

# Deutsche Seeschifffahrt

3. Quartal 2024

**VDR** Verband Deutscher Reeder

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



## 14 | INTERVIEW



Grünen-Finanzexpertin Katharina Beck zum Schifffahrtsstandort

## 38 | PORTRÄT



Triumvirat: Wie sich MPC Capital als maritimer Player neu erfunden hat

## 48 | SERIE



Frauen machen Meer: Swana Kißmann, 1. Offizierin auf der „Millerntor“



## 28 | WELTLEITMESSE

# Schulterschluss für die maritime Wirtschaft

# let's drive innovation

**4 sept 2024** hamburg

Discover A.I.'s impact under the motto  
"Smart is green"

SMM, the leading international maritime trade fair, is inviting you to explore the latest developments in disruptive, A.I. based technologies for the maritime sector at the highly anticipated Maritime Future Summit.

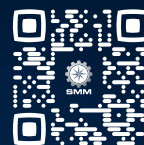
Over the course of three sessions, technology leaders from key players and start-ups lay out revolutionary ways how to design and operate ships in order to achieve next-generation energy efficiency with regard to CII ratings. Choose your topics, boost your knowledge and make valuable contacts. Participation is free of charge – all you need is your SMM exhibition ticket.

Digital Route



get  
your ticket now

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



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

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

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

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



## 75 Jahre maritime Weitsicht

••• „Alle deutschen Kauffahrteischiffe bilden eine einheitliche Handelsflotte.“ So steht es in Artikel 27 unseres Grundgesetzes, das in diesem Jahr seit 75 Jahren besteht. Das Jubiläum bietet eine gute Gelegenheit, die Vielseitigkeit und die tiefgreifende Bedeutung dieser fundamentalen Grundordnung unserer Demokratie zu würdigen. Ein besonders bemerkenswerter Aspekt ist die ausdrückliche Einbeziehung der deutschen Handelsflotte in Artikel 27.

Die Bestimmung hat eine lange verfassungsrechtliche Tradition und ist auch und vor allem eine Einrichtungsgarantie der deutschen Handelsflotte. Diese Garantie erwächst seit 75 Jahren aus der zwingenden Notwendigkeit für Deutschland, mit einer eigenen Handelsflotte seine eigene Versorgung zu sichern.

Unser Land ist in besonders hohem Maße ex- und importabhängig, als rohstoffarmes Industrieland benötigt es eine Vielzahl von Gütern aus Übersee. 2023 importierte Deutschland rund 1,5 Millionen Tonnen pro Tag. Über 60 Prozent des Ex- und Importvolumens der für Deutschland notwendigen Rohstoffe und Güter werden mit Seeschiffen abgewickelt. Der Bedarf an Mangan, Nickel und Kobalt etwa kommt zu fast 100 Prozent per Seeschiff.

Eine Unterbrechung der Seeschifffahrt als Lebensader des deutschen Außenhandels würde die Versorgung der Bundesrepublik gefährden. Die wichtige Rolle der Handelsflotte wird noch deutlicher, wenn man sich einen Spannungs- und Konfliktfall vor Augen führt. Deutschland ist Mitglied der NATO, eines Bündnisses, das den Atlantik zum Zentrum hat. Die Aufrechterhaltung der dazugehörigen Seewege ist im Verteidigungsfall von besonderer Bedeu-



Foto: Ulrich Perrey

tung, weil knapp 90 Prozent der dann notwendigen Militärtransporte per Seeschiff erfolgen.

Diese besondere Abhängigkeit der Bundesrepublik von einer eigenen Handelsflotte macht den Gesetzgeber und die Bundesregierung zum Adressaten der Einrichtungsgarantie des Art. 27 Grundgesetz. Sie sind verpflichtet, den Bestand und die Funktionsfähigkeit der deutschen Handelsflotte zu erhalten.

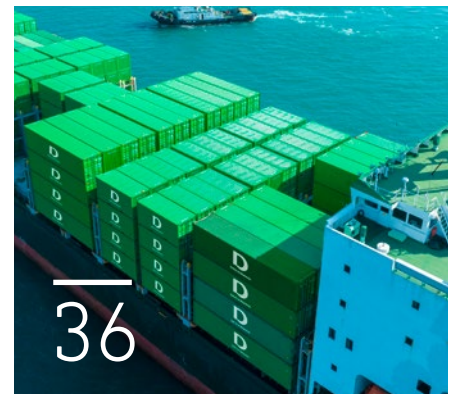
Mit außerordentlicher Weitsicht hat das Grundgesetz schon vor 75 Jahren die für Deutschland bis heute so wichtige Handelsflotte unter diesen Schutz gestellt. Ein Blick auf die vergangenen 75 Jahre zeigt: Gesetzgeber und Bundesregierung sind ihrer Aufgabe erfolgreich nachgekommen. Dank wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen und wirksamer Förderung wird aus Deutschland heute die größte Containerschiffsflotte und eine der größten Handelsflotten der Welt bereedert.

Die deutsche Handelsflotte scheint damit gesichert – jedenfalls solange der deutsche Staat seiner Einrichtungsgarantie weiter nachkommt und den Reedereien am Schifffahrtsstandort Deutschland auch in Zukunft einen international wettbewerbsfähigen Handlungsrahmen bietet.

Ihre

Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR

# Inhalt

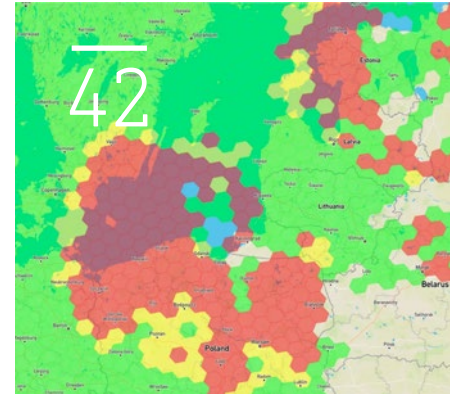


## MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**  
Neues aus den Unternehmen
- 12 AUSTAUSCH**  
Parlamentarischer Abend des VDR
- 14 STANDORT**  
Grünen-Finanzexpertin Katharina Beck über die Bedeutung der Schifffahrt für Deutschland
- 16 SICHERHEIT**  
Studie: Immer weniger Schiffsunfälle
- 18 INTERVIEW**  
Experte Dr. Christian Wirth über die Konfliktregion Südchinesisches Meer
- 21 POSITION**  
Drei Fragen an: Finanzstaatssekretär Steffen Saebisch

## MARITIME LOGISTIK

- 26 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen
- 28 TITEL: SMM**
  - Maritime Leitmesse setzt Impulse
  - *Kommentar Dr. Martin Kröger*
- 36 LIEFERKETTE**  
Serie „Starke Marken an Bord“, Teil 1  
Schuhe per Schiff: Deichmann
- 38 REEDERPORTRÄT**  
C. Baack, M. Fuhrmann und M. Silies  
managen die Schifffahrt bei MPC
- 42 NAVIGATION**  
Ostsee & Co.: Wie sich Reedereien  
gegen GPS-Attacken schützen
- 44 INFRASTRUKTUR**  
WSV-Chef Oehlmann im Interview



## MARITIMES LEBEN

### 46 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

### 48 PORTRÄT

Serie „Frauen machen Meer“, Teil 3:  
Swana Kißmann, Erste Offizierin  
auf der „Millerntor“ der Reederei  
Claus Rodenberg Waldkontor

### 51 ENGAGEMENT

Gelebte Vielfalt: Bernhard Schulte  
Shipmanagement bekommt  
Auszeichnung für HR-Initiative

### 52 MISSION MENSCH

Serie: Deutsche Seemannsmission  
und ihre Standorte. Teil 9:  
Bremen – Jubiläum an der Waterkant

## PORTFOLIO

### 22 MARKTBERICHT

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

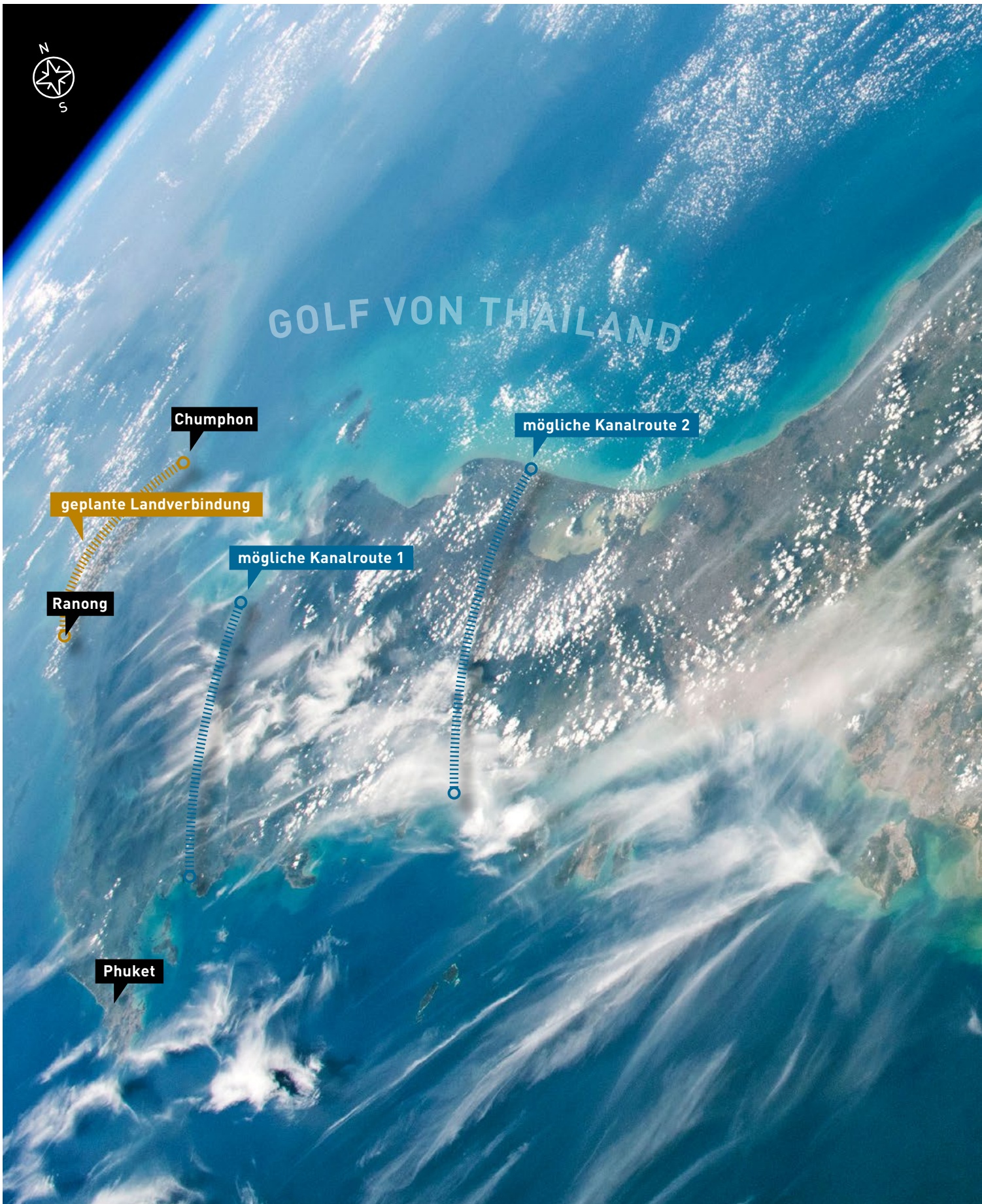
## RUBRIKEN

6 PERSPEKTIVEN Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der maritimen  
Wirtschaft • Wahlen bei ICS

47 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion

54 PUBLIKATIONEN Neue Bücher



## Landweg statt Seeweg?

••• Es ist ein jahrhundertalter Traum: eine Verbindung zwischen der Ost- und der Westküste Thailands. Pläne zum Bau eines Kanals durch den Isthmus von Kra, die Landenge im Süden Thailands, als kürzeste Verbindung zwischen der Andamanensee im Indischen Ozean und dem Golf von Thailand als Teil des Pazifiks sind bereits seit dem 17. Jahrhundert mit unterschiedlicher Trassenführung immer wieder Thema gewesen. Für Schiffe würde das etwa 650 Seemeilen Ersparnis bringen, doch die Kosten des Projekts wären immens.

Thailands Premierminister Srettha Thavisin forciert nun die Idee einer Landverbindung: 90 Kilometer Autobahn und parallel dazu Schienenstrecken sollen dafür zwischen Indischem und Pazifischem Ozean entstehen, an beiden Enden sollen neue Tiefseehäfen gebaut werden – in Chumphon am Golf von Thailand und Ranong an der Andamanensee. Der internationale Handel würde dann nicht mehr über die stark befahrene Straße von Malakka vorbei an Singapur abgewickelt, sondern direkt über eine Landverbindung in Thailand selbst.

2040 könnte die Logistikroute für einen Jahresumschlag von 20 Millionen Container fertig sein.

Doch die Finanzierung ist noch offen.

China böte sich mit seiner Seidenstraßeninitiative an, doch Experten warnen vor dem wachsenden Einfluss der Chinesen auf die kritische Infrastruktur in der Region (s. S.18). Eine Alternative könnte die „Global Gateway“-Initiative der EU sein.



Penang

Kuala Lumpur

STRASSE VON MALAKKA

## | PROFILE |



## BSM

Zuwachs für Bernhard Schulte Shipmanagement: **1 Björn Sprotte** kommt als Chief People and Sustainability Officer an Bord des auf Zypern beheimateten Schiffsmangers. Er wird sich außerdem um die ESG-Strategie der Schulte-Gruppe kümmern. Sprotte war bisher CEO im Schiffsmangement der V.Group.

