei der Ausbildung an einem Strang zieht: „Wir brauchen ein Netzwerk der Willigen.“ Dass die Politik mitzieht, machten sowohl Dieter Janecek als auch Uwe Schmidt deutlich – und Achim Wehrmann vom Verkehrsministerium signalisierte eine Fortsetzung der Ausbildungsplatzförderung.

Die Reeder leisten hier über die Stiftung Schiffskaufstandort Deutschland bereits einen namhaften Beitrag – und legen noch einmal nach: VDR-Präsidentin Bornheim kündigte an, dass die Mitgliedsunternehmen jährlich 600 Ausbildungsplätze – 400 auf See und 200 an Land – zur Verfügung stellen werden. Ihr Fazit traf den Nerv der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Forums: „Das Jahr 2023 ist das Jahr der Ausbildung, aber wir brauchen wohl ein Jahrzehnt der Ausbildung.“ Nachwuchsgewinnung – eine Aufgabe, die eher Marathon- als Kurzstreckenqualitäten erfordert. |●●



# Standort der Vielfalt

**| Jahresbericht |** Bremens Rhederverein blickt auf ein gutes Jahr 2022 zurück – und optimistisch in die Zukunft. Text: Hanns-Stefan Grosch

**A**uch wenn die Fracht- und Charterraten inzwischen wieder auf Normalmaß zusammengeschrumpft sind: Die Stimmung unter Bremens Reedern ist gut. Das war beim sommerlichen Bremer Rhederabend deutlich zu spüren. „Wir sehen die längerfristige Entwicklung auf jeden Fall positiv“, sagte der in seinem Amt bestätigte Vorsitz Michael Vinnen, der auch Mitglied im Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder (VDR) ist. In seiner Begrüßung hob er die Bandbreite der Branche hervor: „Die Seeschifffahrt ist wesentlich vielfältiger, als es vielen Menschen bewusst ist. Die Reedereien in Bremen bilden diese Vielfalt ab.“

Einen großen Teil der Bremer Handelsflotte machen die Multipurpose- und Schwergutschiffe aus. Die Massengutschifffahrt ist ein Marktsegment, das von Bremer Reedern erfolgreich abgedeckt wird. Auch Schlepper werden zum guten Teil von Bremen aus bereedert. Und Forschungsschifffahrt ist ebenfalls in Bremen beheimatet.“ Dazu kämen Containerschiffe – etwa im Linienverkehr mit Afrika – oder Produktentanker.

**| Besuch aus Hamburg |** Gastrednerin war VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim, als gebürtige Bremerin mit starkem Bezug zur Stadt an der Weser. „Schifffahrt am Standort Deutschland ist wieder profitabel und dadurch auch zukunftsfähig“, sagte Bornheim. Das sei auch dringend nötig, „denn es gilt, gemeinsam eine der größten Herausforderungen und ihr folgend auch



Foto: Bremer Rhederverein, VDR/Gesche Jäger, Von Martini0814 – Eigenes Werk, CC BY 3.0, <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rhp-Foundry-1640912>



„Die Seeschifffahrt ist eine Dienstleistungsindustrie mit unzähligen Facetten und Herausforderungen.“

**Michael Vinnen,**  
Vorsitzer Bremer Rhederverein



„Es gilt, die Transformation der Schifffahrt zu einem klimaneutralen Verkehrsträger zu meistern.“

**Dr. Gaby Bornheim,**  
Präsidentin des Verbands Deutscher Reeder

eine der größten Investitionsnotwendigkeiten zu meistern: die Transformation der Schifffahrt zu einem klimaneutralen Verkehrsträger“. Damit die Branche ihr selbstgestecktes Ziel erreichen könne, bedürfe es einer „Revolution bei den Kraftstoffen“, so die VDR-Präsidentin. „Die maritime Energiewende gelingt nur, wenn wir eine marktreife Technologie kommerziell einsetzbar und für eine breite Masse an Schiffen weltweit zugänglich machen.“ Dafür müssten alle Beteiligten mit an Bord sein – Politik, Mineralölbranche, Motorenhersteller, Forschung, Häfen.

Auch das Thema Wachstumssicherung sprach Bornheim an: „Es bleibt eine wichtige Aufgabe, das maritime Know-how für die Zukunft zu sichern.“ Es gelte dafür zu werben, dass junge Menschen für den Einstieg ins Berufsleben die Seeschifffahrt wählen. Darin pflichtete ihr Michael Vinnen bei: „Die Seeschifffahrt ist eine Dienstleistungsindustrie mit unzähligen Facetten und Herausforderungen.“

Einen Teil des Reizes macht das internationale Umfeld aus, der Kontakt zu vielen Geschäftspartnern in aller Welt und natürlich der Umgang mit den Schiffsbesatzungen, die in der Regel aus unterschiedlichen Nationen und Kulturkreisen stammen.“ Vinnen würdigte zum Abschluss Robert Völkl, der den Bremer Rhederverein seit 25 Jahren als Geschäftsführer managt – und auch den Rhederabend organisiert hatte. ■■■

**Dachterrasse.** Der Bremer Rhederabend fand in der ehemaligen Beluga-Zentrale statt – mit Blick auf die Weser und über die Dächer Bremens.



# Der Urlaubsmanager

**Deutsche  
Reeder  
im Porträt**

| **Teil 29** | Seit acht Jahren ist **Felix Eichhorn** Chef der Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises. Nach der Coronakrise fährt das Unternehmen wieder auf Erfolgskurs. Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg



**Sympathieträger.** AIDA President  
Felix Eichhorn und seine Flotte –  
Markenzeichen ist das Lächeln.

**A**m Anfang gleich die Gretchenfrage: Wie hält er es selbst mit der Urlaubsform Kreuzfahrt? „Ich bin mit meiner Familie jedes Jahr mindestens einmal an Bord eines unserer Schiffe unterwegs“, sagt Felix Eichhorn. Klar, dass er da als AIDA-Chef nicht 100-prozentig abschalten kann. Dafür tauscht er sich viel zu gerne mit den Crewmitgliedern an Bord aus und unterhält sich mit Passagieren. „So bekomme ich ein Gespür dafür, was gut läuft und wo es noch Verbesserungspotenzial gibt.“

Dicht dran an den Menschen – das könnte das Erfolgsrezept des 43-jährigen

Eichhorn sein. Und erfolgreich sind er und „sein“ Unternehmen zweifellos: Nach der Pandemie-Delle kann AIDA Cruises wieder an die Zahlen von 2019 anknüpfen, die zwölf Schiffe der Kussmund-Flotte sind sehr gut gebucht. Insgesamt 1,4 Millionen Passagiere zählt die Reederei pro Jahr. Tendenz: steigend.

Als Eichhorn 1999 als dualer Student an der heutigen HSBA beim Praxispartner AIDA anheuert, hat das Unternehmen gerade mal zwei Schiffe und geht jährlich mit rund 40.000 Gästen auf Urlaubskurs. „Aber das Spektrum der Aufgaben im Unterneh-

men war auch damals schon groß“, sagt Eichhorn. Denn die Rostocker sind vieles auf einmal: Reederei, Touristikunternehmen, Musicalveranstalter, SPA-Betreiber, Gastronomiebetrieb und mehr – das meiste davon mittlerweile in Superlativen. Kaum jemand ahnt etwa, dass AIDA gemessen an der Zimmerzahl vier der fünf größten Hotels Deutschlands betreibt – allerdings auf dem Wasser: Die Flaggschiffe „AIDAnova“ und „AIDAcosma“ haben jeweils mehr als 2.600 Gästekabinen.

Die Vielfalt hat den gebürtigen Rostocker schon zum Berufsstart gereizt →

→ – entsprechend viele Unternehmensbereiche hat er durchlaufen. Technischer Einkauf, Recruiting, touristischer Vertrieb sind nur einige seiner Stationen. Mehrere Monate ist er auf einem AIDA-Schiff im Einsatz. Als Crew-Purser war er direkter Ansprechpartner für die Besatzungsmitglieder. „Das hilft, die Perspektive der Menschen an Bord kennenzulernen und auch, was es bedeutet, sieben Tage die Woche zu arbeiten.“ Neben den Schiffen seien die Menschen an Bord das wichtigste Asset des Unternehmens: „Sie sind das Gesicht unseres Unternehmens und stehen für das Produkt, das unsere Gäste kaufen.“

**| Internationales Team |** Auch die betriebswirtschaftliche Seite lernt Eichhorn von der Pike auf. Er kümmert sich im Lauf der Jahre um Routenplanung, Pricing und Auslastung der Schiffe sowie um den Flug-einkauf. Außerdem lernt er die logistische Herausforderung kennen, die es bedeutet, Tausende Passagiere und Besatzungsmitglieder überall auf der Welt zuverlässig mit Lebensmitteln zu versorgen.

2013 übernimmt er die Verantwortung für den Vertrieb, zwei Jahre später die fürs gesamte Unternehmen – mit gerade mal 35 Jahren. Seine Chefrolle, bei AIDA heißt die Position „President“, vergleicht er mit der eines Dirigenten. „So wie der das harmonische Zusammenspiel des Orchesters organisiert, verstehe ich mich als jemand, der das passende Team zusammenbringt und motiviert, für die Passagiere ein einmaliges Urlaubserlebnis zu schaffen.“

Keine Kleinigkeit, denn das Team hat ordentliche Dimensionen. Aktuell arbeiten rund 16.000 Menschen an Bord der Schiffe,



## Das Engagement für Umwelt- und Klimaschutz ist Teil unserer Unternehmens-DNA.“

Felix Eichhorn, President AIDA Cruises

die landseitig von etwa 1.500 Mitarbeitern unterstützt werden. Als starke Marke ist AIDA ein interessanter Arbeitgeber und bekommt Bewerbungen aus aller Welt. Trotzdem ist es immer wieder ein Kunststück, die vakanten Stellen mit qualifizierten Leuten zu besetzen. Das liegt auch an der großen Zahl: Weil ein Kreuzfahrtschiff eben nicht nur ein Schiff, sondern auch ein Hotel mit Wellnessbereich, Gastronomie, Theater etc. ist, kümmern sich an Bord oft mehr als 200 Mitarbeiter um Schiffsbetrieb und Technik. Zum Vergleich: Auf einem großen Containerschiff besteht die Crew gerade mal aus 25 Seeleuten. Die neueste AIDA-Kampagne „PlaceToWe“ zielt deshalb auch aufs „Employer-Branding“ – das Unternehmen will auch künftig für Arbeitskräfte attraktiv sein. „Die Leute wissen

gar nicht, wie viele verschiedene Berufsbilder wir im Angebot haben.“

AIDA ist stolz auf seinen Teamgeist und seine Diversität, Menschen aus 60 Ländern arbeiten für die Rostocker. Ein großes Thema in der Schifffahrt ist der schwierige Kontakt zur Familie. Um den Crewmitgliedern die lange Abwesenheit von zu Hause erträglicher zu machen, hat AIDA damit begonnen, StarLink zu installieren. Bis Jahresende soll die noch schnellere Internetverbindung für alle Schiffe stehen.

**| Umweltschutz im Fokus |** Eine starke Marke, wichtigster Arbeitgeber in Mecklenburg-Vorpommern, größte Flotte unter den deutschen Kreuzfahrtunternehmen: AIDA steht im Fokus der Öffentlichkeit – auch, was Umweltthemen angeht. Eichhorn hat dazu eine klare Position: „Wir verkaufen den Menschen Reisen zu den schönsten Destinationen der Welt. Es ist in unserem ureigenen Interesse, daran mitzuwirken, diese zu schützen und zu erhalten.“ Schon deshalb unternehme die Reederei große Anstrengungen, den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck pro Passagier immer kleiner werden zu lassen – mit messbarem Erfolg.

Bei vielen Nachhaltigkeitsthemen nimmt AIDA nicht nur in der Kreuzfahrtbranche, sondern in der Schifffahrt insgesamt eine Vorreiterrolle ein: „Wir hatten schon 2004 in der Planung unserer Schiffe einen Landstromanschluss vorgesehen. Dass es dann bis 2017 gedauert hat, bis mit der ‚AIDAsol‘ das erste Schiff darüber Strom bezog, war der fehlenden Hafeninfrastruktur geschuldet.“ Mittlerweile gehen AIDA-Schiffe regelmäßig an die Steckdose.

### Schwesterntreffen.

„AIDAdiva“, „AIDAluna“ und „AIDAPERLA“ im Hafen der Karibikinsel Antigua.



## AIDA Cruises

- gegründet 1996
- zwei Standorte (Rostock und Hamburg)
- weltweit 17.500 Mitarbeiter aus 60 Nationen
- aktuell zwölf Schiffe (in Dienst gestellt 2002 bis 2022) mit insgesamt 16.685 Kabinen, 109 Restaurants und 156 Bars
- Tochterunternehmen des US-Konzerns Carnival Corporation

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



## Felix Eichhorn

- Geboren 1980 in Rostock-Warnemünde, Abitur, Wehrdienst
- 1999 bis 2002 Duales Studium der Betriebswirtschaft (Hamburger Wirtschaftsakademie/AIDA)
- Seit 2002 diverse Stationen bei AIDA
- 2013 Senior Vice President Vertrieb
- Seit 2015 Präsident von AIDA Cruises
- u. a. Mitglied des Vorstandes des Deutschen Reiseverbands (DRV)
- Verheiratet, vier Kinder

Beim Thema LNG ist die Kreuzfahrtreederei ebenfalls ganz vorn. Schon 2012 ordern die Rostocker Schiffe, die LNG-ready sind, die zwei aktuellen Flaggschiffe „AIDAnova“ und „AIDAcosma“ fahren mit Flüssigerdgas. Immerhin lassen sich so bis zu 25 Prozent CO<sub>2</sub> einsparen, Stick- und Schwefeloxide sowie Rußpartikel fallen nahezu komplett weg.

Die Technologie ist bei Neubauten mittlerweile weltweit zum Standard geworden. Auch in puncto Batterietechnik setzt AIDA auf Innovationen. So ist auf der „AIDAprima“ ein 10-Megawatt-Stromspeicher installiert, auf der „AIDAnova“ testet man Brennstoffzellen. Das Ziel: die Energie für den Hotel- und Schiffsbetrieb möglichst emissionsarm zu erzeugen.

Und die Zukunft? „Es kristallisiert sich heraus, dass wir für die Schifffahrt E-Fuels brauchen werden“, sagt Eichhorn. Doch bis die im großen Stil verfügbar sind, dreht das Team vom Abfallmanagement bis zur Wasseraufbereitung an allen möglichen Stellschrauben, um den Urlaub auf dem Schiff nachhaltiger zu gestalten. „Wenn Sie heute von Kiel aus eine einwöchige Ostseekreuzfahrt machen, haben Sie ungefähr die gleiche CO<sub>2</sub>-Bilanz wie bei einem One-Way-Flug nach Mallorca“, sagt Eichhorn. Dabei seien sämtliche Dienstleistungen vom Spa über Restaurants bis hin zu Entertainment und Ausflügen bereits einkalkuliert.

Reiseveranstalter, Hotelier, aber eben auch: Reeder. Außer beim Deutschen Reiseverband und beim Kreuzfahrtverband Clia engagiert sich Eichhorn auch als Verwaltungsratsmitglied beim Verband Deutscher Reeder. „Gerade in Zeiten, in denen die maritime Energiewende auf der Agenda steht, ist es wichtig, dass die Branche eine starke Stimme hat.“ Man bekenne sich klar zu den Klimazielen von Paris. Die Schifffahrt sei aber besonders schwer zu dekarbonisieren. Eichhorn plädiert deshalb dafür, einen größeren Teil der schiffahrtsbezogenen Erlöse des Emissionshandels für die Erforschung und Produktion sauberer Brennstoffe einzusetzen.

**| Große Zielgruppe |** Die Schiffe mit dem charakteristischen Kussmund am Bug haben einen bedeutenden Anteil daran, dass Kreuzfahrten ihre elitäre Attitüde verloren haben. Die Vielfalt des Angebots an Bord, die breite Palette an Reisezielen, der lockere Umgang an Bord: Da ist für jeden etwas dabei. „Diese Mischung aus Entspannung, Entertainment und Sightseeing: Eine AIDA-Kreuzfahrt ist ein tolles Familienprodukt, mit dem man sich sofort identifizieren kann“, sagt der Vater von vier Kindern – der das Vergnügen wohl auch beim nächsten Urlaub an Bord wieder mit ein bisschen Arbeit vermischen wird.

24 Jahre: Mehr als sein halbes Leben ist der 43-Jährige jetzt bei AIDA Cruises,

hat die Entwicklung des Unternehmens nicht nur miterlebt, sondern entscheidend mitgeprägt. Durch die bisher schwierigste Krise, die Coronapandemie, hat er die Reederei gemeinsam mit seinem Team erfolgreich manövriert – im Vordergrund stand dabei die Verantwortung für die Gäste und die Mitarbeiter: „Passagiere und Besatzungen gesund und sicher nach Hause zu bringen, hatte für uns oberste Priorität.“

Und wo ist er in zehn Jahren? „Die Erfahrung zeigt, dass man das nicht planen kann – auch weil man es nicht allein in der Hand hat“, sagt Eichhorn. Gerade erst hat der Mutterkonzern Carnival die Strukturen in der Gruppe verschlankt und die Rolle der einzelnen Marken gestärkt – auch die der jeweiligen Chefs. „Wir sind in einem intensiven Austausch und können so gegenseitig von unseren Erfahrungen profitieren“, sagt Eichhorn.

Spannend findet er seinen Job nach wie vor – und sieht weiteres Wachstumspotenzial: „Pro Jahr machen etwa 2,6 Millionen Deutsche eine Kreuzfahrt. Ich denke, langfristig könnten es mehr als vier Millionen sein.“ Dass AIDA seinen rund 50-prozentigen Anteil am – dann größeren – Kuchen mindestens verteidigt, ist eine Herausforderung, die er annimmt: „Ein tolles Team, ein Job, der Spaß macht, einen fordert und nie langweilig wird, weil man jeden Tag was dazulernt – was will man mehr?“ |●●

# MARKTBERICHT

## Weltwirtschaft weiter stabil

Die Erwartungen zum weltweiten Wirtschaftswachstum haben sich in der jüngsten Prognose des Internationalen Währungsfonds (IWF) gegenüber dem Frühjahr kaum geändert. Für die globale Wirtschaft wird 2023 ein Plus von 3,0 Prozent erwartet (Frühjahr: 2,8 Prozent), für die Eurozone 0,9 Prozent (Frühjahr 0,8 Prozent). Für den Euroraum wurde auch die Prognose für 2024 um 0,1 Punkte auf 1,5 Prozent angehoben. Besonders positiv war die Entwicklung der Energiepreise, die im Laufe des Sommers gegenüber den Extremwerten des Vorjahrs zurückgegangen sind. Der Ölpreis zog allerdings jüngst wieder etwas an.

Die Europäische Zentralbank hat die Leitzinsen im Juni, August und September jeweils um 25 Basispunkte angehoben. Die Einlagenzinsen erreichten dadurch mit 4,00 Prozent einen historischen Höchststand seit der Einführung des Euro 1999. Weitere Zinsschritte sind nicht auszuschließen, da die Inflation nach wie vor deutlich über der Zielmarke von 2 Prozent liegt. Auch in den USA liegt die Inflation mit zuletzt 3,2 Prozent noch über dem Ziel.

### Orderbücher gut gefüllt

Während für dieses und das kommende Jahr also ein eher moderates Wachstum erwartet wird, wächst die Welthandelsflotte durch die Welle der Neubestellungen der vergangenen zwei Jahre vor allem in der Containerschifffahrt weiter. Das Auftragsvolumen entspricht zwei-

schon 7 Prozent (Bulkler) und 28 Prozent (Container) der aktuellen Flotte.

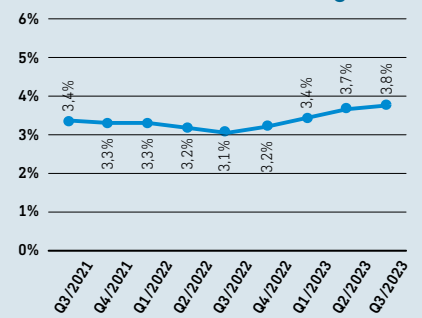
Vor dem Hintergrund des eher verhaltenen Wachstums der Weltwirtschaft steigt die Nachfrage nach Schiffsraum überproportional. Dies liegt vor allem an den Handelsembargos gegen die Russische Föderation, die zu veränderten Handelsstrukturen geführt haben. Die europäischen Importe von Öl und Kohle aus Russland werden weitgehend durch Importe aus anderen, weiter entfernt liegenden Regionen ersetzt, während russisches Öl aus den Ostseehäfen nicht mehr in andere europäische Häfen, sondern nach Übersee transportiert wird. Die längeren Strecken binden die Schiffe für längere Zeit und führen somit zu einer höheren Nachfrage nach Schiffsraum, insbesondere im Tankersegment, in dem die Neubestellungen das Volumen der Ablieferungen deutlich übertroffen haben.

Der Transport von LNG, der sich bereits vor dem Ukraine-Krieg dynamisch zeigte, erhielt einen zusätzlichen Wachstumsimpuls dadurch, dass der Import von russischem Pipeline-Gas durch den seewärtigen Import von LNG ersetzt wird.

### Flottenwachstum zieht an

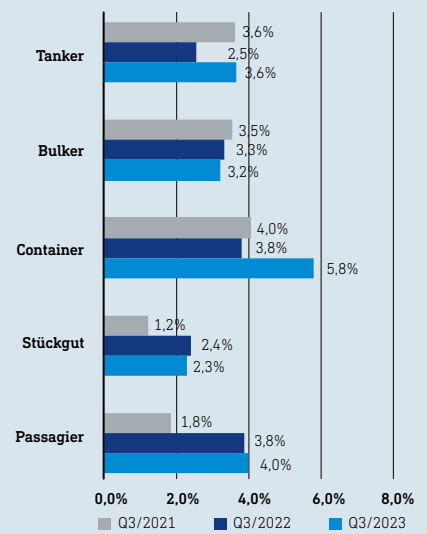
Über alle Segmente lag die BRZ-Kapazität der Flotte Mitte des Jahres um 3,8 Prozent über dem Vorjahr. Sämtliche Sparten verzeichneten in diesem Zeitraum deutliche Zuwächse, die zwischen 2,3 Prozent im Stückgutsegment und 5,8 Prozent im Containersegment lagen.

### Flottenwachstum (BRZ) insgesamt



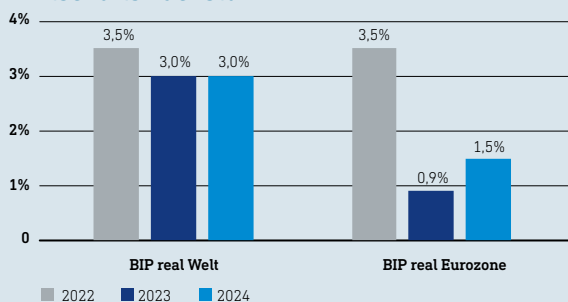
Quelle: ISL auf Basis von Clarksons Research, Juli 2023

### Flottenwachstum nach Segmenten



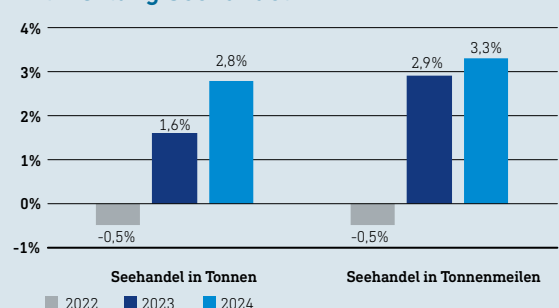
Quelle: ISL auf Basis von Clarksons Research, Juli 2023

### Wirtschaftswachstum



Quelle: ISL auf Basis von IMF Economic Outlook, Juli 2023

### Entwicklung Seehandel



Quelle: Clarksons Research, April 2023

DIE LAGE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT IM ÜBERBLICK

ANTEIL AN DEUTSCHER FLOTTE

36%

T 55%

CONTAINERSCHIFFE

Nachfrage stagniert

Die Nachfrage in der Containerschiffahrt tritt weiter auf der Stelle. Weltweit liegt sie zwar nach wie vor über dem Niveau vor der COVID-19-Pandemie und damit in der Nähe historischer Höchststände, ein weiteres Wachstum blieb jedoch aus. Die wichtigen Märkte in Europa und den USA zeigen Schwäche: Die hohe Inflation und steigende Zinsen bremsen Konsum und Investitionsneigung und somit auch den Warenhandel. Insbesondere in Europa ist sogar ein deutlicher Abwärtstrend erkennbar, der bereits Ende 2021 einsetzte und sich mit dem Ausbruch des Ukraine-Kriegs noch verschärft hat.

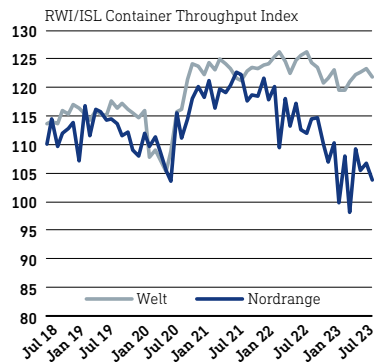
Flottenwachstum zur Unzeit

Während die Nachfrage somit seit fast drei Jahren stagniert, ist die bestellte Schiffskapazität mit 28 Prozent in Relati-

on zur aktuellen Flotte nach wie vor sehr hoch. Die Zeit des Kapazitätsmangels mit den damit verbundenen extrem hohen Raten ging bereits im Herbst 2022 zu Ende, die darauffolgende Welle an Neubestellungen steht jedoch immer noch in den Orderbüchern der Werften.

Die Fracht- und Charraten sind entsprechend unter Druck, liegen aber nach wie vor deutlich über dem Stand vor der Pandemie. Die kommenden Monate werden zeigen, ob die Raten sich auf diesem Niveau halten können oder ob das Flottenwachstum zu weiter fallenden Raten führen wird. Da aktuell wenige Neubestellungen erfolgen, können sich Reedereien und Werften in einigen Fällen auf eine Streckung der Aufträge einigen, sodass das Flottenwachstum etwas geringer ausfallen könnte, als beim aktuellen Stand des Orderbuchs zu erwarten.

Containerumschlag

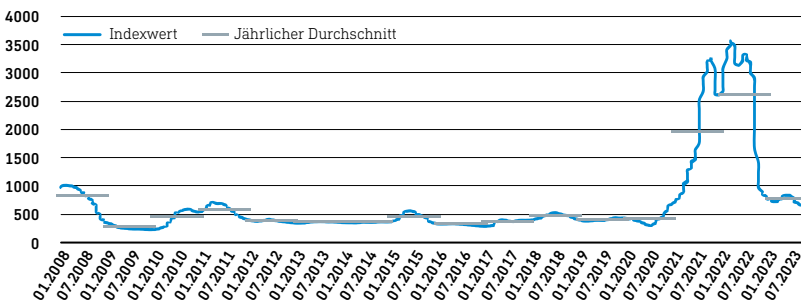


Der Auftragsbestand ist gegenüber dem Vorjahr bereits gefallen.

Warten auf den Aufschwung

Während also die Containerflotte weiter wächst, ist die Entwicklung der Nachfrage unklar. China scheint aktuell als Wachstumsmotor auszufallen, während die USA und Europa gegen die anhaltend hohe Inflation kämpfen. Die insbesondere für die oberen Größensegmente der Flotte wichtigen Volumenverkehre im Europa-, Fernost- und Transpazifik-Handel dürften zumindest in den nächsten Monaten stagnieren. Auch Bestrebungen zu mehr Autonomie in einigen Wirtschaftsbereichen (z. B. Halbleiter, Medizinprodukte) werden sich in den kommenden Jahren dämpfend auf die Nachfrage auswirken. Lediglich ein baldiger wirtschaftlicher Aufschwung könnte die Balance zwischen Angebot und Nachfrage wiederherstellen.