## WISTA

Das maritime Frauennetzwerk WISTA Deutschland hat **2 Cathrin Prikker** zur neuen Präsidentin gewählt. Prikker ist Geschäftsführerin des auf Abfallmanagement spezialisierten Dienstleisters Top Glory Marine. Vorgängerin Franziska Eckhoff bleibt WISTA als 2. Vorsitzende erhalten.

## E&S TANKERS

Neuer Geschäftsführer des von der Hamburger Essberger Reederei und Stolt-Nielsen aus Norwegen betriebenen Joint Ventures E&S Tankers wird **3 Malte Willer**. Er ist seit 2011 für die Partnerunternehmen tätig.

## SCANDLINES

Neue Aufsichtsratsvorsitzende bei der deutsch-dänischen Fährreederei Scandlines ist **4 Birgit Nørgaard**. Die Managerin sitzt bereits in Kontrollgremien von mehreren Logistik- und Hafenunternehmen. Vorgänger Vagn Sørensen war seit 2020 an Bord.

## MCN

**5 Kerstin Broocks**, bisher Beisitzerin, ist jetzt 2. Vorsitzende des Maritimen

Clusters Norddeutschland. Sie arbeitet beim Beratungsunternehmen GudeLine. Als Vorsitzender bestätigt wurde Prof. Bastian Gruschka (Hochschule Bremen).

## BSH

Zur Leiterin der Abteilung Meereskunde beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wurde **6 Dr. Kerstin Jochumsen** ernannt. Die Wissenschaftlerin ist seit 2018 beim BSH.

## DMZ

Das Deutsche Maritime Zentrum bekommt einen neuen Geschäftsführer: **7 Dr. Matthias Catón**, studierter Politikwissenschaftler, übernimmt die Aufgabe von Claus Brandt, der schon länger aufhören wollte. Kommissarisch war Runa Jörgens am Ru-

der. Catón kommt von der Frankfurt School of Finance & Management.

## HAPAG-LLOYD

Chief Financial Officer von Hanseatic Global Terminals (HGT) wird **8 Camilo Fontana**. HGT, das von Hapag-Lloyd-Vorstand **9 Dheeraj Bhatia** geleitet wird, bündelt das Infrastrukturportfolio der Reederei. Fontana kommt von der MSC-Gruppe.

## BBC CHARTERING

Als Chief Chartering Officer hat **10 Anastasios Karagiannis** die Verantwortung für die Handysize Bulker von BBC Chartering übernommen. Die Flotte besteht aus sieben Schiffen, zwei weitere folgen 2025.

## KVNR

Der niederländische Ree-

derverband hat einen neuen Vorsitzenden: **11 Theo Klimp**, bisher Stellvertreter, übernimmt den Posten von Jan Valkier. Klimp ist Flottenchef bei der Reederei Wagenborg. Neuer KVNR-Vize ist Yntze Buitenwerf (President Seatrade-Group).

## GEOMAR

Die Professorin für marine Mikrobiologie am GEOMAR und der Uni Kiel, **12 Dr. Ute Hentschel Humeida**, ist zum Mitglied der Leopoldina, der Nationalen Akademie der Wissenschaften, gewählt worden.

## LR

**13 Norm Witt** kümmert sich beim weltgrößten Schifffahrtsregister Liberian Registry als Vizepräsident um Angelegenheiten der Hafenstaatkontrolle. Er ist pensionierter Offizier der US-Küstenwache.





**Bestätigung.** Der Italiener Emanuele Grimaldi ist als Vorsitzender der International Chamber of Shipping wiedergewählt worden.

## ICS hat gewählt

••• Der Chef der gleichnamigen italienischen Reederei-Gruppe, Emanuele Grimaldi, ist einstimmig in seinem Amt als Vorsitzender der International Chamber of Shipping (ICS) bestätigt worden. Der Reederverband repräsentiert rund 80 Prozent der weltweiten Handelsflotte. Neuer Stellvertreter Grimaldis ist der türkische Reeder Metin Düzgit.

Zum Vorsitzenden des Marine Committee wurde Dr. Marin Kröger gewählt. Der Schifffahrtsausschuss ist der wichtigste technische Ausschuss, der an den ICS-Vorstand berichtet. Das Hauptaugenmerk des Komitees liegt auf Sicherheits-,

Gefahrenabwehr- und Umweltfragen im Zusammenhang mit Handelsschiffen, ihren Besatzungen und ihrer Ladung sowie auf regulatorischen, technischen und betrieblichen Fragen, die die Interessen der ICS-Mitglieder betreffen.

Der Marineausschuss führt zu diesen Themenfeldern u.a. Fachdiskussionen auf hoher Ebene, entwickelt Positionen für die ICS gegenüber externen Akteuren, trifft Entscheidungen oder bereitet solche vor, die der Zustimmung des ICS-Vorstands bedürfen, und koordiniert die Arbeit von ICS-Unterausschüssen und -Gremien.



**Berufung.** Der Hauptgeschäftsführer des Verband Deutscher Reeder, Dr. Martin Kröger, ist neuer Vorsitzender des ICS Marine Committee.



# MACH, WAS WIRKLICH ZÄHLT.

## SOLDATIN / SOLDAT FÜR ELEKTROTECHNIK DER MARINE (M/W/D) Z. B. IN WILHELMSHAVEN ODER ECKERNFÖRDE

Im Bereich der Marineelektrotechnik sind Sie Fachfrau bzw. Fachmann für die elektrotechnischen Anlagen und elektrotechnischen Geräte der Bundeswehr. Eingesetzt werden Sie auf Booten und Schiffen der Deutschen Marine und sorgen dort u. a. für die Stromversorgung der schiffstechnischen Anlagen und mit für deren störungsfreien Betrieb.

### IHRE AUFGABEN

- Sie garantieren mit Ihrer Fachexpertise die zuverlässige Instandhaltung elektrotechnischer Anlagen und Geräte.
- Sie erkennen Fehler oder Ausfälle und beheben sie fachgerecht.

### IHRE VORTEILE

- Sie bekommen ein attraktives Gehalt und ggf. zusätzliche Zulagen je Monat.
- Sie haben die Möglichkeit, Familien-/Kinderzuschläge sowie Zuschläge bei Auslandseinsätzen zu erhalten.
- Sie beanspruchen unentgeltliche truppenärztliche Versorgung.
- Sie können in Uniform kostenlos Bahn fahren (auch bei privaten Fahrten).
- Sie erhalten 30 Tage Urlaub pro Jahr, + 24.12. und 31.12. dienstfrei.
- Sie profitieren bei evtl. anfallenden Überstunden vom Ausgleich in Form von Freizeit.
- Sie arbeiten in einem kameradschaftlichen Umfeld und bauen Ihre Fachexpertise kontinuierlich und vielseitig aus.
- Sie erhalten eine fundierte militärische Ausbildung und steigern Ihre körperliche Leistungsfähigkeit durch gezieltes Training.

### IHRE QUALIFIKATIONEN

- Sie besitzen die deutsche Staatsbürgerschaft und sind mindestens 18 Jahre alt (17 Jahre mit Einverständnis der bzw. des Sorgeberechtigten).
- Sie haben mindestens die Hauptschule erfolgreich abgeschlossen.

Noch Fragen? 0800 9800880 (bundesweit kostenfreie Hotline). Ausführliche Informationen erhalten Sie auf [bewerbung.bundeswehr-karriere.de](http://bewerbung.bundeswehr-karriere.de) (Job-ID: 1-Fw-ElektroTechMar-2024-E und Job-ID: 1-Fuffz-ElektroTechMar-2024-E).



Bewerbungen von Frauen sind ausdrücklich erwünscht. Die Bundeswehr begrüßt Bewerbungen von Menschen mit Migrationshintergrund.

Jetzt informieren: [bundeswehrkarriere.de](http://bundeswehrkarriere.de)

oder 0800 9800880 (bundesweit kostenfrei)



BUNDESWEHR

## „Checks on Board“: Deutsche Flagge mit neuem Service für Reedereien

••• Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr bietet mit ihrem neuen Service „Checks on Board“ Reedereien mit deutschflaggen Seeschiffen eine praxisnahe Vorbereitung vor allem auf Hafenstaatkontrollen im Ausland. „Ziel dieser Checklisten ist es, die Performance der einzelnen Schiffe und der jeweiligen Reederei-Flotte zu verbessern und Mängelfeststellungen bei Kontrollen präventiv zu vermeiden“, sagt Christian Bubenzer von der Dienststelle Schiffssicherheit bei der BG Verkehr.

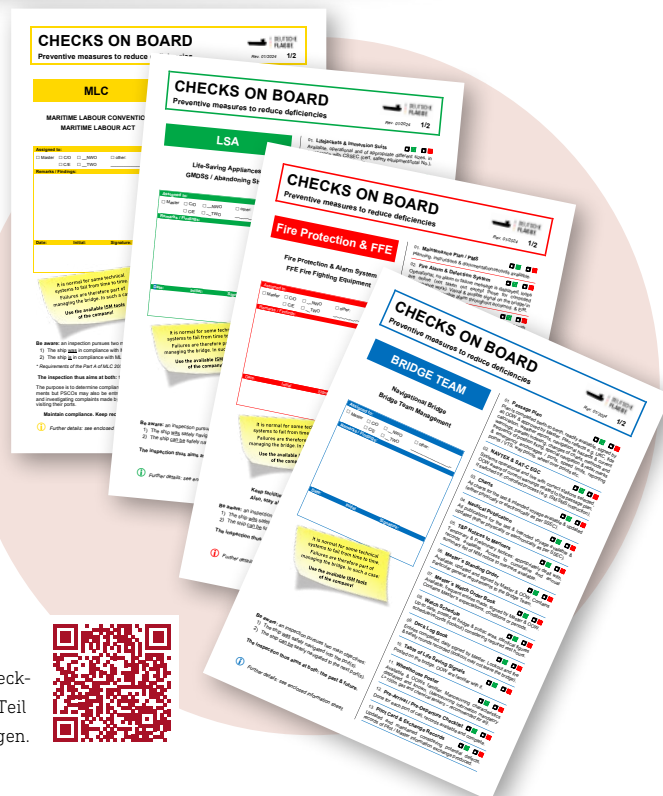
Das neue Angebot der Deutschen Flagge ist mit keinen Verpflichtungen verbunden; die Ergebnisse der Checks bleiben reedereintern. Die

Checklisten richten sich gleichermaßen an Schiffsführungen und Reederei-Inspektoren an Land, denn nach dem Kerngedanken des ISM-Codes sollten Schiffs- und Landbetrieb eng miteinander verzahnt sein.

Inhaltlich umfassen die „Checks on Board“ den gesamten Schiffsbetrieb von der Schiffssicherheit über den Meeresumweltschutz bis hin zu den Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten.

[www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de)

**Systematik.** Der erste Teil enthält eine Checkliste zum jeweiligen Thema, der zweite Teil die Erläuterungen und Rechtsgrundlagen.



## Essberger setzt auf modernste Tankertechnologie

••• Die Reederei John T. Essberger hat Ende Juni zwei mit Flüssigerdgas (LNG) betriebene Chemikaliertanker getauft. Die beiden Schiffe erhielten die Namen „Eberhart Essberger“ und „Heinrich Essberger“. Die Tanker sind das dritte und vierte Schiff einer Serie von vier in China gebauten Neubauten. Die Schiffe verfügen über einen Dual-Fuel-LNG-Antrieb und eine zertifizierte finnisch/

schwedische Eisklasse 1A. Nach Unternehmensangaben sind Rumpfdesign und Ausrüstung der Schiffe so optimiert, dass die Energieeffizienz um mindestens 30 Prozent verbessert wird. Beim Be- und Entladen lässt sich ein Landstromanschluss nutzen. Die Technologie war dem Bundesverkehrsministerium jeweils knapp 1,6 Millionen Euro Förderung wert. [www.essberger.biz](http://www.essberger.biz)

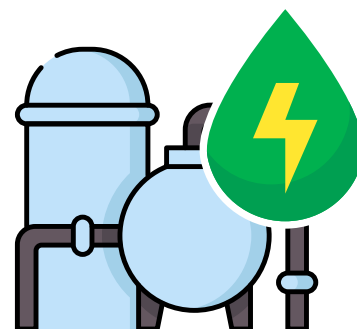


Neubau. Die „Eberhart Essberger“ ist rund 120 Meter lang. Der LNG-Tank fasst 350 m<sup>3</sup> – gut für 4.200 Seemeilen.

Foto: Hasenpusch

## Nabu fordert Förderung für E-Fuels

••• Der Umweltverband NABU hat die Bundesregierung aufgefordert, Investitionen in die E-Fuels-Produktion abzusichern. „Die Schifffahrt ist im Gegensatz zum Verkehr auf der Straße dringend auf E-Fuels angewiesen, um klimaneutral zu werden“, erklärt NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Miller. „Die Unsicherheit für Investoren muss jetzt beseitigt werden, sonst können wir die Klimaziele der EU für die Schifffahrt nicht erreichen. Vier Prozent des maritimen Kraftstoffbedarfs in der EU könnten 2030 mit klimafreundlichen E-Fuels gedeckt werden.“





## VDR zu Huthi-Attacken

••• Das Internationale Maritime Museum Hamburg war Anfang Juli Gastgeber einer Veranstaltung der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrt- und Marinegeschichte e.V. Das Thema: „Unruhe im Roten Meer: Eine regionale Krise mit globalen Auswirkungen“. Referenten waren Fregattenkapitän Steffen Lange, Dezernatsleiter beim Marinekommando Hamburg, und Irina Haesler, Leiterin der Brüsseler Vertretung des Verbands Deutscher Reeder. Haesler ging auf die Folgen der Huthi-Angriffe für die Handelsschifffahrt ein. Sie betonte die Bedeutung des Roten Meeres als Schifffahrtsweg und schilderte den zeitlichen und finanziellen Mehraufwand, den der Umweg über das Kap der guten Hoffnung bedeutet. Die VDR-Vertreterin lobte den Einsatz der internationalen Seestreitkräfte zum Schutz ziviler Schiffe in der Region und die Kooperation mit der Marine.