Entwicklung Charraten (New ConTex)



Quelle: ISL auf Basis von Verein Hamburger und Bremer Schiffsmaaker e.V. (VHBS), Mai 2023; ISL auf Basis von Clarksons Research, Juli 2023; VHBS, Mai 2023



5.953 ↑



4.480 ↑



14,2 →



889 ↓



28% ↓



666 ↓



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

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

ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE



10%



9%

## TANKER

### Tankernachfrage bleibt hoch

Der Tankermarkt zeigt sich nach wie vor über fast alle Segmente stark. Die Bestelltätigkeit überstieg im zweiten Quartal das Volumen der Ablieferungen, sodass das Orderbuch im Verhältnis zur Flotte weiter anstieg. Besonders hoch war diese Relation bei LNG-Tankern (52 Prozent), LPG-Tankern (20 Prozent) und Produktentankern (10 Prozent). Das LNG-Tankersegment ist denn auch das jüngste Teilsegment mit einem Durchschnittsalter von etwas über zehn Jahren.

Im Gegensatz zur Entwicklung in der Containerschifffahrt setzte der Nachfrageschub im Tankersegment erst im vergangenen Jahr durch die Handels-sanktionen gegen Russland ein. Dementsprechend hat sich zwar das Orderbuch gefüllt, jedoch wurden im vergangenen Quartal nur wenige Schiffe abgeliefert, sodass die Flotte nur um 0,4 Prozent wuchs. Dabei stieg das Durchschnittsalter weiter an, was auf eine geringe Anzahl von Verschrottungen hinweist

– typisch für Phasen eines plötzlichen Nachfrageanstiegs.

Aktuell ist noch nicht absehbar, wie lange die Handelsstruktur mit den deutlich längeren Handelswegen andauern wird. Langfristig ist aufgrund der weltweiten Dekarbonisierungspläne ein Rückgang des Transports fossiler Brennstoffe zu erwarten. Diese Unsicherheiten führen dazu, dass trotz der aktuell hohen Nachfrage kein Auftragsboom bei Öltankern zu verzeichnen ist.



17.130



46.700



17,4



1.022



9%



ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE



11%



20%

## BULKER

### Weitere Normalisierung des Marktes

Der Bulkermarkt hat sich nach Jahren mit starken Nachfrageschwankungen wieder normalisiert, das Raten-niveau ist nach dem Höhenflug 2021 wieder gesunken. Das Orderbuch ist durch Neubestellungen im zweiten Quartal wieder leicht angestiegen, ist mit 7 Prozent in Relation zur Flotte jedoch weiterhin recht klein. Wie im Tankermarkt sind auch in der Massengutschifffahrt die langfristigen Wachstumsaussichten verhalten. Der Transport von Kohle, dessen Anteil am Seehandel trockener Massen-

güter in Tonnenmeilen laut Clarksons 2022 etwa ein Sechstel beträgt, stagniert im Zuge der Anstrengungen zur Dekarbonisierung der globalen Wirtschaft weitgehend. Die stark konjunkturabhängigen Eisenerztransporte könnten dagegen 2024 bereits wieder merklich anziehen. Wachstumspotenzial verspricht vor allem der weltweite Getreidetransport, der 2023 ein Rekordniveau erreicht.

Die Bulkerflotte wurde im Zuge des China-Booms in den frühen 2000er-Jahren deutlich ausgebaut und ist da-

her heute mit 12,9 Jahren das jüngste Schifffahrtssegment. Aufgrund der geringen Neubauaktivitäten steigt das Durchschnittsalter jedoch stetig an. Da das Abbruchpotenzial vorerst gering bleibt, dürfte sich diese Entwicklung in den kommenden Jahren fortsetzen. Entsprechend schwach ist die Beschäftigungslage der Werften. Erst in den 2030er-Jahren ist mit einer Welle von Ersatzinvestitionen zu rechnen, die der Schiffbauaktivität wieder neuen Schwung geben könnten.



13.608



70.300



12,9



919



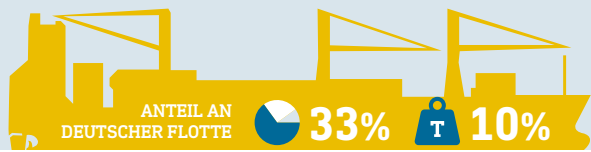
7%



#### 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\$)





STÜCKGUTFRACHTER

Orderbuch wächst weiter

Die Stückgutflotte umfasst viele verschiedene Schiffstypen, die für den Transport nicht containerisierter Stückgüter konzipiert sind. Den weitaus höchsten Anteil haben dabei konventionelle Stückgutfrachter, aber auch RoRo-Schiffe, Autotransporter und Heavy Lift-Schiffe fallen darunter.

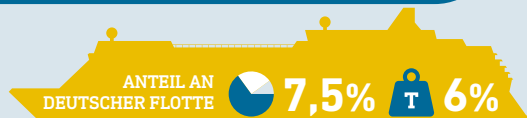
Das jüngste Teilsegment sind dabei Autotransporter mit einem Durchschnittsalter von 15,7 Jahren. Der Bauboom in diesem Segment hält an: Das Orderbuch

hat in Relation zur Flotte Mitte des Jahres 27 Prozent erreicht, noch einmal drei Prozentpunkte mehr als im April.

Ein weiteres Segment mit überdurchschnittlicher Orderaktivität ist der Spezialschiffbau. Der Sektor profitiert von steigender Nachfrage im Bereich Projektladung. Speziell für den Transport von Komponenten für Windenergieanlagen wird ein nachhaltiges Wachstum erwartet, das die Bautätigkeit stützt. Hier sind auch deutsche Eigner sehr aktiv: Hinter 36 der 150

Einheiten, für die Clarksons ein Eignerland ausweist, stehen deutsche Eignerfirmen.

Die Reefer-Flotte sticht als das einzige schrumpfende Segment heraus. Drei Schiffe verließen die Flotte im Frühjahr 2023, aber es kamen keine Ablieferungen oder Neubestellungen hinzu. Das Durchschnittsalter stieg weiter auf 32,8 Jahre. Die Auslieferung der meisten im Orderbuch befindlichen Einheiten (12 Schiffe, 4 Prozent in Relation zur aktiven Flotte) ist für 2024 und 2025 geplant.



PASSAGIERSCHIFFE

Stark wachsende Flotte, langsam steigende Passagierzahlen

Die Kreuzschifffahrt steht weiter vor der Herausforderung, die stark wachsende Flotte auszulasten. Im Vergleich zum April stieg die Zahl der Schiffe um fünf Einheiten und die Kapazität um 1 Prozent. Durch die Ablieferungen verringerte sich das Orderbuch der Kreuzfahrt-

werften, das mit 21 Prozent in Relation zur aktiven Flotte aber immer noch hoch ist. Allerdings sind die Bauzeiten bei Kreuzfahrtschiffen länger als bei herkömmlichen Frachtschiffen. Immerhin erwartet der globale Kreuzfahrtverband CLIA, dass in diesem Jahr das Passa-

gieraufkommen der Vor-Corona-Zeit erreicht oder übertroffen wird. Der übrige Passagierschiffbau zeigt dagegen eine schwache Dynamik, das Verhältnis zwischen Orderbuch und Flotte ist hier einstellig, die Zuwächse im Frühjahrsquartal lagen zwischen 0,1 und 0,2 Prozent.



Quellen: ISL auf Basis von Clarksons Research, April 2023; VHBS, Mai 2023



Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

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



www.isl.org

## Studie beziffert Wasserstoffbedarf

••• Der klimaneutrale Umbau der maritimen Wirtschaft in Deutschland erfordert einer Studie zufolge riesige Mengen an grünem Wasserstoff. Demnach beträgt der Bedarf bis etwa zur Mitte des Jahrhunderts rund 3,5 Millionen Tonnen Wasserstoff oder umgerechnet etwa 120 Terawattstunden (TWh), wie Experten der Ludwig-Bölkow-Systemtechnik in der Studie für das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) errechnet haben. Der weitaus größte Teil davon entfällt auf die deutsche Hochseeflotte mit ihren derzeit rund 1.700 Schiffen, der vergleichsweise kleine Rest auf See- und Binnenhäfen sowie den Schiffbau und seine Zulieferer. Zum Vergleich: Die gesamte deutsche Industrie verbraucht derzeit herkömmlichen Wasserstoff im Volumen von etwa 50 bis 60 TWh, der derzeit vor allem aus Erdgas hergestellt wird. Die Bundesregierung rechnet in den kommenden Jahren mit einem stark steigenden Wasserstoffbedarf. Er soll vor allem mithilfe von erneuerbarem Strom aus Wasser hergestellt werden, wobei voraussichtlich große Mengen importiert werden müssen. [www.dmz-maritim.de](http://www.dmz-maritim.de)

Maritime Teilbranche	Bedarf in Tonnen pro Jahr	Bedarf in Terawatt pro Jahr
Häfen gesamt	50.000	1,3
Binnenhäfen	20.000	0,5
Seehäfen	30.000	0,8
Schiffbau und Zulieferer gesamt	10.000	0,4
Schiffbau und Zulieferer ohne Stahlerzeugung	4.000	0,16
Schifffahrt gesamt	>3.500.000	117,8
Binnenschifffahrt	120.000	3,8
Seeschifffahrt	3.400.000	114

Quelle: Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH, Deutsches Maritimes Zentrum

Foto: 2021 thomas eder/Shutterstock



Foto: moofutsh - stock.adobe.com

**Sparkurs.** Große Schiffe sind im Durchschnitt inzwischen mit weniger als 16 Knoten auf den Weltmeeren unterwegs.

## BSO ordert Spezialschiffe für Offshore-Wind

••• Die Hamburger Reederei Bernhard Schulte Offshore (BSO) hat die norwegische Ulstein-Werft mit dem Bau zweier sogenannter Commissioning Service Operation Vessels (CSOVs) vom Typ Ulstein SX222 beauftragt. Die beiden Neubauten für den Offshore-Wind-Einsatz werden 89,6 m lang und 19,2 m breit und sind nach dem Twin X-Stern-Design konstruiert. Besonderheit: zwei Hecks und Hauptpropeller sowohl am Bug als auch am Heck. Dadurch sind sie perfekt für den Dynamic-Positioning-

Betrieb geeignet. Die beiden Schiffe, die 2025 ausgeliefert werden sollen, verfügen über einen Hybrid-Batterieantrieb und sind für den Einsatz von Methanol ausgelegt. Darüber hinaus sind die beiden CSOVs jeweils mit einem 3-D-Kran ausgestattet, der Frachten von bis zu fünf Tonnen heben kann. Die beiden Schiffe verfügen über 110 Einzelkabinen und ergänzen die BSO-Flotte von CSOVs. Der Auftrag umfasst die Option für den Bau von vier weiteren Schiffen.

[www.bs-offshore.com](http://www.bs-offshore.com)



Foto: Ulstein-Werft

**CSOV.** Schwimmende Plattform für Offshore-Wind-Techniker.

## Linien-schiffahrt drosselt Tempo

••• Auf einen neuen Tiefpunkt ist die Durchschnittsgeschwindigkeit der Schiffe der Container-Linien gesunken. Das geht aus einer Auswertung der Reederei Döhle hervor. Laut „Maritime Overview“ sank das Tempo der Schiffe mit einer Kapazität von über 7.500 Standardcontainern (TEU) gegenüber dem Herbst 2022 um mehr als einen Knoten auf 15,6 Knoten. Die kleineren Schiffe sind noch lang-

samer unterwegs, in der 2.500-TEU-Klasse etwa mit 14,3 Knoten. Die Branche reagiert damit auch auf die seit Jahresanfang geltenden neuen Emissionsvorschriften. Dazu zählt etwa der „Carbon Intensity Indicator“ (CII) der IMO, der die Schiffe nach CO<sub>2</sub>-Effizienz bewertet.

Das sogenannte „Slow Steaming“ hat starken Einfluss auf das Kapazitätsangebot in der Linien-schiffahrt. Nach Döhle-

Berechnungen müsste es durch die Verlangsamung für die gesamte Container-schiffsflotte um gut fünf Prozent gesunken sein – gegenüber dem Höhepunkt des Corona-Booms im September 2021 sogar um mehr als neun Prozent. Durch das Langsamfahren versuchen die Linienreedereien, die Auslastungsquoten in Zeiten geringerer Landungsmengen zu stabilisieren.

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

Foto: Von Maritardo (Mario Roberto Durán Ortiz) – Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0



**Bedeutung.** Sechs Prozent des globalen Seehandels laufen durch die Wasserstraße.

## Dürre trifft Panamakanal

••• Zeitweise mehr als 150 Schiffe stauten sich Ende August vor dem Panamakanal, die Wartezeit betrug bis zu elf Tage. Weil wegen einer Dürre in Mittelamerika Wasser für die Schleusen der künstlichen Wasserstraße fehlte, konnten weniger Schiffe als sonst das Nadelöhr zwischen Atlantik und Pazifik passieren. Außerdem mussten sie den Tiefgang reduzieren und konnten entsprechend deutlich weniger Ladung transportieren. Trotz des Wassermangels liegen die Kanal-Zahlen im Plan. So zählte die Kanalbehörde bis August gut 13.000 Durchfahrten und damit mehr als geplant. Die durch den Kanal transportierte Fracht summierte sich auf 470 Millionen Tonnen. Der Panamakanal ist vor allem für den Seehandel zwischen Nordamerika, Südamerika und Ostasien wichtig.

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

Foto: Vink Pan – stock.adobe.com



## Container: wenig Verluste

••• 2022 sind nur 661 Container über Bord gegangen. Die Verlustquote betrug laut „Containers Lost at Sea Report“ des World Shipping Council 0,00026 Prozent der 250 Millionen Container, die jedes Jahr verschifft werden. Im 15-Jahres-Durchschnitt waren es jährlich 1.566 Container.

## K+N spürt Wirtschaftsflaute

••• Die schwierige Wirtschaftslage spiegelt sich auch in den Halbjahreszahlen des Logistikers Kühne + Nagel. Der Umsatz der Schweizer lag in den ersten sechs Monaten 2023 mit 12,7 Milliarden Franken (CHF) um rund 38 Prozent unter dem Vorjahreswert. Besonders stark war der Rückgang im Geschäftsbereich Seefracht. Hier wurden 4,9 Milliarden CHF umgesetzt – ein Minus von 51 Prozent.

[kuehne-nagel.com](http://kuehne-nagel.com)



Foto: Kühne & Nagel



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

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

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



# Die Strippenzieher an Land

**| Ausbildungsspecial |** Ohne Schifffahrtskaufleute käme keine Ladung von A nach B. Was sie in der Ausbildung lernen – und warum deutsche Azubis international so begehrt sind. Text: Sabrina Junge, Gunther Meyn, Fotos: Offenblende/Hi-Khan Truong

**W**er Lust am Austausch mit Menschen aus anderen Ländern, Nationalitäten und kulturellen Hintergründen hat, der ist in der Schifffahrt genau richtig“, sagt Frank Drevin, Director/Head of Apprenticeship Management bei Hapag-Lloyd. Seit vielen Jahren betreut Drevin die Auszubildenden bei der Hamburger Traditionsreederei. Ausgebildet wird auf See (z. B. zum/r Schiffsmechaniker/in) und an Land (u. a. zum/zur Kaufmann/frau

für Büromanagement). „Im Landbereich bilden wir vor allem Schifffahrtskaufleute aus. Jedes Jahr fangen rund 20 Nachwuchskräfte an – meist sind es etwas mehr Frauen als Männer“, so Drevin.

International ist der Beruf sehr gefragt – immerhin 90 Prozent des Welthandels werden über die Meere verschifft. Und die Schifffahrtskaufleute spielen dabei eine entscheidende Rolle. Sie buchen u. a. Slots für Container, steuern die Warenströme,

kaufen Treibstoff für die Flotten ein. „Ohne sie würden die Warenströme nicht funktionieren“, so Drevin.

**| Wichtige Einblicke |** Um den angehenden Schifffahrtskaufleuten einen möglichst umfangreichen Einblick in den Beruf zu geben, wechseln sie bei Hapag-Lloyd etwa alle sechs Wochen die Abteilung – und übernehmen dort auch bereits Verantwortung. Oft gehe es um Güter von hohem fi-

**Schiffahrtswachwuchs.**

Bei Hapag-Lloyd werden deutschlandweit die meisten Schiffahrtskaufleute ausgebildet.



nanziellem Wert oder auch um gefährliche Ladung – da ist verantwortliches Handeln und Zuverlässigkeit wichtig, betont Drevin. Gutes Englisch? Ein absolutes Muss! Kurze Reisen an Bord und ein sechswöchiger Auslandseinsatz runden die Ausbildung bei einer der weltweit größten Linienreedereien ab.

**| Gespür für die Branche |** Ob Klarierungsagentur, Schiffsmakler oder Linien- und Trampreedereien: Je nach Betrieb und Tätigkeitsfeld sehen die Ausbildung und die Aufgaben komplett anders aus. Kaum jemand weiß das besser als Jan Schlichting. Er ist Abteilungsleiter an der BS09 – Berufsschule für Logistik, Schiffahrt & Touristik in Hamburg – und bildet seit →

# Blick über den Tellerrand

**| Berufsschule |** Jan Schlichting bildet seit 1997 angehende Schiffahrtskaufleute in Hamburg aus. Was ihm dabei am Herzen liegt.

**? Herr Schlichting, was ist das Wichtigste, das die Schiffahrtskauffrauen und -männer bei Ihnen lernen?**

**Schlichting:** Als Berufsschule sind wir dafür zuständig, den Azubis einen Blick über den betrieblichen Tellerrand zu ermöglichen. Wir wollen ihnen ein Gefühl für die Schiffahrt geben und ihnen die großen Zusammenhänge der Branche erklären. Sie müssen die Prozesse verstehen, verstehen, dass die Arbeit nicht auf ihrem Schreibtisch endet.

**? Was sind dabei die größten Herausforderungen?**

**Schlichting:** In unseren Klassenzimmern sitzen Azubis aus verschiedensten maritimen Unternehmen: Von Klarierungsagenturen und Befrachtungsmaklerbüros über S&P-Broker und Linienagenturen bis hin zu Linien- und Trampreedereien in den unterschiedlichen Märkten: Alle wollen Ladung von A nach B transportieren, haben dabei aber komplett unterschiedliche Aufgaben im eigenen Betrieb. Die Herausforderung ist, alle inhaltlich auf ein Level zu bringen. Wenn wir die Klassen zusammenstellen, achten wir darauf, dass wir einen guten „Betriebe-Mix“ in den Klassen haben.

Der Stoffumfang ist deswegen relativ groß – eine anspruchsvolle Aufgabe für die Azubis. Wer durchhält, ist der Schiffahrt meist treu: 65 Prozent unserer Absolventen bleiben im Ausbildungsbetrieb, zehn Prozent wechseln innerhalb der Branche, 15 Prozent beginnen ein weiterführendes Studium – nur zehn Prozent kehren der Schiffahrt den Rücken.



**Experte.** Jan Schlichting ist Abteilungsleiter an der BS09 – Berufsschule für Logistik, Schiffahrt & Touristik.

**? Sie unterrichten seit 1997 an der Berufsschule für Logistik, Schiffahrt und Touristik. Wie hat sich die Ausbildung in der Zeit verändert?**

**Schlichting:** Die Ausbildung wurde komplett neu ausgerichtet: Seit 2019 gibt es 15 Lernfelder: einige spezielle zur Schiffahrt, andere sind allgemein ausgerichtet. Wir bilden

ja Kaufleute aus, dazu gehört natürlich auch Wissen über allgemeine wirtschaftliche und sozialpolitische Themen. Inhaltlich arbeiten wir eng mit dem Verband Deutscher Reeder und dem Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler zusammen und nehmen aktuelle Entwicklungen auf – wie beispielsweise die verschärften Umweltschutzregelungen gemäß MARPOL Annex IV.

**? Wie gestalten Sie den Unterricht?**

**Schlichting:** Mir ist es wichtig, dass es nicht zu theoretisch wird. Daher laden wir regelmäßig Praktiker ein, die aus ihrem Joballtag erzählen. Im Mai hat beispielsweise ein Befrachtungsmakler vom Frachtcontor Junge über seine Arbeit berichtet, im August gehe ich mit einer Klasse zum Seeversicherer SKULD, um mehr über P&I zu erfahren.

**? Wie sind die beruflichen Perspektiven für Schiffahrtskaufleute?**

**Schlichting:** Die Aussichten sind aktuell hervorragend. Durch die duale Ausbildung sind die jungen Fachkräfte optimal auf das Arbeitsleben vorbereitet. Deutsche Schiffahrtskaufleute sind auch im Ausland extrem gefragt.



## JOEL EHLER

### 25 Jahre, Manager Global Account Management

••• „Schifffahrt hat mich schon immer fasziniert“, sagt Joel Ehler. Doch an Bord zieht es den Hamburger nicht. „Immer wieder monatelang weg von zu Hause zu sein, das ist nichts für mich.“ Er entscheidet sich deshalb für eine maritime Karriere an Land mit geregelten Bürozeiten und macht eine Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann bei Hapag-Lloyd. Ehlers persönliches Highlight während der Ausbildung ist der sechswöchige Aufenthalt im Liverpooler HL-Büro. Ein Jahr später wäre das undenkbar gewesen. Denn als Ehlers Anfang 2020 ins erste Berufsjahr startet, kommt prompt die große Coronakrise: Lieferengpässe, Terminalstaus und festsitzende Crews bestimmen das Business. Es sind außergewöhnliche Zeiten mit einer außergewöhnlich hohen Arbeitsbelastung. Für den Berufsanfänger kein Problem. Ehler arbeitet zunächst in der Leercontainer-Disposition. Hier stellt er sicher, dass für die Hapag-Lloyd-Kunden immer ausreichend Boxen zur Verfügung stehen. „Viel Stress, aber auch viel Spaß“, sagt er. Schnell

überträgt ihm sein Arbeitgeber mehr Verantwortung. Nach der Übernahme der Reederei NileDutch durch Hapag-Lloyd führt Ehler das mehrwöchige Onboarding mehrerer neuer Kollegen aus Angola in die Equipment-Disposition durch. „Coronabedingt ging das leider online aus der Ferne“, erzählt Ehler. Kurz darauf absolviert er ab 2022 – ebenfalls online – ein berufsbegleitendes Studium zum Bachelor of Shipping Trade and Transport. Dafür büffelt er 13 Monate lang nach Feierabend und am Wochenende internationales Logistik-Fachwissen. Die Zusatzqualifikation zahlt sich aus: Heute betreut Ehler im Global Account Management Großkunden, die Waren aus Indien, dem Mittleren und Fernen Osten auf Hapag-Lloyd-Schiffen nach Deutschland importieren. Zu seinen Aufgaben gehören unter anderem Vertrags- und Ratenverhandlungen. „Der Job bietet viel Abwechslung“, sagt der 25-Jährige. „Demnächst reise ich für mehrere Wochen nach Singapur. So sehe ich auch als Nicht-Seemann die Welt.“



**Ansprechpartner.** Frank Drevin leitet bei Hapag-Lloyd die Ausbildungsabteilung.

→ 1997 angehende Schifffahrtskaufleute aus. In seinen Klassen sitzen Azubis aus verschiedensten maritimen Betrieben (s. Interview). Ihnen versucht er ein Gespür für die gesamte Schifffahrt zu geben – über den eigenen betrieblichen Tellerrand hinaus. „Sehr hilfreich ist, dass in unserem Team mit mir neun weitere ausgebildete Schifffahrtskaufleute unterrichten“, so Schlichting. Insgesamt komme zwar viel Lernstoff zusammen, trotzdem liege die Durchfallquote in den Abschlussprüfungen unter fünf Prozent.

Die duale Ausbildung für Schifffahrtskaufleute ist im internationalen Vergleich zudem einmalig: „Das Ausbildungsniveau ist in Deutschland sehr hoch – das liegt auch an unserer engen Zusammenarbeit mit den Betrieben und Verbänden“, erklärt Schlichting. Für die jungen Schifffahrtskaufleute ergeben sich dadurch blendende Jobaussichten.

Dass es direkt nach dem Schulabschluss nicht immer ein Studium sein muss, zeigen auch die Beispiele von Celina Christin Beth, Joel Ehler und Vanessa Kudernatsch. Sie arbeiten bei Hapag-Lloyd und gestalten die Schifffahrt aktiv mit. |•••



## Schifffahrtskauffrau/-mann

**ECKDATEN:** Wer Interesse an einer Ausbildung hat, findet hier mehr Informationen zu Dauer, Zusatzvoraussetzungen und Betrieben, die ausbilden. Einfach QR-Code scannen!

[www.machmeer.de/ausbildung/schifffahrtskaufmann-ausbildung](http://www.machmeer.de/ausbildung/schifffahrtskaufmann-ausbildung)



## CELINA BETH

21 Jahre, drittes Lehrjahr, Lübeck

••• Mal eben 600 Tonnen Schiffsdiesel für den Schiffsanlauf im Hafen von Barcelona einkaufen – kein Problem für Celina Christin Beth. Die 21-Jährige ist im dritten Ausbildungsjahr zur Schifffahrtskauffrau bei Hapag-Lloyd. Zuletzt durchlief sie die Abteilung „Global Fuel Purchasing“. „Hier kaufen wir im großen Stil Treibstoff ein“, erklärt Celina. Dass sie als Auszubildende bereits wichtige Aufgaben übernehmen kann, macht für sie den Reiz der Ausbildung aus. „Die Eigenverantwortung, die wir in den verschiedenen Abteilungen übernehmen dürfen, schätze ich sehr. Ich bin hier so dicht dran an der Materie und nehme wahnsinnig viel mit – beruflich und persönlich.“ Ihr bisheriges Highlight: zwei Monate

im Auslandsbüro in Genua. „Eine einmalige Gelegenheit, so jung berufliche Auslandserfahrung zu sammeln.“

Eigentlich wollte die gebürtige Lübeckerin nach dem Abi ja an die Uni, doch dann kam Corona. „Ich wollte auf keinen Fall remote studieren. Dadurch bin ich erst auf die Idee gekommen, eine Ausbildung zu machen.“ Heute findet sie: gut so! Als Teil des Hapag-Lloyd-Azubi-Marketings gibt sie ihre Erfahrungen auf Messen an Schulabsolventen weiter: „Jeder sollte nach dem Abschluss eine Ausbildung in Betracht ziehen“, so Celina. „Es ist die optimale Grundlage, um früh einen praktischen Einblick in die jeweilige Branche zu bekommen und wirtschaftliche Zusammenhänge zu erschließen.“



## VANESSA KUDERNATSCH

20 Jahre, drittes Lehrjahr, aus Reinbek

••• Das Interesse am Maritimen hat Vanessa Kudernatsch durch ihren Großvater bekommen. „Er war beruflich mit der Schifffahrt verbunden und hat mich besonders inspiriert.“ Besonders gefällt ihr, dass die Branche so international ist. Das erlebte sie zuletzt in der Abteilung „Corporate Insurance Risk Management“. Dort kümmerte sich die 20-Jährige um Schadensfälle: „Manchmal kommt die Ware nicht so wie gewünscht beim Kunden an. Diese Claims laufen bei uns ein. Die Mails können von überall aus der Welt kommen. Meine Aufgabe ist es, die Schadensfälle anzulegen“, erklärt Vanessa. Gutes Englisch ist dafür ein absolutes Muss.