Foto: DGSM



Foto: BBC Chartering

**Charakteristisch.** Das moderne Schiffsdesign mit Deckaufbau am Bug.

## Briese bekommt ersten „Lakermax“-Neubau

••• Mit der „BBC Leer“ ist der erste von insgesamt 15 Mehrzweck-Schwergutschiffen an die in Leer ansässige Briese Group abgeliefert worden. Das Schiff verfügt über eine Tragfähigkeit von 13.000 dwt. Es wurde auf der chinesischen Werft Taizhou Sanfu Heavy Industry gebaut und ist langfristig an BBC

Chartering verchartert. Bis 2026 will das Unternehmen 14 weitere Schiffe dieses Typs in seine Flotte aufnehmen. Die Schiffe sind mit jeweils zwei Liebherr-Kranen ausgestattet, die zusammen auf eine Hebeleistung von bis zu 500 Tonnen kommen.

[www.bbc-chartering.com](http://www.bbc-chartering.com)

## Gefo investiert weiter in nachhaltige Schiffe

••• Die Gefo Shipping Group in Hamburg ergänzt ihr aktuelles Investitionsprogramm um weitere

Schiffsneubauten. Gefo hat die Aufträge für zwei neue 7.900-dwt-Tanker mit Edelstahl-tanks und der höchsten

Eisklasse 1A sowie zwei Optionen unterzeichnet. Die Schiffe werden auf der Werft Nantong Xiangyu in China gebaut und sollen Ende 2026 sowie Anfang 2027 ausgeliefert werden. Die Neubauten sind so ausgelegt, dass sie in Zukunft auf einen Methanolantrieb umgerüstet werden können. Insgesamt umfasst die Gefo-Flotte rund 150 Spezialtanker.

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



Foto: Gefo

**Sparteknik.** Die Neubauten sind konstruktiv für die Nachrüstung von Flettner-Rotoren vorbereitet.

# Maritime Solutions

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



Fotos: VDR (2); moofushi - stock.adobe.com

# Engpass bei E-Fuels?

**| Klimapolitik |** Beim Parlamentarischen Abend des VDR in Berlin ging es um den Weg zu einer klimaneutralen Schifffahrt.



Die Dekarbonisierung der Schifffahrt ist eine komplexe Angelegenheit. Zwar ist die weltweite Handelsflotte für weniger als drei Prozent des globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verantwortlich – andererseits lässt sich ein großes Schiff nicht einfach mit grünem Strom betreiben.

„Auf dem Weg zur klimaneutralen Schifffahrt: Alternative Kraftstoffe und die Kraftstoffproduzenten“ lautete deshalb der Titel eines Parlamentarischen Abends Anfang Juni im Berliner Magnushaus. Gastgeber waren Georg Ehrmann von der Maritimen Plattform und Dr. Martin Kröger vom Verband Deutscher Reeder. In zwei Diskussionsrunden wurden die Herausforderungen auf dem Weg zum Gelingen der maritimen Energiewende diskutiert. Dabei ging es auch um die Frage, was die Industrie von der Politik erwartet und was umgekehrt die maritime Branche aus Sicht der Politik liefern muss. Ein spannender Abend mit anregenden Diskussionen.

**| Breites Spektrum |** Die Runde war hochkarätig besetzt. Mit von der Partie waren

**Politik.** Der Maritime Koordinator Dieter Janecek (3.v.l.) im Gespräch mit den MdBs Oliver Grundmann (CDU), Christian Bartelt (FDP), Uwe Schmidt (SPD) und Susanne Menge (Grüne) sowie Georg Ehrmann (Maritime Plattform v.l.n.r.).

**Praxis.** VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim (Mitte) diskutiert mit Vertreterinnen und Vertretern von Industrie, Schifffahrt und NGOs.

Ralf Diemer (e-Fuel Alliance), Sönke Felix Diesener (NABU Deutschland), Christoph Gessner (Reederei Claus-Peter Offen), Wolfram Guntermann (Hapag-Lloyd), Marie-Caroline Laurent (CLIA Europe) und Stefan Schreiber (VERBIO).

Die Politik war mit Dieter Janecek, dem Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft, und den Bundestagsabgeordneten Christian Bartelt (FDP), Oliver Grundmann (CDU/CSU), Susanne Menge (Bündnis 90/Die Grünen) und Uwe Schmidt (SPD) ebenfalls prominent vertreten. „Klimaschutz in der Schifffahrt ist keine Option, sondern eine Verpflichtung, die wir alle teilen müssen“, betonte VDR-Präsidentin Gaby Bornheim. Wolfram Guntermann, Director Regulatory Affairs bei Hapag-Lloyd, lobte im Anschluss die „gelungene Ausrichtung des Parlamentarischen Abends, der ja schon eine Institution geworden“ sei.

Das Thema bleibt ganz oben auf der Agenda: Am 27. November veranstaltet der VDR gemeinsam mit der Klassifikationsgesellschaft DNV einen weiteren Parlamentarischen Abend. Die Fragestellung diesmal: „Alternative Treibstoffe im Wettbewerb – woher kommt die Energie für Schiffe in der Zukunft?“ |●●●

MACH, WAS WIRKLICH ZÄHLT.



# TECHNIK

FOLGE DEINER BERUFUNG.

 Werde Soldatin / Soldat für  
Elektrotechnik der Marine (m/w/d)!  
[bundeswehrkarriere.de](https://bundeswehrkarriere.de)



BUNDESWEHR

# „Schifffahrtsstandort nachhaltig

**| Interview | Die Finanzexpertin von Bündnis 90/Die Grünen, Katharina Beck, über die Rolle der Schifffahrt beim Gelingen der Energiewende und die Bedeutung der Branche für die deutsche Wirtschaft.** Interview: Peter Lindemann; Fotos: Markus Tollhopf

**?** Frau Beck, Sie sind in Duisburg aufgewachsen, da waren die Berührungspunkte mit der Handelsschifffahrt mutmaßlich begrenzt?

**Katharina Beck:** Ja, das stimmt. Ich bin als Jugendliche viel gesegelt, hatte aber nichts mit der Handelsschifffahrt zu tun. Aber in Hamburg, wo ich seit 13 Jahren lebe, ist die maritime Wirtschaft natürlich immer präsent.

**?** Noch ist der Bundeshaushalt 2025 nicht durch, aber bei der maritimen Wirtschaft wird wohl nicht gespart. Ein gutes Signal an die Branche?

**Beck:** In Zeiten zunehmender geopolitischer Spannungen ist es die einzig richtige Entscheidung, hier keine Kürzungen vorzunehmen. Wir brauchen langfristig einen starken Schifffahrtsstandort Deutschland, dafür gibt es eine ganze Reihe guter Argumente.

**?** Welche sind das vorrangig aus Ihrer Sicht?

**Beck:** Ein ganz wesentlicher Aspekt ist die Energiewende. Die Transformation in eine nachhaltige Wirtschaft kann ohne Wasserstoff nicht gelingen. Einen Teil des Bedarfs werden wir auch über Länder decken, die grünen Wasserstoff einfacher und kostengünstiger herstellen können. Der Transport muss über den Seeweg sichergestellt werden. Ohnehin ist die Schifffahrt essenziell, um den Welthandel aufrechtzuerhalten und die Versorgungssicherheit der deutschen Wirtschaft mit Konsum- und Industriegütern zu gewährleisten.

Das gilt gerade in Zeiten, wo sich eine Neuordnung des globalen Handels abzeichnet. Wir werden uns in Europa gemeinsam breiter aufstellen und neue Handelspartnerschaften schließen müssen. Nur dann wird es gelingen, die Abhängigkeit vieler Branchen von China deutlich zu verringern.

**?** Wie kann die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandorts Deutsch-



Die Handels-  
schifffahrt ist  
fundamental  
bedeutend für  
Deutschland als  
Exportnation.

Katharina Beck, finanzpolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

**land gestärkt werden?**

**Beck:** Ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit ist eine funktionierende Infrastruktur. Da sehe ich Bund und Länder grundsätzlich in der Pflicht, über den laufenden Haushalt hinaus zu investieren. Finanzieren ließe sich das über eine Reform der Schuldenbremse oder ein Sondervermögen. Wir müssen zum Beispiel sicherstellen, dass alternative Brennstoffe und die entsprechende Infrastruktur in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen. Die klimafreundliche Schifffahrt ist eine Herausforderung für alle Akteure

und gleichzeitig eine große industriepolitische Chance. Die Handelsschifffahrt gehört zu den Schlüsselindustrien, die wir nicht aus der Hand geben dürfen. Deshalb bin ich sehr dafür, dass auch unter deutscher Flagge Schiffe fahren.

**?** Wie kann die Politik Reedereien, die ja einen langen Planungshorizont haben, bei ihren erheblichen Investitionen in moderne und umweltfreundliche Technologien unterstützen?

**Beck:** Die Einnahmen aus dem Emissionshandel EU ETS sollen ja an die Branche zurückfließen – aus meiner Sicht fließt dieses Geld idealerweise in Dekarbonisierungsprojekte. Wir sprechen da über eine Größenordnung von zwei bis vier Milliarden Euro.

Insgesamt aber ist das Beihilferecht in der EU ein sehr sensibles Thema. Anders als etwa in den USA, wo der Inflation Reduction Act umfangreiche Investitionsbeihilfen und Steuergutschriften auch für die grüne Transformation ermöglicht, sind unsere Möglichkeiten da sehr begrenzt. Die Forschungszulage ist der einzige Tax Credit, den wir in Deutschland derzeit haben.

Nun gibt es nach dem russischen Angriffskrieg einen erweiterten Beihilferahmen – allerdings nur bis Ende 2025. Ich werbe sehr für eine Verlängerung, um gezielt Investitionsanreize für Schlüsseltechnologien zu setzen. Was wir aber als Politik nicht machen sollten, ist, konkrete Technologieformen vorzugeben.

**?** Also zum Beispiel eine Antriebs-technologie besonders zu fördern?

**Beck:** Genau. Welcher Brennstoff sich durchsetzt, das muss der Markt entscheiden – gerade in einer so globalen Branche wie der Schifffahrt wäre alles andere auch kaum denkbar. Ich bin grundsätzlich sehr technologiefreundlich, ohne Innovationen bekommen wir die emissionsfreie Schifffahrt nicht hin. Aber wir müssen uns auch

# sichern“

ehrlich machen: Fossile Brennstoffe sind einfach zukünftig keine Option. Der Klimawandel gehört in den nächsten zehn Jahren zu den größten Risiken für die Weltwirtschaft.

## ? Und wie stehen Sie zur Tonnagesteuer?

**Beck:** Die Tonnagesteuer ist derzeit ein wichtiges Instrument, um den deutschen Schifffahrtsstandort nachhaltig zu sichern. Wir werden jetzt nichts tun, was an dieser Stelle Wettbewerbsnachteile hervorbringen würde – und schon gar nicht im nationalen Alleingang.

## ? Wie bewerten Sie die Bedeutung der Schifffahrtsbranche für Wirtschaft und Arbeitsmarkt in Deutschland?

**Beck:** Die fundamentale Bedeutung der Handelsschifffahrt für eine Exportnation liegt auf der Hand. Das sollte man immer wieder betonen – und zwar nicht nur, wenn der Suezkanal nach einer Havarie tagelang blockiert wird oder Huthi-Rebellen mit ihren Angriffen auf Handelsschiffe Reedereien zwingen, ihre Routen zu ändern. Die maritime Wirtschaft trägt pro Jahr insgesamt zu einer Bruttowertschöpfung von knapp 50 Milliarden Euro bei, am funktionierenden internationalen Warenverkehr hängen letztlich Millionen Arbeitsplätze in Deutschland.

## ? Auch die maritime Wirtschaft plagen Nachwuchssorgen und Fachkräftemangel. Was lässt sich dagegen tun?

**Beck:** Wir haben in der Koalition das Einwanderungsrecht modernisiert, Berufsabschlüsse werden einfacher anerkannt. Das beginnt gerade erst zu wirken. Außerdem müssen wir das vorhandene Potenzial bei Frauen aktivieren. Da gibt es viele Leistungsträgerinnen in Teilzeit oder die zu Hause bleiben, weil finanzielle Anreize falsch gesetzt werden und das Thema Kinderbetreuung nicht zukunftsfest gelöst ist. |...

### VITA

#### Katharina Beck

- geboren 1982 in Düsseldorf, lebt seit 2011 in Hamburg
- Studium zur Finanzbetriebswirtin, Diplom in Regional-Wissenschaften Lateinamerika
- seit 2009 Mitglied bei Bündnis 90/Die Grünen
- 2014 bis 2021 Unternehmensberatung Accenture, zuletzt als Direktorin Sustainability Strategy
- seit 2021 Mitglied des Deutschen Bundestags, finanzpolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen, stellvertretende Vorsitzende des Finanzausschusses des Bundestages

# Sicherer denn je

**| Studie |** Hohe internationale Sicherheitsstandards zahlen sich aus: Die Zahl der durch Unfälle verlorengegangenen Schiffe markiert einen neuen Tiefpunkt. Doch Bedrohungen durch Konflikte machen den Reedern Sorgen. Text: Hanns-Stefan Grosch

**S**ind Schiffe ein sicheres Transportmittel? Die aktuelle Studie des Industrieversicherers Allianz Commercial spricht eine deutliche Sprache: ja – und sie werden immer sicherer. Die jährlichen Verluste in der Schifffahrt sind demnach in den letzten zehn Jahren um mehr als zwei Drittel zurückgegangen, was die erheblichen Verbesserungen der Sicherheit im Seeverkehr belegt.

Der jährliche Sicherheits- und Schifffahrtsbericht der Allianz zeigt Schadentrends und Risikoherausforderungen für den maritimen Sektor auf. Da 90 Prozent des internationalen Handels über die Meere abgewickelt werden, ist die Sicherheit im Seeverkehr von entscheidender Bedeutung. Die Schifffahrtsbranche hat auf diesem Gebiet in den letzten Jahren erhebliche Verbesserungen erzielt.

In den 1990er-Jahren verlor die weltweite Flotte mehr als 200 Schiffe pro Jahr. Diese Zahl habe sich bis vor zehn Jahren halbiert und sei bis Ende 2023 auf ein Rekordtief gesunken, so die Experten. „Das ist umso bemerkenswerter als die Gesamtzahl der weltweit eingesetzten Schiffe

und damit der Schiffsverkehr deutlich gestiegen sind“, sagt Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder (VDR).

**| Regionaler Hotspot |** Der Allianz-Bericht zeigt, dass im Jahr 2023 nur 26 Schiffe (über 100 BRZ) verloren gingen, verglichen mit 41 im Vorjahr – ein Rückgang um mehr als ein Drittel. 2014 waren es noch 89, die jährlichen Schiffsverluste sind in den letzten zehn Jahren demnach um 70 Prozent zurückgegangen (s. Grafik). Auf Südchina, Indochina, Indonesien und die Philippinen entfiel 2023 fast ein Drittel al-



**Risiko-Experte.** Kapitän Rahul Khanna ist seit 2011 bei der Allianz.

ler Verluste auf See: Auch im letzten Jahrzehnt waren das die Hauptverlustgebiete weltweit. Durch die Region fließen riesige Mengen an Importen und Exporten, was zu einem regen Schiffsverkehr führt, der sich in der Zahl der Unfälle widerspiegelt.

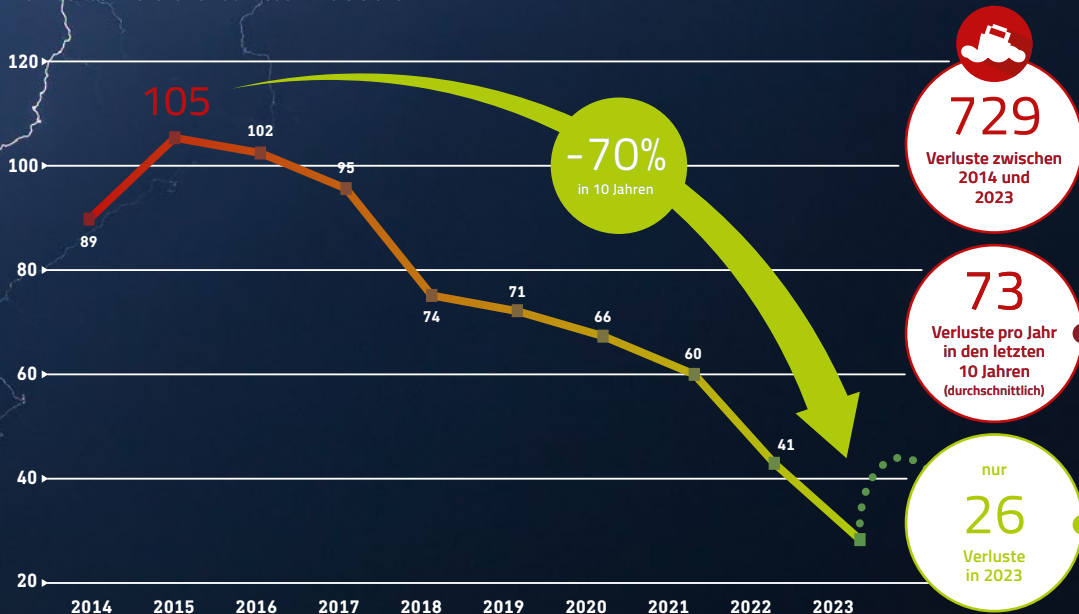
Mehr als 60 Prozent der 2023 verlorenen Schiffe waren Frachtschiffe. Die Brandaktivität an Bord von Schiffen ist zuletzt ebenfalls zurückgegangen. Insgesamt gab es in den letzten fünf Jahren 55 durch Brände verursachte Gesamtverluste. Keinen Verlust, aber einen hohen Schaden verursachte etwa der Brand des japanischen Autotransporters „Fremantle Highway“ im Juli 2023 vor der niederländischen Insel Ameland. Trotz der Havarie blieben rund 1.000 geladene Fahrzeuge und auch die wichtigsten Teile des Schiffes weitgehend unversehrt. Die These, ein batteriebetriebenes Auto habe den Brand verursacht, hat sich bislang nicht bestätigt.

Die Zahl der gemeldeten Schiffsunfälle ging im Jahr 2023 ebenfalls zurück. Mehr als die Hälfte davon entfiel auf Maschinenschäden oder -ausfälle. Ein prominentes Beispiel war die folgenschwere



## Schiffshavarien – erhebliche Verbesserungen bei der Sicherheit im Seeverkehr

Zahl der Schiffshavarien auf neuem Tiefststand



## Das Regelwerk: International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

••• Das SOLAS-Übereinkommen gilt als das wichtigste internationale Abkommen über die Sicherheit von Handelsschiffen. Die erste Fassung wurde 1914 als Reaktion auf die „Titanic“-Katastrophe verabschiedet, die zweite 1929, die dritte 1948 und die vierte 1960. Die Fassung von 1974 sieht vor, dass eine Änderung zu

einem bestimmten Zeitpunkt in Kraft tritt, sofern nicht eine vereinbarte Anzahl von Vertragsparteien Einwände erhebt. Infolgedessen wurde es bereits mehrmals aktualisiert.

Hauptziel von SOLAS ist die Festlegung von Mindestnormen für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Schiffen, die deren Sicher-

heit dienen. Die Flaggenstaaten sind dafür verantwortlich, dass die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe die Anforderungen erfüllen, und das Übereinkommen schreibt eine Reihe von Nachweisen dafür vor. Vertragsregierungen dürfen Schiffe anderer Vertragsstaaten überprüfen, wenn es Grund zur Annahme gibt, dass das Schiff und sei-

ne Ausrüstung nicht den SOLAS-Regularien entsprechen – das Verfahren wird als Hafenstaatkontrolle bezeichnet. Der Anhang zum Übereinkommen umfasst derzeit 15 Kapitel – zuletzt kam im Juli 2024 das über Sicherheitsmaßnahmen für Schiffe hinzu, die „gewerbliches Personal“ befördern, – also etwa Crew-Transfer-Vessels.

Kollision des Containerfrachters „Dali“ einer Reederei aus Singapur mit dem Stützpfiler einer Autobahnbrücke im Hafen von Baltimore Ende März – hier war vor dem Unfall offenbar die komplette Stromversorgung an Bord ausgefallen. Doch wie die Allianz-Zahlen zeigen, ist eine solche Verkettung unglücklicher Umstände die absolute Ausnahme. Die Sicherheitssysteme an Bord sind in den letzten Jahren immer ausgeklügelter geworden und sehen zahlreiche Redundanzen vor. Inspektionen von Reederei-

en, Hafenbehörden und Klassifikationsgesellschaften gewährleisten, dass ihre Funktion regelmäßig kontrolliert wird.

Allerdings warnt die Allianz in ihrem Bericht – ebenso wie der VDR – vor wachsenden Gefahren auf den Weltmeeren durch kriegerische oder terroristische Aktivitäten oder Piratenangriffe. Aktuelles Beispiel sind die Huthi-Rebellen, die ihre Attacken auf Handelsschiffe im Roten Meer fortsetzen. Als großes Sicherheitsrisiko in der Ostseeregion gilt die von Russland betriebene „Schattenflotte“ – altersschwache

Tanker, mit denen Moskau die internationalen Sanktionen umgehen will.

„Konflikte wie in der Ukraine und im Gazastreifen verändern die globale Schifffahrt und wirken sich auf die Sicherheit von Besatzung und Schiffen, Lieferketten und Infrastruktur und sogar auf die Umwelt aus. Die Piraterie ist auf dem Vormarsch, mit einem besorgniserregenden Wiederauflammen vor dem Horn von Afrika“, sagt Rahul Khanna, Global Head of Marine Risk Consulting, Allianz Commercial. Umso wichtiger ist es, die Seewege wirksam zu schützen. •••

# „Militärische Eskalation ist keine Option“



**| Sicherheitspolitik |** In kaum einer anderen maritimen Weltregion, abgesehen vom Horn von Afrika, konzentrieren sich Spannungen und Konflikte so stark wie im Südchinesischen Meer. Zu den Auswirkungen auf Handel und Seeschifffahrt ein Gespräch mit **Dr. Christian Wirth** von der Stiftung Wissenschaft und Politik. Interview: Paul Pantel

**?** Herr Dr. Wirth, eines Ihrer Forschungsgebiete ist der Indo-Pazifik. Welche Bedeutung haben in diesem heterogenen maritimen Raum das Südchinesische Meer und die Taiwanstraße für den internationalen Freihandel und damit für Europa?

**Christian Wirth:** Nachdem China über Jahrzehnte der Industrialisierung zur „Werkbank der Welt“ geworden war, setzen Unternehmen auch weiter Hoffnung auf China als „Konsumenten der Welt“. So hat sich der Schiffsverkehr von und nach China exponentiell entwickelt und steigt weiter.

Ein Anzeichen dafür ist die Tatsache, dass sich laut Lloyds List unter den weltweit zehn wichtigsten Containerumschlagplätzen mit Ausnahme von Singapur, Busan und Los Angeles/Long Beach nur chinesische Häfen finden. Die Taiwanstraße ist von größter Bedeutung für den nationalen und internationalen Schiffsverkehr zwischen chinesischen Häfen.

Andere Indikatoren wie etwa der Liner Connectivity Index bestätigen zudem die starke Vernetzung von China und Europa. Diese Verbindungen führen durch das Südchinesische Meer und die Straßen von Malakka und Singapur. Das größte Interesse an freien Seehandelsrouten haben also die unmittelbaren Anrainerstaaten, aber auch Europa.

**?** Welche Relevanz hat diese neuralegische Region unter politischen und ökonomischen Gesichtspunkten für China selbst?

**Wirth:** Trotz der Bemühungen der chinesischen Führung, die Volkswirtschaft stärker auf Binnenkonsum auszurichten, bleibt China sehr stark vom Export abhängig. Sowohl für die Produktion dieser Exportgüter als auch wegen der großen Investitionen in städtische Infrastruktur benötigt die chinesische Wirtschaft nicht nur fossile Energieträger aus dem Mittleren Osten und Afrika, sondern auch Rohstoffe wie Eisenerz aus Australien sowie Lebensmittelimporte aus Agrarmärkten aller Kontinente.

Da das Verschiffen über den Seeweg nicht nur die leistungsfähigste, sondern auch die weitaus günstigste Art des Warentransports ist, werden über Pipelines und Bahnlinien durch Zentralasien und

Russland, wie sie im Rahmen der „Belt and Road“-Initiative ausgebaut werden, immer nur Bruchteile der Importe und Exporte abgewickelt werden können. Die Zugänge zur offenen See durch die geografisch halb geschlossenen Ost- und Südchinesischen Meere bleiben also vor allem für China von größter Wichtigkeit. Das 2003 vom damaligen Staatspräsidenten Hu Jintao artikulierte „Malakka-Dilemma“ hat sich weiter verschärft, weil Chinas Abhängigkeit vom Seehandel im Worst Case eines größeren Konflikts zur „Strangulierung“ der chinesischen Wirtschaft durch die USA mit seinen Alliierten benutzt werden könnte.

**?** Die Konflikte zwischen China und anderen Anrainerstaaten wie den Philippinen, Indonesien und Vietnam oder zwischen China und Taiwan verschärfen sich. Warum? →



Fotos: The White House, SWF-Berlin

**Staatsbesuch.** Verstärkte Orientierung Richtung Asien/Pazifik: US-Präsident Barack Obama protestet im November 2014 in der Großen Halle des Volkes in Peking dem chinesischen Präsidenten Xi Jinping zu.

### Südchinesisches Meer: Wo Chinas Besitzansprüche mit den Rechten anderer Anrainer kollidieren

Die Staaten Volksrepublik China, Republik China (Taiwan), Philippinen, Malaysia, Brunei, Indonesien und Vietnam beanspruchen teilweise dieselben Seegebiete

und Inseln. Auslöser der Konflikte sind strategische Interessen sowie Rohstoffvorkommen und reiche Fischgründe in den Seegebieten.

#### Paracel-Inseln.

Satellitenbilder zeigen zahlreiche chinesische Militäreinrichtungen auf Triton Island, nur 250 Kilometer vor der Küste Vietnams.