Andere Eigenschaften, die Schifffahrtskaufleute mitbringen

sollten, sind Teamfähigkeit und Offenheit für neue Aufgaben. „Wir arbeiten in jeder Abteilung sehr eng zusammen – für Einzelgänger ist das nichts.“ Die gebürtige Hamburgerin ist da voll in ihrem Element. Die Abteilung „Transshipment“: „Die Hamburger Terminals sind für unsere Container ja nicht die Endstation. Damit sie an ihre weitere Destination gelangen, suche ich freie Slots für die Container und buche sie auf kleinere Schiffe wie Feeder um.“

Wie das praktisch funktioniert, konnte Vanessa im Hapag-Lloyd-Büro am HHLA-Containerterminal Altenwerder (CTA) auch schon live bestaunen. Nun steht die nächste Ausbildungsetappe für sie an: Es geht nach Rotterdam in den Verkauf.



**Hightech-Brücke.** Der Wärtsilä-Simulator „NACOS Multipilot Platinum“ integriert Radar-, ECDIS- und Kommandodaten.

**| Investition |** Die NSB Group modernisiert ihren Schiffsführungssimulator umfassend. Seit 2007 bildet das Unternehmen Nautiker im eigenen Trainingszentrum aus.

## Besser trainiert, besser navigiert



**Vertrag.** NSB-CEO Tim Ponath (links) mit Wärtsilä-Manager Christopher Schröder in Buxtehude.

Die NSBacademy verfügt über zwei Schiffsführungssimulatoren mit einem Sichtfeld von 270 bzw. 180 Grad. Beide Anlagen werden nun komplett überholt. Die neuen Simulatoren kommen von Wärtsilä. Die Systeme verfügen über die neue Version der professionellen Simulationssoftware Navi-Trainer sowie die neuesten NACOS Platinum-Brückensysteme (einschließlich Multipilot-Arbeitsplatz für ECDIS-, Radar- und Conning-Anwendungen) in Kombination mit einem Hochleistungs-Visualisierungssystem und moderner IBID-Technologie (Interactive Bridge Information Display).

Außerdem enthält das Paket einen 55-Zoll-Reiseplanungstisch, der mit der Hauptbrücke verbunden ist, ein Video- und Audio-Aufnahme- und -Wiedergabesystem sowie ein neues Soundsystem. Der

Auftrag hat ein Volumen von rund 600.000 Euro. „Wir sind stolz, dass wir mit dieser Investition in unsere NSBacademy unser Engagement für die Ausbildung von Offizieren unter Beweis stellen können“, sagt NSB-CEO Tim Ponath. „Mit diesem Upgrade haben wir noch mehr Möglichkeiten, unsere Seeleute auf genau die Szenarien vorzubereiten, die sie auf hoher See erwarten können.“ Außerdem verbessere das Unternehmen mit der neuen Technologie seine Fähigkeit, auf Kundenbedürfnisse einzugehen.

**| Mit der Welt verbunden |** „Der Fachkräftemangel ist ein echtes Problem, mit dem die maritime Industrie heute konfrontiert ist“, sagt Johan Ekvall, Head of Product Simulation & Training bei Wärtsilä. Man müsse in der Lage sein, Seeleute schnell auf den neuesten Stand zu brin-

gen und sicherzustellen, dass sie eine solide Ausbildung durchlaufen, um hohe Standards aufrechtzuerhalten. „Die NSB Group leistet großartige Arbeit, um diese Lücke zu schließen und Studenten in der gesamten Schifffahrt bereichernde Trainingsprogramme zu bieten.“

Der neue Simulator ist nach dem DNV-Standard 0029 für maritime Ausbildungszentren zertifiziert. Er ermöglicht vernetzte Übungen mit anderen Trainingspartnern, z. B. auf den Philippinen. „Unsere interaktiven Trainingsszenarien basieren auf den Erfahrungen aus dem laufenden Flottenbetrieb. Bei den Diskussionen und Feedbacks legen wir Wert auf einen Expertenaustausch auf Augenhöhe“, sagt Caroline Baumgärtner, VP People and Talent Development der NSB Group.

Neben den nautisch-technischen Kenntnissen wird bei den realistischen Trainingseinheiten in Echtzeit auch die Kommunikation geschult – sowohl auf der Brücke als auch mit verschiedenen Akteuren in den angeschlossenen Simulatoren. Die NSBacademy nutzt den Simulator seit 2007 für die Fortbildung von Offizieren, für Briefings und Einweisungen sowie vor Beförderungen, zum Beispiel zum Kapitän. Die Kurse richten sich sowohl an das maritime Personal der NSB als auch an Offiziere anderer Unternehmen. |●●●





Foto: Tobias Koch



# Mehr Resilienz!

**| Position |** Der renommierte CDU-Außenpolitiker Dr. Norbert Röttgen warnt vor Chinas Machtstreben und fordert, die europäische Industrie zu stärken.

## PROFIL

### Dr. Norbert Röttgen

- Jahrgang 1965
- seit 1982 CDU-Mitglied
- Jurastudium, 2001 Promotion zum Dr. jur.
- seit 1994 Mitglied des Deutschen Bundestags
- 2009 bis 2012 Bundesumweltminister
- Mitglied des Auswärtigen Ausschusses des Bundestags, 2014 bis 2021 dessen Vorsitzender
- Mitglied des CDU-Präsidiums

## 1 | Auf welche geopolitischen Spannungslagen sollte sich die deutsche Wirtschaft in den kommenden zehn Jahren einstellen?

Die größte außenpolitische Herausforderung der kommenden Jahre ist China. Xi Jinping hat nicht nur den Willen, die internationale Ordnung fundamental zu verändern, sondern auch die Fähigkeiten dazu. Er möchte weg von einer Ordnung des Rechts hin zum Recht des Stärkeren. Welche Gefahr Chinas Machtanspruch auch für die deutsche Wirtschaft bedeutet, wird nirgendwo so deutlich wie mit Blick auf einen möglichen

militärischen Konflikt um Taiwan. Sollte China Taiwan angreifen, würde das zu westlichen Sanktionen und chinesischen Gegenmaßnahmen führen. Aktuell hätten diese Gegenmaßnahmen für strategisch wichtige Teile der deutschen Wirtschaft katastrophale Folgen. Das wäre eine Gefahr für die gesamte deutsche Volkswirtschaft und damit für den Staat an sich.

## 2 | Wie bewertet ein Abgeordneter aus Nordrhein-Westfalen die Bedeutung der Schifffahrt für Deutschland?

Mein Wahlkreis in Nordrhein-Westfalen grenzt an den Rhein, weshalb ich zumindest mit der Binnenschifffahrt gut vertraut bin. Die ganze Region wurde durch den Rhein als Wasserstraße über Jahrhunderte geprägt. Die Schifffahrt hat hier auch weiterhin eine große Bedeutung, wenngleich man sagen muss, dass der Klimawandel und die abnehmende Befahrbarkeit des Rheins

in den Sommermonaten der Binnenschifffahrt zusetzen. Es ist ein Dilemma: Eine leistungsstarke und effiziente Binnenschifffahrt kann enorm viele Güter von der Straße aufs Wasser verlagern und damit massiv zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen. Gleichzeitig erschwert der voranschreitende Klimawandel dies durch sinkende Wasserspiegel.

## 3 | Muss Deutschland seine Industrieinteressen in der Welt stärker vertreten?

Deutschlands Außenpolitik war gerade im Umgang mit China lange Zeit eine reine Export-Industriepolitik. Man kann also nicht sagen, dass wir als Land unsere Industrieinteressen in der Welt nicht hinreichend vertreten würde. Ich würde daher anders argumentieren: Wir müssen resilienter werden gegen geopolitische Abhängigkeiten und unsere eigene Industrie in Europa stärken

– gerade in den Zukunftstechnologien. Wir haben brillante Wissenschaftler in Europa, aber scheitern dann oft daran, modernste Technologien in wettbewerbsfähige Produkte zu übersetzen. Es bringt uns nicht weiter, über amerikanischen Mega-Investitionen in grüne Technologien zu klagen. Wer hindert uns daran, gleichermaßen in uns selbst zu investieren?



# Vorfahrt für den Reisekoffer!

**| Touristik |** Der Logistikspezialist TEFRA übernimmt den Gepäcktransport für Kreuzfahrtgäste. Die Erfolgsstory der professionellen Kofferträger aus Hamburg. Text: Gunther Meyn

**K**reuzfahrttouristen mögen es komfortabel. Sie genießen All-inklusive-Service auf hoher See und sehen die große weite Welt im Vorbeifahren aus der Liegestuhlperspektive. Dazu gibt's jede Menge Sportangebote, Shopping-Möglichkeiten, gastronomische Vielfalt und ganz viel Entertainment. Ums persönliche Wohl der Gäste kümmern sich derweil Hunderte von Crewmitgliedern, die rund um die Uhr im Einsatz sind.

Doch das entspannte Sorglos-Feeling beginnt erst an Bord. Den Gepäcktransport müssen die Passagiere selbst in die Hand nehmen. Und der erweist sich mitunter als mühsames Unterfangen, vor allem bei einer längeren Anreise mit mehreren Zwischenstopps: Busfahrt, Bahnfahrt, Flugreise, Transfer zum Terminal – und dabei immer der klobige Koffer im Schlepptau.

**| Maritime Erfolgsidee |** Warum also die Passagiere nicht schon an Land entlasten? Genau das hat sich Carsten Leder gedacht und mit TEFRA-Gepäckservice einen Gepäckservice für Kreuzfahrtreisende gegründet. Das Prinzip: Der Kunde bestellt (online, per Fax oder telefonisch) bei Reisebuchung gleich den separaten Koffertransport hinzu. Zwei Werkstage vor Ablegen des Schiffs kommt ein von TEFRA beauftragter Kurierdienst und holt das Reisegepäck beim Kunden ab. Über verschiede-

ne Umschlag- und Sammellager gelangen die Gepäckstücke dann an Bord der Cruiser. „Die meisten unserer Kunden buchen gleich den Rücktransport ihrer Koffer dazu“, sagt Leder. „Dabei schätzen sie vor allem, dass wir auch die Zollabwicklung übernehmen. Das erspart viel Zeit beim Auschecken.“

Ob AIDA, TUI Cruises oder Phoenix Reisen: „Unser Service kann inzwischen bei allen großen deutschen Kreuzfahrtreedereien gebucht werden.“ Angefangen hat alles ganz klein. Als Leder im Jahr 1999 mit seinem Service loslegt, ist das Cruise-Geschäft noch ein exklusiver Nischenmarkt für betuchte und betagte Seelufftans. Seinen ersten „Kofferträgerinsatz“ probt er standesgemäß auf der „MS Europa“. Der legendäre Luxusliner wurde damals gerade in Dienst gestellt und startet seine Reisen auch im mondänen Malaga. Leder erinnert sich: „Zusammen mit einem Kollegen haben wir insgesamt 80 Koffer mit einem Sprinter von unserer Hamburger Sammelstation



**Logistik-Profi.** TEFRA-Chef Carsten Leder hat den Kofferservice vor 20 Jahren gegründet. Sein Business ist im Zuge des Kreuzfahrtbooms stark gewachsen.

zum Abfahrtshafen in Malaga und nach der Reise wieder zurück transportiert.“

Mittlerweile sind aus 80 Koffern mehr als 1,2 Millionen geworden, die Leder und sein Team für ihre Kunden transportiert haben. Längst packt der Chef nicht mehr selbst mit an. „Wir kümmern uns inzwischen ausschließlich um die Erfassung der Aufträge und die Organisation der Transporte“, erzählt er. „Den Koffertransfer selbst übernehmen unsere zahlreichen Logistik-Partner.“ Die typischen Kofferdestinationen sind deutsche Abfahrtshäfen wie Hamburg, Kiel, Rostock und Bremerhaven, inzwischen erstreckt sich der Lie-

Fotos: TEFRA (3); aapsky - stock.adobe.com



Massengeschäft“, so Leder. „Längst wissen nicht mehr nur Senioren, sondern auch jüngere Fahrgäste und Familien unseren Gepäckservice zu schätzen.“

Doch die Spezialisierung hat auch ihre Kehrseite. So droht dem maritimen Dienstleister während der coronabedingten Flaute Schiffbruch. Leder navigiert das Unternehmen erfolgreich durch die Krise, arbeitet mit weniger Personal und stellt auf Kurzarbeit um. „Danach ging es Ende 2021 wieder von null auf hundert.“ Auch beim Blick in die Zukunft bleibt Leder optimistisch: „Das Kreuzfahrtgeschäft hat sein Potenzial längst noch nicht ausgeschöpft.“ Das gelte erst recht beim Kofferservice. „Wer einmal unseren Service genutzt hat, will ihn nicht mehr missen.“ |●●●

**Logistik-Kette.** Die Koffer werden aus ganz Deutschland mit Kleintransportern direkt an die Kaiante gefahren, an Bord übergeben und in die Schiffskabine der Besitzer gebracht.

ferservice aber auch auf Mittelmeerhäfen wie Genua, Venedig oder Monte Carlo.

Vor allem bei Weltreiserouten ist der Service gefragt. Hier sind die Buchungsquoten mit bis zu 40 Prozent am höchsten. „Manche Gäste kommen dabei auf bis zu 25 Koffer“, so der TEFRA-Chef. Egal ob Koffer, Reisetasche, Surfbrett oder Rollator: „Die Gepäckstücke werden direkt in die Kabine gebracht“, sagt Leder. Und wenn er doch mal zu spät ankommt? „Dann schicken wir ihn notfalls per Flieger zum nächsten Kreuzfahrtstopp hinterher“, verspricht der Logistik-Experte. „So was kommt aber nur ein bis zwei Mal im Jahr vor.“ Bei jährlich

bis zu 100.000 transportierten Gepäckstücken eine verschwindend geringe Quote.

Mitunter erweisen sich Verlustmeldungen als Fehlalarm. Wie im Falle der angeblich verloren gegangenen Brillant-Ohringe einer entrüsteten Luxuskreuzfahrt-Passagierin. Die Brillis tauchten später in ihrer Kabine wieder auf, eingeklemmt in der Bettritze.