#### Spratly-Inseln.

Die Inselgruppe an einer der weltweit wichtigsten Schifffahrtsrouten ist zwischen sechs Staaten umstritten, auf 40 der Inseln gibt es Militärstützpunkte. China hat vor mehr als zehn Jahren mit erheblichem Aufwand begonnen, mehrere Riffe aufzuschütten und als künstliche Inseln zu nutzen. So gibt es auf Fiery Cross Riff einen Flugplatz mit drei Kilometer langer Landebahn, eine Radarstation, Hangars für Kampffjets sowie zwölf verbunkerte Raketenabschussrampen. Ähnliche Anlagen existieren auf Subi und Mischief.



**Straße von Malakka.**  
Große Bedeutung als kürzeste Seeverbindung zwischen dem Fernen Osten und dem Indischen Ozean.

- Malaysia
- Vietnam
- China
- Brunei
- Philippinen

Territoriale Ansprüche und ausschließliche Wirtschaftszonen im Südchinesischen Meer.

Fotos: Tuna salmon - stock.adobe.deom: X/Google.com



Foto: ©Bundeswehr/Philipp Schäfer

**Statement.** Die Fregate „Baden-Württemberg“ der Deutschen Marine führt Ende Mai eine Flugabwehr-Übung durch. Sie ist Teil des Indo-Pazifik-Einsatzes, mit dem die Bundeswehr und ihre Verbündeten Präsenz in der Region zeigen.

→ **Wirth:** Hintergrund ist zum einen die von der chinesischen Führung betonte Opferrolle, die sogenannte „nationale Demütigung“ Chinas durch die westlichen und die japanischen Kolonialmächte in der Vergangenheit. Dazu kommt die Wahrnehmung der chinesischen Führung, dass seit Präsident Obamas „Hinwendung zum Asien-Pazifik“ der geopolitische Druck seitens der USA und ihres japanischen Alliierten zugenommen hat. Als Folge wurde in Peking die Kontrolle des Südchinesischen Meeres zum nationalen „Kerninteresse“ erhoben.

Dieser umfassende Anspruch hat die Spannungen vor allem mit Vietnam und den Philippinen als Nachbarn mit substantziellen Ansprüchen auf Ausschließliche Wirtschaftszonen sowie Felsen, Riffe und Sandbänke in den Paracel- und Spratly-Gebieten erhöht. Explosiv ist die Lage besonders um die atollförmigen Riffe Second Thomas Shoal und Scarborough Shoal. Beide liegen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone der Philippinen, werden aber trotzdem von China beansprucht.

Für die USA besteht das Dilemma darin, dass weder die öffentliche Anprangerung chinesischer Aggression noch das Schmieden strategischer Militärbündnisse gegen die chinesischen Aktionen unterhalb der Kriegsschwelle effektiv sind. Ein ähnliches Dilemma stellt der Schutz der Demokratie auf Taiwan dar, denn eine militärische Eskalation ist keine Option. Gleichzeitig bedarf es wohlkalibrierter und über lange Zeit kohärent implementierter Maßnahmen, um den chinesischen Bemühungen zu begegnen, die darauf abzielen, Taiwans Handlungsspielraum einzuschränken.

**? Welche Gefahren birgt das für Freihandel und Seeschifffahrt?**

**Wirth:** In erster Linie sehen wir, dass die globale Rivalität der USA mit China das Freihandelssystem um die WTO erodieren

lässt: Wer die WTO-Institutionen nicht zu seinen Gunsten instrumentalisieren kann, versucht, ihr Funktionieren generell zu verhindern.

China will Taiwan von Bestrebungen zur Erlangung voller Staatlichkeit und entsprechender externer Unterstützung abschrecken. Erhöhte Risiken für die Seeschifffahrt ergeben sich, wenn die chinesische Führung glaubt, dass sie deswegen erneut Raketen in Gewässer vor Taiwans Häfen schießen muss. Wie anlässlich des Besuchs der Sprecherin des US-Repräsentantenhauses, Nancy Pelosi, im August 2022 beeinträchtigen die dazu deklarierten Gefahrenzonen ganz bewusst den Seehandel. Bei einer Eskalation der Streitigkeiten zwischen China und den Philippinen mit ihren US-Alliierten würde es sehr wahrscheinlich zunächst um das genannte Second Thomas und das Scarborough Shoal gehen.

**? Ist die angespannte Situation im Südchinesischen Meer die übliche Gemengelage im Great Game konkurrierender Systeme, oder gibt es hier eine besondere, historisch bedingte Qualität?**

**Wirth:** Geopolitisches Denken wie das in den Kategorien von Great Games zeichnet sich paradoxerweise durch Geschichtsvergessenheit und mangelnde Auseinandersetzung mit ökonomischen, sozialen und auch geografischen Realitäten aus. Es reduziert Politik auf eine Konfrontation zwischen einigen wenigen oder sogar nur zwei mächtigen Akteuren, die sich als Teilnehmer des Great Games am Tisch der Großmächtepolitik platzieren können. Kleinere Akteure haben sich hinter einer Großmacht aufzureihen oder landen auf deren Speisekarte.

Die Interessen von kleineren Staaten und zivilen Organisationen werden mit dem Hinweis auf deren Beeinflussung durch die gegnerische Großmacht ver-

neint, die Akteurseigenschaft wird ihnen abgesprochen. Vor allem aber erlauben es Narrative von Konflikten zwischen Großmächten den Protagonisten, ihre Verantwortung für die Eskalation der jeweils anderen Partei zuzuschreiben. Die Mächtigen geben vor, machtlos zu sein. Also ja: Die vermeintlichen geopolitischen Realitäten beruhen grundsätzlich auf subjektiven und verklärten Erinnerungen an vergangene Konflikte und Zeiten vergangener nationaler oder gar imperialer Größe. Mit anderen Worten: Es liegt in der Hand der Mächtigsten, diese Narrative zum Besseren zu korrigieren.

**? Bundesregierung und EU haben vor wenigen Jahren offizielle Strategien und Leitlinien für den Indo-Pazifik entwickelt. Dabei geht es unter anderem um einen „regelbasierten, fairen und nachhaltigen Freihandel“. Welche Entwicklungen sehen Sie da in der Region Südchinesisches Meer?**

**Wirth:** Seither wurden insofern große Fortschritte gemacht, als China nicht mehr nur als Ort für lukrative Geschäfte, sondern auch als politischer Akteur mit klaren nationalen Interessen verstanden wird. Unklar bleibt aber, wie Stabilität in der sich verändernden Region erreicht werden kann, ja, was Stabilität in der heutigen Welt eigentlich bedeutet. Denn einerseits ist zwar unbestritten, dass die chinesischen Ansprüche in Bezug auf Taiwan, das Ost- und das Südchinesische Meer überzogen sind und eindeutiger Antworten bedürfen. Andererseits muss aber auch klar sein, dass die chinesische Führung kaum zu substantziellen Kompromissen bereit ist und sich dies unter Druck nicht zum Besseren ändern wird – im Gegenteil. |•••

**Dr. Christian Wirth**



••• Der Indopazifik- und China-Experte ist Wissenschaftler in der Forschungsgruppe Asien bei der Stiftung Wissenschaft und Politik in Berlin. Er forschte u.a. in Brisbane (Australien) und Hamburg und lehrte in Leiden (Niederlande) und Sendai (Japan). Er hat einen Master in Jura (St. Gallen) und einen Doktor in Internationalen Beziehungen (Tokio) und war Generalstabsoffizier (Major) in der Schweizer Armee.



## PROFIL

### Steffen Saebisch

- geboren 1970 in Tübingen
- 1992 bis 1998 Jurastudium in Hamburg
- 2001 bis 2009 Rechtsanwalt in Berlin
- 2009 bis 2014 Staatssekretär im hessischen Wirtschaftsministerium
- 2014 bis 2021 Hauptgeschäftsführer der Friedrich-Naumann-Stiftung
- seit Dezember 2021 Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen

# Seewege sichern!

**| Position |** Finanzstaatssekretär Steffen Saebisch über die Bedeutung der deutschen Handelsflotte für die Resilienz des Landes.

## 1 | Welche Rolle spielt die deutsche Handelsflotte für die Resilienz des Landes angesichts wachsender geopolitischer Spannungen?

Wir erleben eine Phase des geopolitischen Wandels. Der Zugang zu Ressourcen und Gütern wird zunehmend instrumentalisiert. Das Risiko von ökonomischen Zwangsmaßnahmen durch andere Staaten steigt. Politische und militärische Konflikte entlang wichtiger Handelsrouten – etwa im Roten Meer – werden uns weiter beschäftigen. Die Resilienz unseres Landes hängt maßgeblich davon ab, dass wir auf diesen Wandel entschlossen und klug reagieren.

Dazu gehört einerseits, die europäische und deutsche Strategie des De-Riskings fortzusetzen. Wir brauchen breit aufgestellte Handelsbeziehungen, um unsere Widerstandsfähigkeit gegenüber globalen Herausforderungen zu stärken. In ihrer Wachstumsinitiative bekräftigt die Bundesregierung das Ziel einer ambitionierten Frei-

handelsagenda. Der deutschen Handelsflotte kommt dafür eine zentrale Rolle zu. Als Motor des Welthandels ermöglicht sie den hiesigen Unternehmen einen kosteneffektiven Zugang zu Märkten weltweit – schließlich werden 90 Prozent des globalen Warenverkehrs über den Seeweg abgewickelt.

Andererseits müssen wir den Bedrohungen der Handelsrouten entschieden entgegenreten. Dabei sind die deutsche Handelsflotte, Handels- und Industrieunternehmen gefragt, die Resilienz der Versorgung und Zuverlässigkeit der Lieferketten durch mehr Skalierung und alternative Routen aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig leistet die Bundesregierung gemeinsam mit internationalen Partnern ihren Beitrag, die Einhaltung des internationalen Rechts sowie die Freiheit und Sicherheit der Seewege sicherzustellen.

## 2 | Wie können die seegestützten Lieferketten dauerhaft gesichert werden?

Das Seevölkerrecht, konkret das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, bildet das Fundament freier und sicherer Lieferketten auf See. Wir haben gezeigt, dass wir internationales Recht schützen. Daneben braucht es eine wettbewerbsfähige deutsche Seeflotte, die frei von kritischen Abhängigkeiten agieren kann. Diese Wettbewerbsfähigkeit und Unabhängigkeit

unterstützen wir politisch durch eine Regulierung mit Augenmaß. In der Nationalen Hafenstrategie definiert die Bundesregierung beispielsweise die Rahmenbedingungen für zukunftsfähige Häfen und unterstützt damit die seegestützten Lieferketten. Die Strategie beinhaltet auch international einheitliche Bedingungen für die Schifffahrt, um fairen Wettbewerb zu garantieren.

## 3 | Wird sich Deutschland künftig an Einsätzen zum Schutz internationaler Seewege beteiligen, wenn die Lage es erfordern sollte?

Sichere internationale Seewege gehören zu unserem nationalen Kerninteresse. Als Exportnation und größte Volkswirtschaft in der Europäischen Union sind wir auf die Freiheit der Seewege zwingend angewiesen, wenn wir unseren Wohlstand erhalten und

ausbauen wollen. Es steht deshalb außer Frage, dass sich Deutschland in den bestehenden Bündnissen mit seinen Kapazitäten beziehungsweise Fähigkeiten auch militärisch oder polizeilich für die Freiheit der Meere engagiert.

# | MARKTBERICHT |

## Wirtschaftliche Erholung in Europa für 2025 erwartet

••• Wie in den vergangenen Quartalen zeigt sich ein Ungleichgewicht zwischen dem Weltwirtschaftswachstum und der Entwicklung in Europa. Die jüngste Vorhersage des Internationalen Währungsfonds (IWF) zum globalen Wachstum zeigt kaum Veränderungen gegenüber der Frühjahrsprognose. Für 2024 wird es nach wie vor auf 3,2 Prozent beziffert. Der Wert für 2025 wird leicht von 3,2 auf 3,3 Prozent angehoben.

Für das Jahr 2024 gehen die Wachstumserwartungen für die wichtigsten Volkswirtschaften weit auseinander. Für China wird ein Wachstum von 5,0 Prozent erwartet und für Indien sogar 7,0 Prozent. Die USA liegen mit 2,6 Prozent auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Größtes Sorgenkind bleibt Europa: Im Euroraum liegt das erwartete Wachstum 2024 bei gerade einmal 0,9 Prozent und im Vereinigten Königreich bei 0,7 Prozent.

Für das kommende Jahr erwartet der IWF allerdings ein steigendes Wachstum für Europa und einen Rückgang des Wachstums in den anderen Weltregionen.

### Viele neue Containerschiffe

Die gute Einnahmesituation der Containerreedereien in den Jahren 2021 und 2022 treibt weiterhin das Flottenwachstum. Durch Ablieferungen im zweiten Quartal 2024 erreichte das Flottenwachstum Mitte des Jahres die Marke von zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr bei wei-

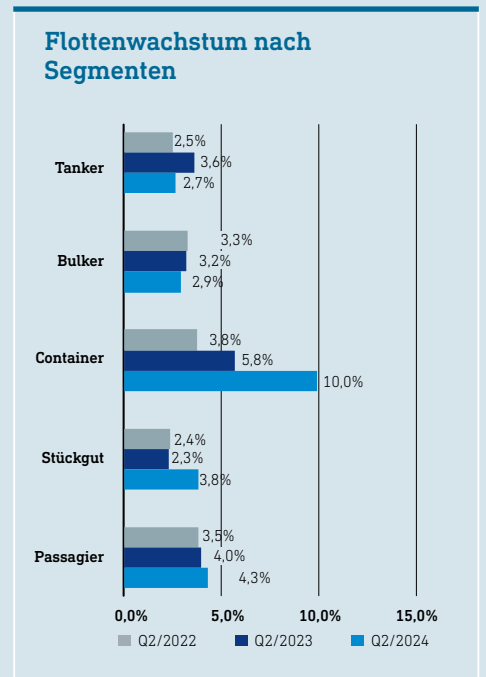
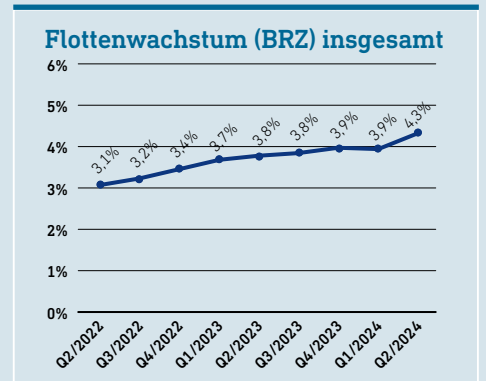
terhin niedrigen Abwrackzahlen. Zusätzlich zog das Wachstum der Stückgutflotte an. Über alle Segmente wurde so ein Vorjahreswachstum von 4,3 Prozent erreicht und damit noch mal ein deutlich höherer Wert als im Frühjahr.

Auffällig ist das niedrige Wachstum im Tankermarkt. Trotz der ambitionierten Ziele zum Transport alternativer, nicht fossiler Energieträger, die zum Teil den Import von Kohle ersetzen sollen und die außerdem mehrheitlich eine geringere Energiedichte aufweisen als Mineralölprodukte, ist das Wachstum im Tankermarkt am geringsten. Die bisher geringen Produktionskapazitäten der neuen Fuels führen dazu, dass die Reedereien hier offenbar mit einem verhaltenen Wachstum der Transportnachfrage rechnen.

### Wann enden die Sondereffekte?

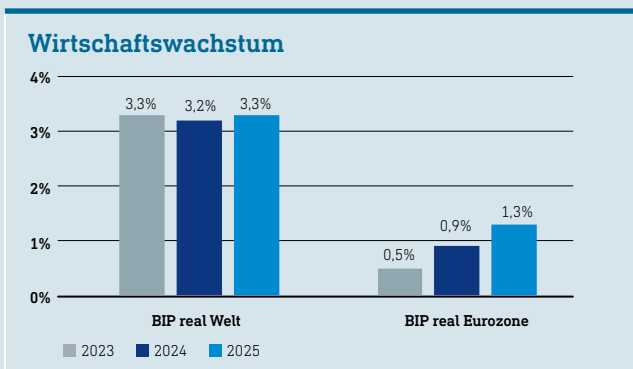
Das Timing der Ablieferungswelle im Containersektor könnte kaum besser sein. Die Attacken auf Handelsschiffe durch Huthi-Rebellen halten an und führen bei gleichzeitig steigender Nachfrage dazu, dass erheblich mehr Schiffsraum benötigt wird als im vergangenen Jahr.

Die jüngste Prognose von Clarksons Research zum Weltseehandel geht bisher noch davon aus, dass sich die Lage 2025 entspannen wird und die Routen wieder verkürzt werden können. In diesem Fall bliebe das Nachfragewachstum nach Schiffsraum mit 1,4 Prozent moderat.

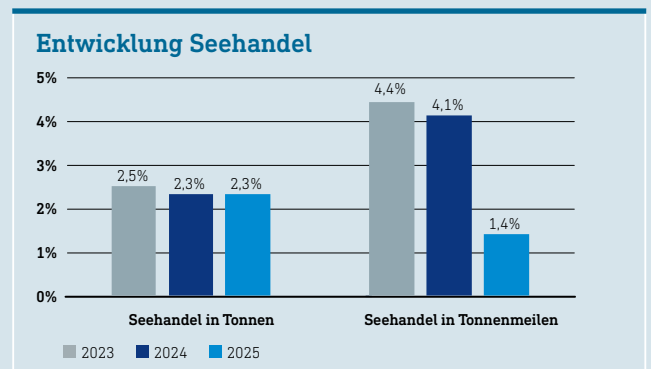


Quelle: ISL auf Basis von Clarksons Research, Juli 2024

Quelle: ISL auf Basis von Clarksons Research, April 2024



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



Quelle: Clarksons Research, Shipping Review & Outlook, März 2024

# DIE LAGE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT IM ÜBERBLICK

ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE



36%



55%

## CONTAINERSCHIFFE

### Erneuter Einnahmeschub für Schiffseigner

••• Seit Anfang 2023 zieht die Nachfrage im weltweiten Containerverkehr wieder merklich an. Der Containerumschlag-Index von RWI und ISL legte in diesem Zeitraum von 120 auf 130 Punkte zu, was einem Plus von mehr als acht Prozent entspricht. Zwar konnte der Rekordwert aus dem April nicht wieder erreicht werden, aber der saisonbereinigte Index liegt jetzt den dritten Monat in Folge über der 130-Punkte-Marke.

### Talfahrt im europäischen Containerumschlag beendet

Nach einer langen Phase des Abschwungs, die von Mitte 2021 bis Ende 2023 anhielt, hat sich der Containerverkehr der europäischen Häfen schlagartig erholt. Der saisonbereinigte Index schnellte im Februar von unter 100 Punkten auf über 110 Punkte und hält sich seither über diesem Niveau. Ein klarer Wachstumstrend ist allerdings nicht zu erkennen.

### Gute Zeiten für Schiffseigner

Nach Daten des VHBS verdreifachte sich das Niveau der Zeitcharterraten in der Container-

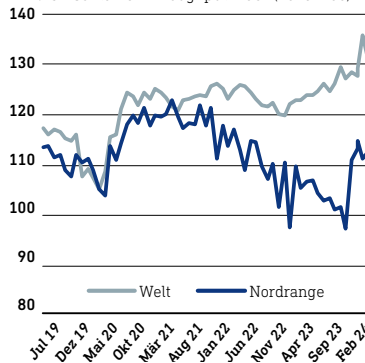
schiffahrt seit Jahresanfang nahezu. Zwar ist das Niveau weit von den Rekordwerten der Jahre 2021 und 2022 entfernt, im historischen Vergleich aber nach wie vor extrem hoch.

Aus Sicht der Schiffseigner ist die Lage eindeutig positiv: Sie profitieren von der hohen Nachfrage nach Schiffsraum und können auch neue Tonnage – sofern nicht bereits eine Initialcharter vereinbart wurde – ohne Weiteres im Markt unterbringen. Für die Reedereien ist das Bild gemischt. Am Spotmarkt können zwar sehr hohe Frachtraten erzielt werden, allerdings tragen die Reedereien auch zusätzliche Kosten für die längeren Routen (statt durch den Suezkanal ums Kap der Guten Hoffnung) und ggf. zusätzliche Transshipmentbewegungen in den Häfen.

Leidtragende sind importierende und exportierende Unternehmen, die auf den Spotmarkt gesetzt und keine langfristigen Verträge abgeschlossen haben, da sie höhere Frachtraten und im Europa-Asien-Verkehr längere Laufzeiten in Kauf nehmen müssen. Im Vergleich zu 2021/22 ist die Lage jedoch entspannt.

### Containerumschlag

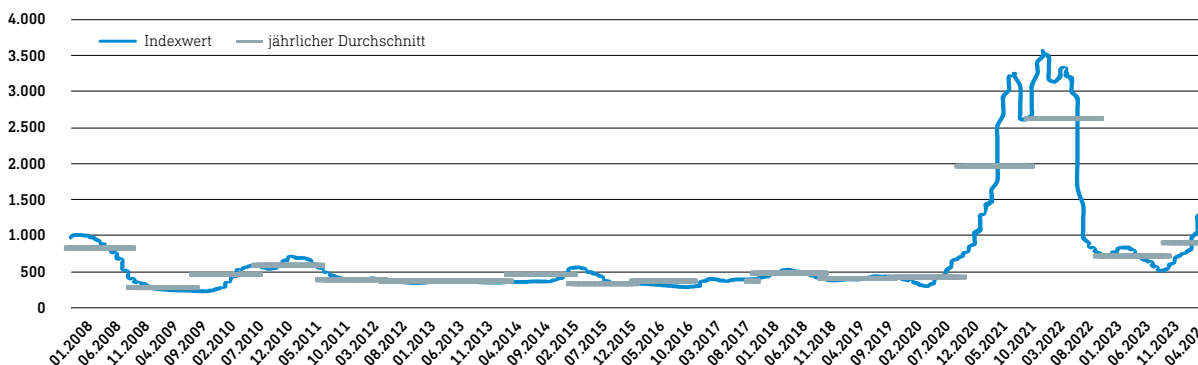
RWI/ISL Container Throughput Index (2015=100)



### Orderbuch schrumpft weiter

Die Welle der Ablieferungen im zweiten Quartal war so hoch, dass trotz geringer Abwrackzahlen das Durchschnittsalter der Flotte sank. Die Auftragsbücher der Werften leeren sich trotz neuer Bestellungen, sind aber nach wie vor gut gefüllt. Darauf deuten auch die Lieferzeiten hin: Einige Einheiten werden erst 2028 geliefert. Die TEU-Kapazität der bestellten Schiffe in Relation zur Flotte liegt bei 19 Prozent, sodass die Containerflotte in den kommenden Jahren weiter stark wachsen dürfte.

### Entwicklung Charterraten (New ConTex)



6.378



4.620



13,9



655



19%



1.337



Quelle: ISL auf Basis von Verein Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS), Mai 2024; RWI/ISL, April 2024

ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE

10% 9%

## TANKER

### Tanker-Nachfrage bleibt auf hohem Niveau

Der Tankermarkt entwickelte sich ähnlich wie im vorigen Quartal: Das Flottenwachstum ist sehr moderat (0,4 Prozent gegenüber Anfang April, 2,1 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert), wobei die Zahl der Tanker stärker zunimmt. Das liegt daran, dass sich das Wachstum auf Spezial- und Produktentanker konzentriert, während die Flotte der Rohöltanker, die mit 186.700 tdw die größte durchschnittliche Schiffsgröße aufweist, stagniert.

Das Orderbuch hat im vergangenen Quartal durch Neubestellungen einen ordentlichen Schub erfahren, der alle Segmente (auch Rohöltanker) umfasst. Innerhalb eines Quartals wuchs es um 14,9 Prozent bezogen auf die Kapazität, die in Relation zur Flotte von 12 auf 15 Prozent anwuchs.

Besonders hoch ist das Orderbuch in Relation zur Flotte bei LNG-Tankern (55 Prozent). Zwar ist hier die im Vergleich zu anderen Tankern längere Bau-

zeit zu berücksichtigen. Dennoch ist mit einem starken Wachstum dieses Flotten-segments in den kommenden Jahren zu rechnen. Andere Segmente mit einem überdurchschnittlich hohen Auftragsbestand sind LPG-Tanker (29 Prozent) und Produktentanker (17 Prozent).

Das Wachstum der Tankerflotte dürfte auch damit zusammenhängen, dass mehr und mehr Länder planen, Importe fossiler Brennstoffe durch alternative flüssige Energieträger zu ersetzen.



17.970



45.400



17,8



1.663



15%



ANTEIL AN  
DEUTSCHER FLOTTE

11% 20%

## BULKER

### Leichte Bewegung im Orderbuch

Die Bulkerflotte wuchs im vergangenen Quartal um 0,9 Prozent – bei gleichbleibender durchschnittlicher Schiffsgröße. Seit dem Bulker-Boom der ersten Hälfte der 2010er-Jahre, der vor allem durch eine steigende Nachfrage Chinas nach Massengutimporten ausgelöst wurde, sind die Massengutfrachter bis heute das jüngste Flottensegment. Das Durchschnittsalter nimmt seither aber kontinuierlich zu.

Ersatzneubauten für die in dieser Zeit in Fahrt gegangenen Schiffe werden

erst in den 2030er-Jahren benötigt. Auch in den kommenden Jahren sind folglich nur eine geringe Dynamik und ein weiterer Anstieg des Durchschnittsalters zu erwarten.

Die langfristigen Nachfrageerwartungen werden vor allem durch den im Zuge von Klimaschutzmaßnahmen erwarteten geringeren Verbrauch von Kohle gedrückt. An dessen Stelle rückt entweder der Ausbau der erneuerbaren Energieerzeugung vor Ort oder der Import alternativer, flüssiger Energieträger,

sodass sich der Bedarf für Massengutfrachter auf lange Sicht insgesamt verringert. Weiter wachsende Bedarfe werden dagegen allerdings beispielsweise für den Transport von Getreide und Baustoffen erwartet.

Das Orderbuch ist zwar in Relation zur Bestandsflotte mit neun Prozent nach wie vor das kleinste aller Flottensegmente, jedoch verzeichnen die Werften einen kontinuierlich ansteigenden Auftragsbestand, der zwischen Juli 2023 und Juli 2024 um 32,7 Prozent zunahm.



13.843



71.100



13,3



1.153



9%



#### 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 USD)



ANTEIL AN DEUTSCHER FLOTTE



33%



10%

## STÜCKGUTFRACHTER

### Neuer Schwung durch Spezialschiffbau

Die Stückgutflotte ist ein sehr heterogenes Segment mit teils gegenläufigen Markttendenzen. Klassische Stückgut- bzw. Mehrzweckschiffe stellen mit über 13.000 Einheiten über 70 Prozent der Anzahl, aufgrund der geringen Durchschnittsgröße von gerade einmal 4.100 tdw aber nur 42 Prozent der Flottenkapazität. Das Orderbuch ist in Relation zur Flotte mit 6 Prozent noch geringer als bei der Bulkerflotte und das Durchschnittsalter mit 26 Jahren besonders hoch. Niedri-

ger Auftragsbestand, hohes Alter: Das gilt auch für RoRo- und Reeferschiffe.