**| Ritt auf der Erfolgswelle |** Als maritimer Logistikdienstleister hat TEFRA kräftig vom Kreuzfahrtboom der vergangenen Jahre profitiert. „Wir sind mit dem Markt gewachsen und betreiben heute quasi

## TEFRA-Gepäckservice

●●● Der TEFRA-Gepäcktransport kostet pauschal 49,90 Euro pro Koffer (maximal 30 Kilogramm) und Strecke. Der Service muss vier Arbeitstage vor Reiseantritt beauftragt werden, zwei Tage vor der Abreise wird der Koffer abgeholt.

[www.tefra-gepaeckservice.de](http://www.tefra-gepaeckservice.de)

**Klasse.** Die neuen Schiffe sind mit 160.000 BRZ deutlich größer als die bisherigen und versprechen Wohlfühlen, Entspannung und hochwertigen Genuss.



## Neue „Mein Schiff 8“ von TUI Cruises kommt 2024

••• Ende kommenden Jahres will die Kreuzfahrtreederei TUI Cruises das erste von zwei Schiffen der neuen „InTuition“-Klasse in Dienst stellen. Die „Mein Schiff 8“ wird derzeit auf der Fincantieri-Werft im italienischen Monfalcone gebaut. Der Neubau wird der erste der „Mein Schiff“-Flotte, der mit Flüssiggas (LNG) fährt, perspektivisch sollen auch Bio- oder E-LNG zum Einsatz kommen. Das achte Schiff der

Flotte (und später dann sein Schwesterschiff) enthält viele Innovationen. So bietet es zum Beispiel erstmals Einzel-Balkonkabinen. Insgesamt wurde der Anteil der Balkonkabinen auf 85 Prozent gesteigert. Ein helles Dach in Flechtoptik, das Markenzeichen der neuen Schiffsklasse, zaubert tolle Licht- und Schattenspiele auf den 25 Meter langen Außenpool.

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



**Iriliquis.** Die neue „Mein Schiff 8“ wird auch in puncto Nachhaltigkeit Maßstäbe setzen.

Fotos: TUI Cruises

## Interaktiv zum Ozeanboden



Foto: MARUM – Zentrum für Marine Umweltwissenschaften, V. Diekamp

**Wunderwelt.** Wie funktioniert Leben in den dunklen Tiefen? Antworten gibt die Ausstellung.

••• „3.688 Meter unter dem Meeresspiegel“ ist der Titel einer Ausstellung im Haus der Wissenschaft in Bremen, die noch bis zum 21. Oktober läuft. Die Besucher gehen interaktiv auf Entdeckungsreise am Ozeanboden. Initiiert hat die Schau das Exzellenzcluster „Der Ozeanboden – unerforschte Schnittstelle der Erde“ von Marum (Universität Bremen). Sie wird von einer Vortragsreihe begleitet. Der Eintritt ist frei.

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

## Scandlines mit guten Zahlen und ambitionierten Zielen

••• Die Fährreederei Scandlines blickt auf ein gutes Jahr 2022 zurück: Das Volumenwachstum aufgrund des gestiegenen Pkw-Verkehrs, eines Frachtaufkommens auf Rekordniveau und des Shoppingverkehrs ließ den Umsatz des Unternehmens um mehr als 40 Prozent auf

464 Millionen Euro steigen. Das Ergebnis vor Steuern verdoppelte sich gegenüber dem Vorjahr auf 125 Millionen Euro. Scandlines machte durch Investitionen in die bestehende Flotte weitere Fortschritte auf dem Weg

zur Zero Direct Emission-Vision: So wurde die „Berlin“ mit einem Rotorsegel ausgestattet. Damit verfügen nun beide Fähren auf der Strecke Rostock–Gedser über die Energiespartechnik. Außerdem wurden neue, weniger laute Thruster auf der „Prinzesse Benedikte“ als letzter der vier Doppelendfähren auf der Puttgarden-Rødby-Strecke installiert.

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



Fotos: Scandlines/Patrick Ktrikby



**Nachhaltigkeit.** CEO Carsten Nørland (oben) ist stolz auf seine zwei Fähren mit Rotorsegel (links).

## BSM trifft junge Innovatoren

••• BSM (Bernhard Schulte Shipmanagement) hat kürzlich am Junior Achievement (JA)-Wettbewerb Gen-E teilgenommen, Europas größter Veranstaltung zum Thema Unternehmertum für Studenten, die in Istanbul stattfand. Das Event brachte Siegerteams von Universitäten aus ganz Europa zusammen, die ihre innovativen Ideen vorstellten, um eine vielversprechende Zukunft mitzugestalten. Haymon Sinapius, Investment Manager bei Innoport, nahm als Jurymitglied an den Wettbewerben teil. „Es war wirklich inspirierend zu sehen, wie junge Köpfe vor Potenzial und Enthusiasmus strotzten.“



Foto: Rodney Uezu auf Unsplash

**Quelle.** Die Schifffahrt verursacht Unterwasserlärm, der negative Auswirkungen auf das Leben im Meer haben kann.

## IMO macht Meere leiser

••• Der Meeresumweltausschuss der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) hat neue Richtlinien verabschiedet, um den schifffahrtsbedingten Unterwasserlärm zu verringern. Die Richtlinien sind ein wichtiges Signal für den Schutz und die nachhaltige Nutzung der Meere. Geräusche können beispielsweise die Kommunikation von Meeressäugern einschränken, deren Hörsinn beeinträchtigen und sie aus ihrem Lebensraum vertreiben.

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

## Altes Forschungsschiff, neues Forschungsschiff

••• Die „Polarstern“, das Expeditionsschiff des Bremerhavener Alfred-Wegener-Instituts (AWI), ist Anfang August Richtung Nordpol gestartet. Zwei Monate lang sammelt ein rund 50-köpfiges Forschungsteam in der Arktis Daten über die Folgen des Klimawandels, vermisst die Eisdecke und führt Bohrungen durch. AWI-Direktorin Antje Boetius ist mit an Bord des von F. Laeisz bereederten Forschungseisbrechers.

**Im Bau.** Die „Meteor“ wird von den niedersächsischen Werften Fassmer und Meyer gebaut.



Unterdessen fand im Juli auf der Rostocker Neptun-Werft die Kiellegung für Deutschlands modernstes Forschungsschiff statt. Die neue „Meteor IV“ soll knapp 125 Meter lang werden

und ab 2026 die bisherige „Meteor“ und die bereits ausgemusterte „Poseidon“ ersetzen. Die Bereederung übernimmt erneut Briese Forschungsschiffahrt.

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

**Im Einsatz.** Die „Polarstern“ (Baujahr 1982) bekommt in ein paar Jahren ebenfalls eine Nachfolgerin.



Fotos: Fassmer, Stefan Hendricks, Alfred-Wegener-Institut

## 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 1/2023

### Abonnements und Vertrieb

DATA Service GmbH  
Abonnenbetreuer  
Doris Krüger, Beethovenstraße 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

Kanisorn/rh2010 - stock.adobe.com

### Druck

Merkur Druck GmbH  
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

### Abonnementpreis

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

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

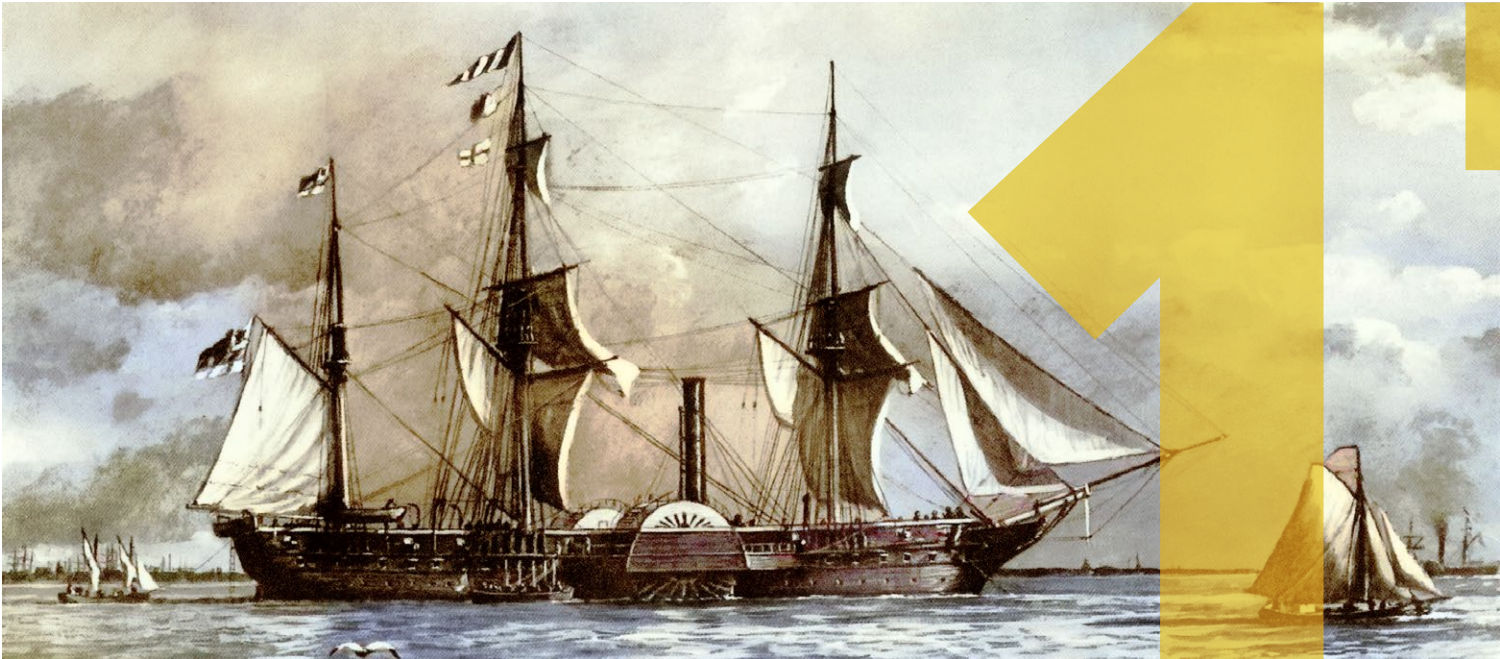
Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:  
5.700 Exemplare



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



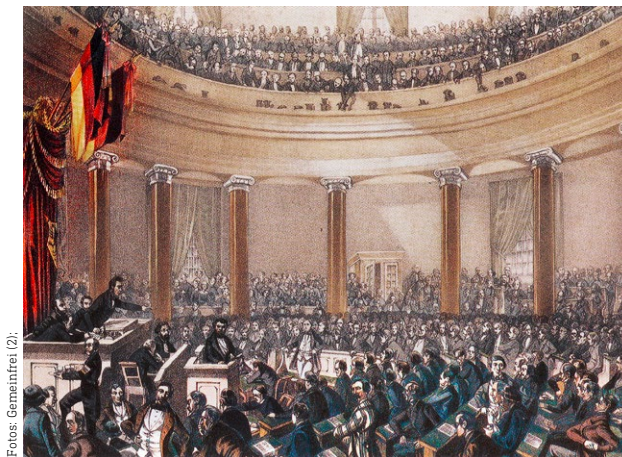
**Anfänge.** Die „Hansa“ (vormals „United States“) war eine Radfregatte der Reichsflotte des Deutschen Bundes. Am 17. Februar 1849 wurde das Schiff für die Reichsflotte angekauft und noch in New York zum Kriegsschiff umgebaut. Am 18. März 1850 wurde sie von Konteradmiral Karl Rudolf Brommy als Flaggschiff der Reichsflotte in Dienst gestellt.

# Tradition und Auftrag

**| Jubiläum |** Die deutsche Marine wird in diesem Jahr 175 Jahre alt. Nach einem langen Schrumpfprozess wird sie nun wieder als wichtiger wahrgenommen. Ein historischer Rückblick.

**W**enn das kein Grund zum Feiern ist: Deutschlands Marine begeht den 175. Jahrestag ihrer Gründung. Und die war ein durch und durch demokratischer Akt: Am 14. Juni 1848 billigte die Frankfurter Nationalversammlung in der Paulskirche die Aufstellung einer eigenen Flotte – zum Schutz der eigenen Handelsflotte und um gegen die Blockade der deutschen Häfen durch dänische Kriegsschiffe vorzugehen. Das war die Geburtsstunde der Reichsflotte als erste gesamtdeutsche Marine der jungen Nation. Mit überwältigender Mehrheit stellte die Nationalversammlung sechs Millionen Taler zur Verfügung. Innerhalb von zwei Jahren wurden davon zwölf Schiffe gekauft oder in Dienst gestellt – ein Tempo, von dem die Marine heutzutage nur träumen kann.

Der erste Einsatz, das Gefecht gegen ein dänisches Geschwader, verläuft erfolgreich. Doch weil die bürgerliche →



Fotos: Gemeinfrei (2)

**Paulskirche.** Die Nationalversammlung gab im Juni 1848 das Budget für den Kauf von Kriegsschiffen frei – die Geburtsstunde der deutschen Marine.

**Neuzugang.** Die Fregatte „F 225 Rheinland-Pfalz“ nähert sich während der Übung Heimdall 2022 im Nordmeer vor der Küste von Norwegen zum Versorgungsmanöver an.



**Bekenntnis.**  
Vereidigung von Kadetten an der Marineschule Mürwik.

**Oberwasser.** Besatzungsmitglieder des U 32 (Klasse 212 A) grüßen in der Eckernförder Bucht während des ersten Truppenbesuchs von Verteidigungsminister Boris Pistorius bei der Marine 2023.

2023





**Propaganda.** „Der letzte Mann“: Heroische Darstellung der Niederlage des deutschen Ostasiengeschwaders unter Maximilian Graf von Spee bei den Falklandinseln im Dezember 1914.



**Größenwahn.** Die „Bismarck“ galt bei ihrer Indienstellung im August 1940 als kampfstärkstes Schlachtschiff der Welt – und wurde im Mai 1941 versenkt.