Der Spezialschiffbau dagegen – und hier insbesondere der Bau von Open Hatch Carriern und Schwergutschiffen – zeigt eine hohe Dynamik. Über alle Subtypen liegt der Auftragsbestand im Spezialschiffbau bei 16 Prozent in Relation zur Flotte und somit höher als in vielen anderen Segmenten.

Eine noch höhere Dynamik zeigt sich im Bereich Autotransporter. Trotz eines

bereits jetzt niedrigen durchschnittlichen Alters von 16 Jahren beträgt der Auftragsbestand im Verhältnis zur Flotte ganze 35 Prozent. Dieser Boom geht offenbar auf chinesische Hersteller von Elektrofahrzeugen zurück. BYD hat beispielsweise bereits direkt Schiffe eingekauft, um sich Transportkapazitäten zu sichern, und will diese durch eigene Neubauten ergänzen – ein Novum im Autotransporter-Markt, der die ambitionierten Absatzziele der Hersteller unterstreicht.



18.940



7.050



24,3



932



13%



ANTEIL AN DEUTSCHER FLOTTE



7,5%



6%

## PASSAGIERSCHIFFE

### Nachhaltige Trendwende bei Kreuzfahrtschiffen?

In der Passagierschiffahrt verfestigt sich ein Trend, der sich bereits im ersten Quartal 2024 abzeichnete: Das Kreuzfahrt-Orderbuch wächst wieder – trotz einiger Ablieferungen im zweiten Quartal. Während die Neubauten, die in Fahrt gekommen sind, die durchschnitt-

liche Größe der Kreuzfahrtflotte anhaben, ist im Orderbuch bereits ein Trend zu kleineren Einheiten erkennbar. Mit 18 Prozent in Relation zur Bestandsflotte erscheint das Orderbuch im Vergleich zu anderen Segmenten bereits jetzt sehr hoch. Dabei ist jedoch die lange Bauzeit

von Kreuzfahrtschiffen, aber auch deren lange Lebensdauer zu berücksichtigen.

Die anderen Teilsegmente der Passagierflotte zeigen dagegen eine geringe Dynamik und eine schwache Ordertätigkeit. In Relation zur Flotte beträgt der Auftragsbestand nur 5 bis 6 Prozent.



5.620



9.030



25,1



272



12%



Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik



www.isl.org

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

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

## Container-Boom: Singapur weitet Kapazitäten aus

••• Der starke Anstieg des Containerumschlags bringt den Hafen von Singapur an seine Kapazitätsgrenzen: In den ersten fünf Monaten 2024 stieg die Zahl der umgeschlagenen Boxen gegenüber dem Vorjahr um 7,7 Prozent auf 16,9 Millionen. Im gesamten Jahr 2023 waren in der südost-

asiatischen Metropole rund 39 Millionen TEU umgeschlagen worden – das waren bereits fünf Prozent mehr als 2022.

Verkehrsministerium und Hafenbehörde wollen jetzt die Kapazitäten erhöhen und Personal aufstocken, um Verzögerungen bei der Abfertigung zu

minimieren. Berichten zufolge mussten zeitweise Schiffe mit 450.000 TEU Ladung bis zu eine Woche auf einen Liegeplatz warten. [www.singaporepsa.com](http://www.singaporepsa.com)

**Logistik-Hub.** Singapur ist nach Shanghai der zweitgrößte Containerhafen der Welt.



Foto: joyt - stock.adobe.com

## Scandlines im Plus

••• Ein kleines Umsatzwachstum von einem Prozent auf 466 Millionen Euro konnte die deutsch-dänische Fährreederei Scandlines im Jahr 2023 verbuchen. Die Gesamtzahl der Fahrgäste auf den Haupttrouten stieg um fünf Prozent, während gegenüber dem Rekord von 2022 das Frachtaufkommen, aber auch die Umsätze in den Bordshops zurückgingen. Im ersten Halbjahr 2024 konnte die Reederei allerdings wieder eine erfreuliche Zunahme bei den Frachtverkehren verzeichnen.

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



**Dekarbonisierung.**  
Innerhalb von zehn Jahren hat Scandlines 400 Millionen Euro investiert.

Foto: Johannes Wasmuth/Scandlines

## „Seafarers Go Digital“: Initiative von Europas Sozialpartnern

••• Der europäische Reederverband ECSA und die europäische Transportarbeiter-Gewerkschaft ETF haben gemeinsam die Initiative „Seafarers Go Digital“ gestartet. Sie hat das Ziel, die Herausforderungen der Digitalisierung zu identifizieren und anzugehen. „Die Unterstützung der Schifffahrt und der Seeleute beim digitalen Wandel ist eine der wichtigsten Prioritäten der europäischen Reeder. Wir müssen sicherstellen, dass die Seeleute für den sicheren Umgang mit den neuen digitalen Werkzeugen und Technologien aus- und weitergebildet werden. Die Digitalisierung kann dazu beitragen, den Beruf attraktiver und vielfältiger zu machen und die Beteiligung von Frauen und unterrepräsentierten Gruppen zu fördern“, sagt ECSA-Generalsekretär Sotiris Raptis. [www.ecsa.eu](http://www.ecsa.eu)

## Schifffahrt in der Ukraine kommt langsam in Gang

••• Der Seeverkehr im Schwarzen Meer belebt sich etwas. So gibt es inzwischen Transporte mit Feedern zwischen dem rumänischen Constanta und Tschornomorsk, rund 30 Kilometer vom größten ukrainischen Hafen Odessa entfernt. Mit dabei: die Reederei Hapag-Lloyd, die mit einem Logistikunternehmen aus der Ukraine kooperiert, das die Linie betreibt. Man sei froh, dass der Seeweg in die Ukraine nach mehr als 800 Tagen zumindest teilweise wieder offen ist, heißt es bei Hapag-Lloyd. Befördert werden vor allem Agrarprodukte wie Weizen und Sonnenblumensaat.



**Statement.** Odessa liegt immer wieder unter russischem Beschuss, aber es gibt Alternativen.

Foto: Adobe Generative AI



# DANKE

Seit 160 Jahren engagieren wir uns für Sicherheit, Qualität und Umweltfreundlichkeit in der globalen Schifffahrt. Viele der weltweit erfolgreichen und zukunftsorientierten Unternehmen vertrauen DNV, wofür wir uns herzlich bei unseren Kunden und Partnern bedanken. Wir unterstützen unsere Kunden dabei, Herausforderungen und globale Transformationen der heutigen Zeit zu meistern. Mit Sicherheit stehen wir Ihnen zur Seite, um gemeinsam den richtigen Weg in eine grünere und sichere Zukunft zu finden!



Erfahre mehr unter:  
[www.dnv.de](http://www.dnv.de)





# Schulterschluss für die maritime Wirtschaft

**| SMM 2024 |** Die Dekarbonisierung ist das bestimmende Zukunftsthema der Branche. Auf der SMM in Hamburg präsentieren Aussteller neue Technologien und bringen Expertinnen und Experten sowie Führungskräfte aus Industrie und Reedereien zusammen.

Text: Hanns-Stefan Grosch

**D**ekarbonisierung, Digitalisierung, Nachwuchsgewinnung, Sicherheit der Seewege und Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit: An großen Themen mangelt es in der Schifffahrt wahrlich nicht. Daran orientieren sich auch die Schwerpunkte der SMM 2024, die vom 3. bis zum 6. September in Hamburg stattfindet.

Der Weg zur Klimaneutralität steht ganz oben auf der Agenda der Schifffahrt. Der Schlüssel dazu sind alternative Treibstoffe. Nur mit ihnen kann die Mission Zero gelingen. „Durch Effizienzmaßnahmen reduzieren Reeder im aktuellen Schiffsbetrieb schon 30 Prozent ihrer Emissionen,

weitere zehn Prozent sind möglich. Der Rest muss aus alternativen Brennstoffen kommen“, sagt Dr. Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder. Auf der Umweltkonferenz gmec am 4. September debattieren Experten und Wissenschaftler über die Vor- und Nachteile der verschiedenen alternativen Treibstoffe. Wasserstoff gilt dabei als großer Hoffnungsträger: Unternehmen, die sich auf die saubere Technologie und dessen Derivate spezialisiert haben, bekommen in der Future Fuels Area (Halle A2) erstmals einen eigenen Ausstellungsbereich.

**| Nadelöhr Infrastruktur |** Motorenhersteller wie MAN Energy Solutions und Wärtsilä haben mittlerweile Aggregate im Programm, die sich außer mit konventionellem Treibstoff perspektivisch auch mit (grünem) Methanol oder Ammoniak betreiben lassen. „Entscheidender →



**Megaevent.** Auf der SMM werden mehr als 2.000 Aussteller und rund 40.000 Teilnehmer aus aller Welt erwartet.

Fotos: Hamburg Messe und Congress/Michael Zapf



**SMM**

**Rückenwind.** „Wind-assisted Propulsion“ – wie hier Flettner-Rotoren bei einem Bulker von Oldendorff – gewinnt zunehmend an Bedeutung.

→ Faktor für die maritime Energiewende wird sein, dass alternative Brennstoffe in ausreichender Menge zur Verfügung stehen und eine möglichst flächendeckende Infrastruktur zur Versorgung der Schifffahrt aufgebaut wird“, sagt Kröger. Er sieht hier neben der Politik auch Akteure wie die Treibstoffhersteller in der Pflicht. Welche wegweisenden Maßnahmen es in der globalen Transportlogistik bereits gibt, diskutiert Kröger mit Vertretern von Kühne+Nagel und Airbus in einer vom Deutschen Maritimen Zentrum organisierten Stage Session.

Ein intensiver Austausch innerhalb der Branche ist für Knut Ørbeck-Nilssen, CEO der führenden Klassifikationsgesellschaft DNV Maritime, ohnehin das Gebot der Stunde: „Zusammenarbeit ist der wahre Brennstoff der Zukunft“, sagt er. „Große Entscheidungen können nicht allein getroffen werden, jeder braucht Partner. Das gilt besonders, wenn wir einen Energie-



und Technologiewandel von der Größenordnung wie in der Schifffahrt betrachten. Wir brauchen einander, um die Zukunft zu meistern, jetzt mehr denn je.“ Dazu kann die viertägige Weltleitmesse in Hamburg einen wichtigen Beitrag leisten: 2.000 Aussteller aus dem gesamten Spektrum der maritimen Industrie präsentieren auf dem Messegelände ihre Innovationen, rund 40.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden erwartet.

**| Grüne Alternativen |** Die Dekarbonisierung der Schifffahrt ist zweifellos eine

Jahrhundertaufgabe: Weltweit sind schätzungsweise 80.000 Seeschiffe unterwegs – und für die effiziente Versorgung von Menschen und Industrie mit lebenswichtigen Gütern unverzichtbar. Experten schätzen, dass es zwischen 1 und 1,4 Billionen Dollar kosten wird, auf klimaneutralen Betrieb umzusteuern.

Die Branche hat sich dafür selbst die ambitionierte Zielmarke 2050 gesetzt. Tatsächlich stehen schon jetzt immer mehr Schiffe in den Orderbüchern der Werften, die mit alternativen Brennstoffen betrieben werden können. Dazu kommen zahl-



**Podium.** Beim TradeWinds Shipowners Forum versammelt Julian Bray auch in diesem Jahr wieder Praktiker aus der Schifffahrt und lotet im Gespräch mit ihnen die Perspektiven der Branche aus.



**Brennstoffalternative.** Die neue „Mein Schiff 7“ von TUI Cruises kann perspektivisch mit grünem Methanol und damit nahezu CO<sub>2</sub>-neutral fahren.

reiche Maßnahmen, mit denen sich auch an der Bestandsflotte beträchtliche Effizienzsteigerungen erzielen lassen. Stark im Kommen ist etwa die „Wind-assisted Propulsion“ – also moderne Segelkonstruktionen, über die Wind einen Teil der Antriebsenergie beisteuert. Hybride Systeme mit der Integration von Batterien spielen vor allem bei Fährschiffen und kleineren Einheiten eine zunehmende Rolle. Für größere Schiffe wird sogar das Thema Atomantrieb diskutiert – allerdings wegen ungeklärter Sicherheitsfragen durchaus kontrovers. Fortschritte gibt es bei der On-

board-Carbon-Capture-and Storage-Technologie (OCCS), die nach Expertenansicht eine Schlüsselrolle fürs Erreichen der Klimaziele spielen könnte. So arbeitet BASF mit einem chinesischen Unternehmen auf Basis realer Schiffsbedingungen an einem speziellen Design für eine OCCS-Einheit, um kommerzielle Anwendungen für verschiedene Schiffstypen, darunter LNG-Tanker, zu ermöglichen.

**| Smart und digital |** „Die Zeit drängt: Wir müssen an allen Stellschrauben drehen, damit die maritime Energiewende

gelingt“, sagt Claus Ulrich Selbach, Geschäftsbereichsleiter Maritime und Technologiemessen bei der Hamburg Messe. Die zahlreichen Innovationen der Aussteller und der intensive Austausch zwischen den Akteuren auf der SMM machten hier den Unterschied: „Das gibt den Reedereien eine gute Informationsbasis für ihre langfristigen Investitionsentscheidungen“, so Selbach.

Um die noch zu verbreitern, sind die Fachkonferenzen – mit Ausnahme des TradeWinds Shipowners Forum – in diesem Jahr erstmals für alle frei zugänglich. Ob Maritime Future Summit, Global Maritime Environmental Congress, Maritime Security & Defence oder Offshore Dialogue: Das Know-how der Experten und Praktiker kommt den Besucherinnen und Besuchern so direkt zugute.