➔ Revolution scheidet, ist die erste deutsche Marine knapp fünf Jahre nach ihrer Gründung schon wieder Geschichte. Übrig bleibt im Wesentlichen die Königlich Preussische Marine, die ihre Flotte weiter ausbaut. Nach dem Deutschen Krieg 1866/67 wird diese kurzzeitig zur Marine des Norddeutschen Bundes und im Anschluss an den Krieg mit Frankreich 1871 zum Nukleus für den Aufbau der Kaiserlichen Marine.

Ursprünglich rein defensiv ausgerichtet, wird sie unter Kaiser Wilhelm II. Symbol und Instrument einer Politik, die aus einer Kontinental- eine Weltmacht machen will. Die führende Seemacht Großbritannien soll durch die deutsche Flotte zu Zugeständnissen bei der Aufteilung der Welt gezwungen werden. Architekt des 1898 begonnenen Aufbaus der Flotte ist der spätere Großadmiral Alfred von Tirpitz.

Das Wettrüsten trägt maßgeblich zur Isolierung des Deutschen Reichs bei. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs verfügt die Kaiserliche Marine über rund 170 Einheiten, darunter elf große Kreuzer und 19 U-Boote. Während des Ersten Weltkrieges hält sich die Hochseeflotte angesichts der britischen Überlegenheit zurück. Auch die Skagerrak-Schlacht 1916 ändert nichts an der Gesamtlage.

Die schikanöse Behandlung der eigenen Mannschaften und der Wille der Offiziere, durch ein letztes Auslaufen zu einer sinnlosen Schlacht ihre Ehre zu retten, lösen Ende 1918 eine Meuterei aus. Sie entwickelt sich zu einer Revolution, die die Monarchie zusammenbrechen lässt. Gegenüber der neu entstandenen Weima-

rer Republik aber bleibt die Reichsmarine, deren Offizierskorps größtenteils noch aus der Kaiserzeit stammt, auf Distanz.

Nach der Machtergreifung Adolf Hitlers 1933 rüstet die Kriegsmarine – wie sie bald heißt – massiv auf. Ziel ist es, dieses Mal den Durchbruch zur Weltmachtstellung zu schaffen. Auch wenn der Krieg angesichts des ungenügenden Rüstungsstandes für die Planer zu früh ausbricht, beteiligt sich die Kriegsmarine an dem verbrecherischen Krieg des Regimes. „Nie wieder 1918“ ist das Motiv vieler Marineoffiziere, die bis zum endgültigen Untergang 1945 rücksichtslos auch gegen eigene Soldaten vorgehen. Das Ergebnis bei Kriegsende sind mehrere Tausend verlorene Schiffe (darunter über 900 U-Boote) und fast 50.000 gefallene und 100.000 vermisste Marinesoldaten.

**| Fest im Bündnis |** Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wollen die Alliierten eigentlich nie wieder deutsche Streitkräfte zulassen. Im Zuge der Verschärfung der Konfrontation zwischen Ost und West tritt die Bundesrepublik Deutschland 1955 der NATO bei. Das Verteidigungsbündnis soll den Westen vor Angriffen aus dem kommunistischen Osten unter Führung der Sowjetunion schützen. Damit beginnt zugleich der Aufbau der Bundes-

wehr. Sie unterscheidet sich von allen Vorgängerarmeen. Sie ist von Anfang an Teil eines Bündnisses. Das Konzept der Inneren Führung und des „Staatsbürgers in Uniform“ machen zugleich den inneren Wandel deutlich. Aufgaben der Bundesmarine sind die Sicherung der Ostseeezugänge und der eigenen Seeverbindungen. Mit dem Ausbau ihrer Fähigkeiten beteiligt sich die Marine seit den 1980er-Jahren an der Verteidigung der NATO-Nordflanke.

Auch der zweite deutsche Staat, die 1949 gegründete Deutsche Demokratische Republik, baut seit 1956 eine Marine auf, die seit 1960 Volksmarine heißt. Zu den Aufgaben der Volksmarine innerhalb des 1955 gegründeten Warschauer Paktes gehören der Kampf um die Seeherrschaft vor der eigenen Küste und die Beteiligung am Kampf um die Ostseeausgänge.

Mit der Wiedervereinigung 1990 beginnt die Zeit der Deutschen Marine. Aus zwei Marinern wird nun eine. Der Zwei-plus-Vier-Vertrag und geringere finanzielle Spielräume machen eine Verkleinerung der Marine notwendig. Der Schrumpfungsprozess geht einher mit einer Veränderung des Aufgabenspektrums. So verstärken Verbände der Marine im Mittelmeer Einheiten der NATO und helfen im Persischen Golf beim Minenräumen.

Mit diesen Operationen beginnt die Zeit der Auslandseinsätze. Tausende Soldaten und bald auch Soldatinnen der Marine beteiligen sich seitdem an internationalen Operationen zum Schutz vor Angriffen von Piraten und Terroristen oder an dem Kampf gegen Schleuserbanden. Zugleich



**Einsatzvielfalt.** Montage des NATO-Emblems an der Fregatte „Braunschweig“ 1972 (links). Die Korvetten „Braunschweig“, „Oldenburg“ und „Erfurt“ im Marinestützpunkt Hohe Düne (oben). Während eines Einsatzes im Rahmen der Operation „Enduring Freedom“ rettet die Crew der Fregatte „Karlruhe“ im April 2005 Schiffbrüchige vor der Küste Somalias



Fotos: gemeinfrei; Bundesarchiv, Bild 193-04-1-26 / CC-BY-SA 3.0; 2013 Bundeswehr / Wilke; U.S. Navy photo (2)



„Die Notwendigkeit einer starken Marine in einem starken Bündnis ist uns besonders im letzten Jahr noch einmal klar vor Augen geführt worden.“

Vizeadmiral Jan Christian Kaack,  
Inspekteur der Marine



retten die Angehörigen der Marine Tausenden von Flüchtlingen das Leben.

**| Maritime Zeitenwende |** Die Ära der sogenannten Friedensdividende geht mit der Verschärfung des Ukraine-Konflikts, spätestens aber mit der Annexion der Krim durch Russland 2014 zu Ende. Gleichzeitig verschärfen sich Krisen und Konflikte entlang des Krisenbogens von Westafrika über den Nahen und Mittleren Osten bis hin zum Südchinesischen Meer. Dies alles führt letztlich zu einem Paradigmenwechsel in der Sicherheits- und Verteidigungspolitik: zu der von Bundeskanzler Olaf Scholz 2022 ausgerufenen „Zeitenwende“.

„Die Notwendigkeit einer starken Marine in einem starken Bündnis ist uns besonders im letzten Jahr noch einmal klar vor Augen geführt worden. So wird uns der Tag des Überfalls Russlands auf die Ukraine noch lange als Zäsur in Erinnerung bleiben. Eine Zeitenwende, die die internationale Sicherheitsarchitektur auf den Prüfstand

stellt“, sagt Marine-Inspekteur Jan Christian Kaack. Mittlerweile ist die Bedeutung der Bundeswehr wieder ins Bewusstsein einer breiten Bevölkerung gerückt.

Mit rund 16.000 Soldaten ist die Marine die kleinste der drei Teilstreitkräfte. Sie verfügt aktuell u. a. über elf Fregatten, fünf Korvetten und sechs U-Boote. Von den 100 Milliarden Euro Sondervermögen für die Bundeswehr sind 19,3 Milliarden für die Seestreitkräfte vorgesehen. Davon sollen unter anderem weitere Korvetten vom Typ 130, Fregatten F126 sowie das Jagd-U-Boot 212 CD angeschafft werden.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) gratuliert der Deutschen Marine zu ihrem Jubiläum: „Der Schutz der deutschen Handelsflotte und die Sicherung der internationalen Seewege ist von essenzieller Bedeutung auch für das Funktionieren der Wirtschaft – und damit für die Versorgung der Menschen mit Gütern“, sagt Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger. Die zivile und die militärische Schifffahrt arbeiteten

auf verschiedenen Feldern, etwa bei Sicherheitsübungen, eng und vertrauensvoll zusammen.

Auch wenn es in der Geschichte der deutschen Seestreitkräfte dunkle Phasen gab: Die Marine blickt auf eine stolze Tradition zurück – und wie vor 175 Jahren weht über den Schiffen die Flagge in Schwarz-Rot-Gold, den Farben der bürgerlichen Revolution und des demokratischen Deutschlands. ■■■

## Jubiläumsschau

●●● Sonderausstellung im Internationalen Maritimen Museum Hamburg „Deutschland zur See. 175 Jahre Marine“. Bis 5. November, täglich 10 bis 18 Uhr.

[www.imm-hamburg.de](http://www.imm-hamburg.de)



**Flagge zeigen.** Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ und das Minenabwehrschiff M53 „Skalvis“ der litauischen Marine auf der Kieler Woche 2014.



**Attraktion.**

Auf der Kieler Woche 2022 waren auch wieder zahlreiche Marine-Einheiten zu bestaunen.

# Anlaufstelle mit Hotelflair

**| Serie Teil 5 |** Neues Gesicht, bewährter Service: Marc Schippers hat die Nachfolge von Jörg Pfautsch angetreten und leitet die Deutsche Seemannsmission in Antwerpen. Warum der Standort so besonders ist.

Wie ein überdimensionales Ufo überragt das Gebäude der Antwerp Port Authority das Gebiet des zweitgrößten Hafens Europas. Das 2016 fertiggestellte neue Wahrzeichen der Stadt, ist auch vom Antwerp Harbour Hotel, dem Sitz der Deutschen Seemannsmission in der belgischen Hafenstadt, gut sichtbar. Hier kümmert sie sich in einer ökumenischen Kooperation mit Stella Maris, Mission to Seafarers, der schwedischen Seemannskirche, dem internationalen Seemannshaus und Mediport um die Belange der Seeleute, damit sie im großflächigen Hafen ihr Recht auf Landgang wahrnehmen können.

„Unser System hat sich prima bewährt, gemeinsam stellen wir hier für die Seeleute einiges auf die Beine“, sagt Marc Schippers (57), seit Sommer neuer Leiter der Deutschen Seemannsmission in Antwerpen. Er ist Pastor der Vereinigten Protestantischen Kirche in Belgien und Nachfolger von Jörg Pfautsch (65), der mehr als 37 Jahre die Geschicke in Antwerpen leitete und den fast jeder im Hafen kennt.

„Es sind natürlich große Fußstapfen, in die Marc hier tritt, aber er hat selbst mehr als 20 Jahre Erfahrung im Hafen. Wir sind froh, dass wir ihn von der Sailors' Society gewinnen konnten“, sagt Matthias Ristau,

Generalsekretär der Deutschen Seemannsmission. Für ihn hat die Mission in Antwerpen absoluten Vorbildcharakter. Hotel, Seemannsclub, seelsorgerische Betreuung und Shoppingmöglichkeiten für Seeleute – in Antwerpen gibt es das alles unter einem Dach. Der Standort gilt zudem als Paradebeispiel für eine funktionierende ökumenische Zusammenarbeit.

**| Aktive Abwechslung |** Der Seemannsclub ist mit Loungemöbeln, gemütlicher Bar und TV-Raum ausgestattet. Dass er so gut frequentiert ist, liegt auch daran, dass viele Reedereien ihre Crews in dem Hotel vor und nach ihren Reisen unterbringen.

„Natürlich sollen die Seeleute bei ihrem wohlverdienten Landgang auch einmal abschalten und ein gutes belgisches Bier oder belgische Schokolade genießen können“, sagt Marc Schippers, der sich bei regelmäßigen Bordbesuchen selbst ein Bild von der Situation der Seeleute macht.

Das große Plus in Antwerpen: Auf einem Sportfeld mitten im Hafen können sich die Seeleute bei Fußball oder Basketball so richtig schön auspowern – ein Verdienst des langjährigen Leiters Jörg Pfautsch, der sehr um die sportlichen Möglichkeiten für Seeleute in Antwerpen gekämpft hat. „All dies ist natürlich nur möglich, weil wir einen guten Draht zu den



**Ankunft.** Marc Schippers holt die Seeleute auch mal persönlich am Schiff ab – und fährt sie ins beliebte „Seemanns-Hotel“.



1.



2.



3.



4.

**Hotspots.** Jörg Pfautsch (1.) mit seinem Nachfolger Marc Schippers vor dem futuristisch anmutenden „Havenhuis“, dem Sitz der örtlichen Hafenverwaltung (1.). Das Antwerp Harbor Hotel (2.) wird vom ökumenischen Antwerp Seafarers Welfare betrieben, dem auch die Deutsche Seemannsmission angehört. Es ist speziell auf die Bedürfnisse von Seeleuten ausgerichtet. Im hoteleigenen Supermarkt können sie sich mit Waren für das Leben an Bord eindecken (3.). Herzstück ist der Seemannsclub mit gemütlichen Sitzecken und Bar (4.).

Hafenbehörden und Wirtschaftsbetrieben vor Ort pflegen“, sagt Marc Schippers.

**| Boomende Hafenstadt |** Mit einem Umschlag von rund 290 Millionen Tonnen Fracht – darunter 12 Millionen TEU-Umschlag – hat sich der Hafen Antwerpen längst hinter der europäischen Nummer eins Rotterdam etabliert und Konkurrent Hamburg weit hinter sich gelassen. 2022 schlossen sich die Häfen Antwerpen und Zeebrügge nach ewiger Rivalität zusammen und wollen nun gemeinsam diese Position festigen und ausbauen.

Ähnlich wie Hamburg liegt auch Antwerpen relativ weitab von der Küste im Innenland. Schiffe erreichen den größten

belgischen Hafen erst nach rund 80 Kilometern über die Schelde.

Aus deutscher Sicht ist Antwerpen wichtig, weil der Umschlagplatz unter anderem die Region Rhein-Ruhr mit Gütern des täglichen Bedarfs versorgt.

„Für uns als Deutsche Seemannsmission ist der Hafen Antwerpen von herausragender Bedeutung, weil er in Europa ein echtes Schwergewicht ist“, sagt Matthias Ristau. „Besonders wichtig ist uns zudem die Ausbildung von jungen Menschen im Rahmen des internationalen Freiwilligendienstes, die nicht selten auch später ihren Platz bei der Seemannsmission oder in der maritimen Wirtschaft finden“ (s. Kasten). |...|

## Freiwillige gesucht!

••• Tolle Menschen kennenlernen, vor Ort helfen, eigenständig planen und dabei reichlich Seeluft schnuppern: Die Deutsche Seemannsmission bietet jungen Menschen die Möglichkeit, sich freiwillig zu engagieren und wertvolle Erfahrungen für die berufliche Zukunft zu sammeln.

Auch ein Auslandseinsatz – zum Beispiel im belgischen Antwerpen – ist möglich.

**Infos zum Freiwilligendienst als FSJ, Bufdi oder zum Internationalen Jugendfreiwilligendienst (IJFD) unter [seemannsmission.org/freiwillig-dabei](http://seemannsmission.org/freiwillig-dabei)**



**Einsatz.** Freiwilliger Nils Elske, hier mit einem Offizier an Bord eines Frachters. Der zuständige Seemannsdiakon und seine zwei IJFDler absolvierten im vergangenen Jahr zusammen insgesamt 1.630 Bordbesuche.

# Aus Sehnsucht zur Seefahrt

| **Porträt** | Große Fahrt statt Großraumbüro: Warum Denise Schneider einen gut bezahlten, sicheren Bürojob aufgibt, um ihren lang ersehnten Traum von der Seefahrt zu leben.

Text: Gunther Meyn

**M**eine größte Horrorvorstellung? Kurz vor der Rente auf mein Berufsleben zurückzublicken und festzustellen: Eigentlich hätte ich all die Jahre viel lieber etwas anderes gemacht.“

Genau das wird Denise Schneider mit Sicherheit nicht passieren. Die 27-Jährige lernt Schiffsmechanikerin bei der Rostocker Reederei Laeisz. Es ist ihr „absoluter Traumjob“. Man merkt es ihr an, denn beim Thema Seefahrt gerät sie sofort ins Schwärmen, erzählt, dass sie als begeisterte Hobbyseglerin zur ehrenamtlichen Crew der „Alexander von Humboldt“ gehört. Mehrmals im Jahr macht sie Törns auf dem berühmten Segelschulschiff, bringt dort Neulingen die alte Seefahrerkunst im Umgang mit Großsegel und Takelage bei.

Jetzt macht sie ihr Hobby zum Beruf. Endlich. Denn erst über mehrere Stationen landet sie bei ihrem maritimen Ausbilder an der Waterkant. Denise Schneiders bisherige berufliche Vita ist alles andere als

gewöhnlich: Nach einem Schulpraktikum bei einer Flugschule ist sie so begeistert, dass sie eine Ausbildung zur Fluggerätmechanikerin beginnt. Mit gerade mal 17 verlässt sie ihre Heimat im Rheinland und zieht ins bayerische Lechfeld, seinerzeit ein Luftwaffenstützpunkt der Bundeswehr. Es ist die Welt der Tornados und Transalls. „Eine spannende und aufregende Zeit“, erzählt Schneider, die sich als eine der ganz wenigen Frauen in dieser klassischen Männerdomäne behauptet.

Weil das Transportgeschwader an dem bayerischen Standort aufgelöst wird, verwirft sie ihre Bundeswehr-Karrierepläne und sucht sich erst mal einen „bodenständigeren“ Job. Schneider wird Facharbeiterin beim Kfz-Zulieferer Sortimo. „Eigentlich sollte das nur ein Übergangsjob sein.“ Doch die vielseitig talentierte Frau steigt schnell zur Fertigungsprozessplanerin im Supply-Chain-Management auf.

**I Sprung ins kalte Wasser |** Gute Bezahlung, unbefristeter Vertrag, kurzer Arbeitsweg und „tolle Kollegen“ – nur wenige Menschen würden so einen Job ohne Not hinschmeißen. Denise Schneider schon. „Im Hinterkopf hatte ich immer den starken Wunsch, zur See zu fahren.“ Nach dem Motto „Jetzt oder nie“ kündigt sie und heuert beim Rostocker Windkraftanlagen-Hersteller Nordex an, ist dort für die Produktionsplanung der Gondelfertigung zuständig. Zugegeben, es ist (noch) nicht die Hochseeschiffahrt, aber sie ist immerhin in geografischer Nähe.

Ihre nächste berufliche Zwischenstation bringt sie dann endlich an Bord. Schneider heuert als Fangtechnikerin beim Thünen-Institut für Ostseefischerei an. Dort ist sie bei einem Forschungsprojekt zur Vermeidung von Schweinswalbeifang fester Teil der Besatzung. „Eine spannende Arbeit mit einer super Crew“, sagt sie rückblickend. Das Problem: Es geht nur zwei Mal im Jahr für ein paar Wochen raus auf See. Für einen echten Seefahrts-Junkie einfach zu wenig. Kurzerhand nimmt Schneider Kontakt zu Reedereien auf, um eine zweite Lehre als Schiffsmechanikerin zu starten. Besonders das Traditionsunternehmen Laeisz hat es der leidenschaftlichen Seglerin angetan. „Die Geschichte der legendären P-Liner fand ich schon immer faszinierend“, sagt sie.

Mit ihrer beruflichen Vorbildung, ihrer Begeisterung für die Schifffahrt und ihrem selbstbewussten Auftreten ist Schneider die ideale Bewerberin. Bei der Reederei



**Angekommen.**  
Die angehende Schiffsmechanikerin macht ihre Leidenschaft zum Beruf.

nimmt man sie mit Kuschhand. Seit Juli 2022 gehört sie zum achtköpfigen Azubi-Team. Ihren ersten Bordeinsatz absolviert sie auf einem Car Carrier, der für den Autokonzern VW zwischen Emden, Dublin und Santander verkehrt. Ein verantwortungsvoller Job. „Wir kontrollieren, ob die Fahrzeuge korrekt ver- und entlascht wurden.“ Pro Tour sind das rund 3.000 Fahrzeuge, darunter teure Luxuslimousinen und Sportwagen der Marken Audi und Porsche.

Als gelernte Fluggerätmechanikerin bekommt die erfahrene Schrauberin schnell ein Gefühl für die Schiffsmotoren und Hilfsaggregate. Allerdings herrschen bei den riesigen Zweitakttern ganz andere Maßstäbe. „Hunderte Ventile, endlose Leitungen – hier ist alles viel größer.“ Doch sie liebt die Herausforderung und möchte schon während ihrer Ausbildung unterschiedliche Schiffstypen kennenlernen.

Die breit aufgestellte Laeisz-Flotte macht's möglich. Bald wird sie auch auf Containerfrachtern Seeluft schnuppern. Besonders freut sich die Auszubildende auf ihren Einsatz auf dem Forschungsschiff „Polarstern“, das von Laeisz bereedert wird. Im Sommer 2024 geht es auf große Arktisexpedition. Dort wird sie sich um die Technik an Bord kümmern, während die Wissenschaftler die Auswirkungen des Klimawandels untersuchen. „Das wird bestimmt eine ganz besondere Erfahrung“, so Schneider.

Schon jetzt ist für sie klar: „Die Entscheidung, meinen sicheren Bürojob für die Seefahrt hinzuschmeißen, habe ich zu keiner Sekunde bereut.“ Ihr berufliches Ziel? „Überhaupt an Bord zu sein und zu leben, ist schon ein großer Teil meines Ziels. Ich möchte möglichst viel herumkommen, Erfahrungen sammeln und später dann auch die Patente machen.“ ■■■

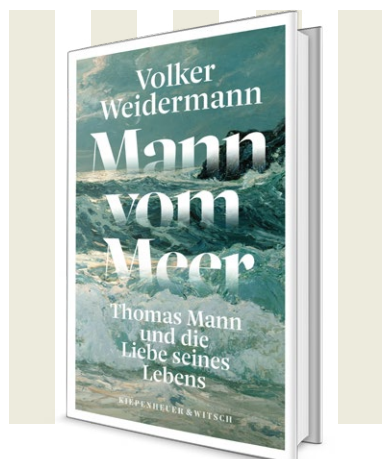
## F. Laeisz G.m.b.H.

Vom P-Liner zum Gas Carrier: Die Reederei F. Laeisz blickt auf eine 200-jährige Firmengeschichte zurück. Heute verfügt das Unternehmen mit Sitz in Rostock, Hamburg und Bremerhaven über eine Flotte von gruppenweit 60 Einheiten, darunter Autotransporter, Gastanker, Container- und Forschungsschiffe. Weltweit beschäftigt Laeisz rund 1.000 Mitarbeiter an Land und auf See und bildet junge Menschen im Land- und Seebereich aus. [www.laeisz.de](http://www.laeisz.de)



**Fachkundig.** Mit Kennerblick kontrolliert Schneider die Ventile im Hauptaggregat.

## | PUBLIKATIONEN |



### Das Meer als Wegbegleiter

●●● „Das Meer, sein Rhythmus, seine musikalische Transzendenz ist auf irgendeine Weise überall in meinen Büchern gegenwärtig, auch dann, wenn nicht (...) ausdrücklich davon die Rede ist“, so beschrieb es Thomas Mann einmal selbst. Der berühmte deutsche Schriftsteller und Nobelpreisträger hatte eine besondere Beziehung zum Meer.

Der Autor und Literaturkritiker Volker Weidermann führt die Leser in seinem Buch „Mann vom Meer“ durch das eindrucksvolle Leben Manns. Von der jüngsten Kindheit an der Ostsee über seine Reisen ans Mittelmeer, wo er sich in junge Männer verliebt, bis hin zu seinem Leben im kalifornischen Exil am Pazifik. Immer an Manns Seite: das Meer. Nach seinem Tod lebte seine Tochter Elisabeth sein Vermächtnis fort. Auch dank der Seerechtsexpertin und Ökologin werden die Meere im internationalen Seerecht als schützenswertes und überlebenswichtiges Gemeingut angesehen.

„Mann vom Meer“ ist aber mehr als die Biografie eines großen Schriftstellers und seiner Familie – es dokumentiert gleichzeitig die Geschichte eines deutschen Jahrhunderts.

**Volker Weidermann. Mann vom Meer.**

Kiepenheuer & Witsch. 240 Seiten. 23,00 Euro.



### Epos der Meere

●●● Es sei nicht seine Absicht gewesen, eine vollständige oder umfassende Geschichte der Weltmeere zu schreiben, erklärt Autor David Abulafia. „Ich musste unerlässlich mehr auslassen, als ich berücksichtigen konnte.“ Das merkt man dem 1.168 Seiten starken Wälzer jedoch nicht an. In „Das unendliche Meer. Die große Weltgeschichte der Ozeane“ beschränkt sich Abulafia zwar ausschließlich auf die zwischenmenschlichen Kontakte über die Ozeane – aber das ausführlich.

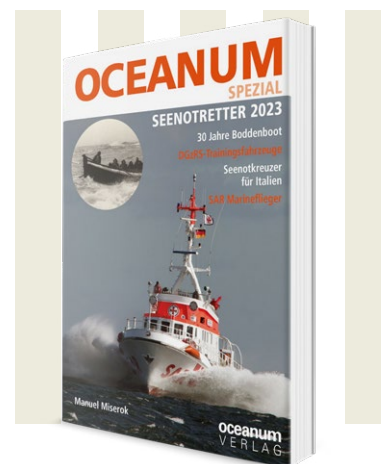
Er beschreibt, wie die Weltmeere seit Urzeiten den Austausch ferner Völker ermöglichten und damit die Geschehnisse der Menschen bestimmten. Dabei geht es um Händler und Abenteurer, Piraten und Kartografen, getrieben von der Jagd nach Gewürzen, Gold oder Sklaven oder auf der Suche nach neuen Siedlungsmöglichkeiten. Auch die Geschichte des Containers und der Schifffahrt, wie wir sie heute kennen, spielt eine Rolle.

Abulafia ist mit seinem Epos eine elegante Mischung aus Makro- und Mikrohistorie gelungen. Es ist ein Buch für Weltentdecker und alle, die das große Ganze verstehen wollen.

**David Abulafia. Das unendliche Meer.**

Die große Weltgeschichte der Ozeane. S. Fischer.

1.168 Seiten. 68,00 Euro.



### Retter auf den Meeren

●●● 1.900 Einsätze, dabei 91 Menschen aus Seenot gerettet, 306 Personen aus drohender Gefahr befreit und 39 Schiffe vor dem Totalverlust bewahrt – so lautet die Jahresbilanz 2022 der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS).

Auch in diesem Jahr widmet der Oceanum Verlag den rot-weißen Seenotrettern wieder einen Sonderband im gewohnten Taschenbuchformat: Ein bunter Mix aus Flottenbildern, gespickt mit wissenwerten Zahlen, Daten und Fakten zu neuen und alten Schiffen, Infos zu den Stationen sowie Beiträgen aus der internationalen Seenotretter-Gemeinschaft. Für die nötige Prise Nostalgie sorgt der Chronik-Teil mit Geschichten aus der 158-jährigen DGzRS-Vita.

Lesetipp: die erschütternde Reportage über den ukrainischen SAR-Rettungsschlepper „Sapfir“. Schiff und Besatzung wurden in den ersten Kriegstagen von der russischen Marine gekapert. Die kurze Chronik zeigt, wie skrupellos die Invasoren auch zivile Retter als Geisel nehmen – und wie schnell SAR-Crews in Kriegssituationen selbst in echte Gefahr geraten können.

**Manuel Miserok. Oceanum Spezial – Seenotretter**

2023. Oceanum Verlag. 178 Seiten. 19,90 Euro.



Spende und werde ein Teil von uns.  
**seenotretter.de**

Bei jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee. Seit 1865.

OHNE  
DEINE  
SPENDE  
GEHT'S  
NICHT

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



#TeamSeenotretter



Spendenfinanziert



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)