Das gilt auch bei den Themenfeldern Digitalisierung im Allgemeinen und →

Fotos: Oldendorff, TUI Cruises, HMC / HZ/leite (2)

TRADEWINDS SHIPOWNERS FORUM

## Reedereien auf Zukunftskurs

••• Moderiert von Julian Bray, Chefredakteur des renommierten Magazins „TradeWinds“, geht es bei der Veranstaltung u.a. um die Frage, welche maritimen Technologien das nächste Jahrzehnt bestimmen werden. Mit von der Partie ist der Gründer der Reederei Auerbach, Lucius Bunk, der auch an dem Technologie-Inkubator Flagship Founders beteiligt ist. Besonders hochkarätig ist das Panel besetzt, das sich möglichen künftigen Antriebstechnologien und der Unsicherheit

von Investitionsentscheidungen widmet: Der Generalsekretär der Weltschiffahrtsorganisation IMO, Arsenio Dominguez, diskutiert mit Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR, die Perspektiven. Ihre Erfahrungen und Erwartungen bringen außerdem der Geschäftsführer der Reederei Nord, Dr. Kurt Klemme, und Constantin Baack, CEO von MPC Containerships (s. S. 38), ein.

**Position.** VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim ist prominente Teilnehmerin des Forums.



03. 09. 2024  
ab 13:30 Uhr

RAUM CHICAGO





**SMM**

**Virtual Reality.** Zahlreiche digitale Anwendungen haben das Potenzial, die Schifffahrt noch sicherer und effizienter zu machen.

→ den Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) im Besonderen. Schon heute nutzen viele Schifffahrtsunternehmen KI bei einer Vielzahl von Prozessen im Tagesgeschäft. Die SMM widmet dem Themenfeld erstmals einen eigenen Bereich: Im AI CENTER präsentieren Start-ups neueste KI-Technologien und -Projekte für die maritime Industrie (Halle B6). „KI verändert unsere Wirtschaft und Geschäftsprozesse grundlegend – und das branchenübergreifend. Auch der Schifffahrt bieten sich hier zahlreiche Chancen“, sagt Petra Vorsther, Co-Gründerin und Geschäftsführerin von AI.HAMBURG und Initiatorin des AI CENTER. Dazu zählen etwa innovative Lösungen für effizienteren Schiffsbetrieb. Die Unterstützung durch digitale Lösungen kann auch helfen, den Fachkräftemangel zu lindern, unter dem die Schifffahrt wie auch viele andere Branchen leidet.

Es muss nicht gleich autonome Schifffahrt sein – aber die wachfreie Brücke haben das Fraunhofer Center für Maritime Logistik und die Hamburger Reederei Bernhard Schulte im Rahmen des Projekts „B Zero“ bereits erfolgreich getestet. Die Weltschifffahrtsorganisation IMO erarbei-



**„Wir müssen an allen Stellschrauben drehen, damit die maritime Energiewende gelingt.“**

**Claus Ulrich Selbach, Geschäftsbereichsleiter  
Maritime und Technologiemesen, Hamburg  
Messe und Congress**

tet derzeit Regeln für die autonome Schifffahrt, die den bestehenden Rechtsrahmen ergänzen sollen.

**| Nachwuchs gesucht |** Trotz der Fortschritte auf diesem Gebiet: Die Unternehmen brauchen Menschen, die sich für sie engagieren. Auch dafür bietet die SMM mit dem Maritime Career Market die passende Plattform. Unter dem Titel „Wenn Dir Schifffahrt nicht aus dem Kopf geht“ moderiert der VDR-Referent für Ausbildung, Holger Jäde, eine Session zu den vielfältigen Karrieremöglichkeiten in der Schifffahrt. Auszubildende und ihre Aus- →

Fotos: VDR/Bina Engel, ©Hamburg Messe und Congress/Katrin Neuhauer, Michael Zapf, Rolf Otzupka, Bundeswehr/Nico Theeka

MS&D

## Sicherheit im Fokus

••• Der Krieg Russlands gegen die Ukraine, der auch das Schwarze Meer trifft; die Angriffe der Huthi-Rebellen auf Handelsschiffe im Roten Meer; die drohende Eskalation zwischen China und Taiwan im Südchinesischen Meer (s. S. 18): Zahlreiche Konflikte bedrohen die Seewege und die zivile Schifffahrt. Eine Menge Gesprächsstoff für die Teilnehmer der Internationalen Konferenz zur Maritimen Sicherheit und Verteidigung, die in diesem Jahr

**Expertin.** VDR-Geschäftsleitungsmitglied  
Irina Haesler spricht über die Risiken für die Handelsschifffahrt.

erstmals in Kooperation mit dem Deutschen Maritimen Institut gestaltet wird. Irina Haesler, Leiterin der EU-Repräsentanz des VDR, spricht über asymmetrische Bedrohungen der Handelsschifffahrt durch kriegerische Auseinandersetzungen, Terrorismus und Piraterie. Hochrangige Militärs, darunter der Inspekteur der Deutschen Marine, Vizeadmiral Jan Christian Kaack, diskutieren mit Experten über aktuelle strategische Entwicklungen auf See. Welche Technologien benötigen Seestreitkräfte, um für künftige Herausforderungen gewappnet zu sein? Dazu liefern führende Schiffbau- und Zulieferunternehmen Antworten.





GELÄNDEPLAN

Elf Hallen, zahlreiche Wege



05.09.2024  
 ab 10:30 Uhr  
 HALLE B6



**Sicherheitskonferenz.** Seit der letzten MS&D hat sich die internationale Konfliktlage verschärft – ein Thema für Marineinspekteur Jan Christian Kaack, der in diesem Jahr als Keynote-Speaker auftritt.



SMM



**Nachwuchs.** Das Maritime Career Forum im Rahmen der SMM geht über zwei Tage. Ziel ist es, junge Menschen für einen Berufseinstieg in die Schifffahrt oder die maritime Industrie zu gewinnen. Schüler und Studierende haben freien Eintritt.

→ bilerinnen und Ausbilder berichten über die Lehrinhalte sowie das Leben und Arbeiten an Bord und an Land. Neben Reedereien, Werften und Zulieferbetrieben präsentieren sich auch Hochschulen mit ihren maritimen Studiengängen. Vertreter von Unternehmen können hier mögliche Karrierewege aufzeigen und Kontakte zu potenziellen Nachwuchskräften knüpfen.

Ohnehin steht Networking ganz oben auf der Agenda einer Messe wie der SMM – schließlich bietet sie die einmalige Gelegenheit, innerhalb von nur vier Tagen Produkte und Dienstleistungen von Marktführern und Newcomern aus aller Welt zu vergleichen – das spart im Zweifel eine Menge (Reise-)Zeit und Geld. Für Entscheider wie Rolf Habben-Jansen

steht dabei die praktische Anwendung im Vordergrund: „Ich mag die SMM, weil es da so viele verschiedene Dinge zu sehen gibt. Wenn ich da hingehere, finde ich immer etwas Neues, was man bisher noch nicht gesehen hat – darunter normalerweise auch ein, zwei Sachen, die wir bei Hapag-Lloyd nutzen können“, sagt der CEO der Hamburger Reederei. |••

Fotos: ©Hamburg Messe und Congress/  
Rolf Uzupka (2); Hapag-Lloyd



## „Ohne Sicherheit ist alles andere nichts“

••• Es gibt Sätze, die graben sich ins Gedächtnis. Der Ausspruch von Bundeskanzler Olaf Scholz auf der letzten Sicherheitskonferenz in München ist so ein Satz. Er beschreibt den neuen politischen Fokus auf den Schutz der Infrastrukturen. Dies betrifft auch und gerade die Schifffahrt. War in den letzten Jahren auf der SMM das alles beherrschende Thema die Dekarbonisierung der Schifffahrt, gewinnt in diesem Jahr das Thema Sicherheit an Bedeutung: Sicherheit der Handelsrouten, Sicherheit von Seeleuten und Seeschiffen und die Sicherung der Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung über den Seeweg.

Mit der MS&D Konferenz zu Maritimer Sicherheit und Verteidigung in einem neuen Format bietet die SMM die notwendige Bühne, um maritime Sicherheitsfragen zu diskutieren. Die parallel stattfindende Indo-Pacific Security Conference setzt den Rahmen, um auch weit über den europäischen Tellerrand hinauszuschauen. Selbstverständlich bleibt die Dekarbonisierung des Seeverkehrs wichtig; diese Priorität wird nicht geschmälert. Aber zunehmend wird sich das Streben nach einer klimaneutralen Seeschifffahrt auch damit auseinandersetzen müssen, dass den international fahrenden Seeschiffen das klimaneutral hergestellte Äquivalent von knapp 300 Millionen Tonnen fossilen Treibstoffs pro Jahr zur Verfügung stehen muss, um überhaupt die Lieferketten aufrechterhalten und die Bevölkerungen mit Rohstoffen, Gütern und Energie versorgen zu können. Eine Menge an alternativen Treibstoffen, die auf den internationalen Märkten derzeit nicht verfügbar ist. Es gehört zur neuen Realität, dass auch die Dekarbonisierung der Schifffahrt ohne Sicherheit nichts ist.

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



Foto: Ulrich Perry



„Auf der SMM finde ich immer etwas Neues, was man bisher noch nicht gesehen hat und das sich für uns nutzen lässt.“

Rolf Habben-Jansen, CEO der Reederei Hapag-Lloyd

## Veranstaltungsübersicht 2024

### Montag 02.09.2024

**Ausstellerabend**  
Maritimes  
Museum

### Dienstag 03.09.2024

**Eröffnung** Raum Chicago  
**TradeWinds SOF**  
Raum Chicago  
(kostenpflichtig)

**MariMatch**  
Halle B1/B2.0G

### Mittwoch 04.09.2024

**gmeC**  
Halle A4: Green Stage

**Maritime  
Future Summit**  
Halle B6:  
Digital &  
Security Stage

**MariMatch**  
Halle B1/B2.0G

**Start-ups@SMM**  
Pitches Digital & Security Stage (B6), SMM  
Maritime Start-up Night  
(Karoline)

### AN ALLEN TAGEN

**Future Fuels Arena** (Halle A2), **AI CENTER** (Halle B6), **Start-ups @SMM** (in den Hallen thematisch zugeordnet), **MARINE INTERIORS Discovery Bay** (Halle B5), alle **Transition Stages** werden während der Laufzeit jeden Tag genutzt.

### Donnerstag 05.09.2024

**Offshore  
Dialogue**  
Halle B2.0G: Career &  
Offshore Stage

**MS&D**  
Halle B6:  
Digital &  
Security Stage

**Maritime  
Career Market & Forum**  
Halle B1/B2.0G; Halle  
B2.0G: Open Stage

**MS&D Empfang**  
Gästeclub  
B-Gelände

### Freitag 06.09.2024

**MS&D**  
Halle B6: Digital &  
Security Stage

**Maritime Career Market  
& Forum**  
Halle B1/B2.0G; Halle  
B2.0G: Open Stage

**VEINLAND**  
one source. multiple solutions.

**Secure your position!**

**ADVANCED ANTI-SPOOFING SYSTEM  
SAFEGUARDS MARITIME NAVIGATION**



- ✓ Spoofing Alarm Detection
- ✓ Jamming Warning Detection
- ✓ Noise level and HDOP Display



**VISIT US**

**Hall B6,  
Stand 412**

**Contact us for further information!**

+49(33205)2697-0 [info@veinland.net](mailto:info@veinland.net)

**Deutsche  
Reeder  
im Porträt**

# Die etwas anderen Reeder

| Teil 33 | **Constantin Baack**,  
**Moritz Fuhrmann** und  
**Michael Silies** stehen für  
die unterschiedlichen  
Facetten der erfolgreichen  
Schiffahrtsaktivitäten  
der MPC-Gruppe.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

**I**st MPC eine Reederei? Eigentlich sogar mehr als das: „Wir beschäftigen uns mit maritimer Infrastruktur in ihrer ganzen Bandbreite. Es gehört zu unserer DNA, alle Facetten des Reedertums abzudecken“, sagt Constantin Baack, 45, Vorstandsvorsitzender des Hamburger Investmenthauses MPC Capital. MPC ist unter anderem Gründer und größter Aktionär von MPC Container Ships. Das an der Osloer Börse notierte Unternehmen besitzt 60 Containerschiffe. Mit Wilhelmsen Ahrenkiel Shipmanagement gehört außerdem ein Service-Provider zur Unternehmensgruppe, der das technische Management von Schiffen in verschiedenen Sektoren (Container, Dry Bulk, Tanker und MPP) übernimmt. →





#### Teampayer.

MPC Capital-CEO Constantin Baack (Mitte) mit seinem MPC Container Ships Co-CEO Moritz Fuhrmann (rechts) und Dr. Michael Silies, Geschäftsführer von Wilhelmsen Ahrenkiel Ship Management (links).

## HINTERGRUND

### MPC Capital

••• MPC Capital ist ein Investmentmanager und Dienstleister im Bereich Energie- und maritime Infrastruktur. Das Unternehmen mit Familienhintergrund wurde 1994 gegründet und beschäftigt rund 280 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

**Constantin Baack** ist seit 2008 bei MPC Capital, seit 2015 Mitglied des Vorstands und seit Juni 2024 CEO. Aufsichtsratschef ist Dr. Axel Schroeder. [www.mpc-capital.com](http://www.mpc-capital.com)

### MPC Container Ships

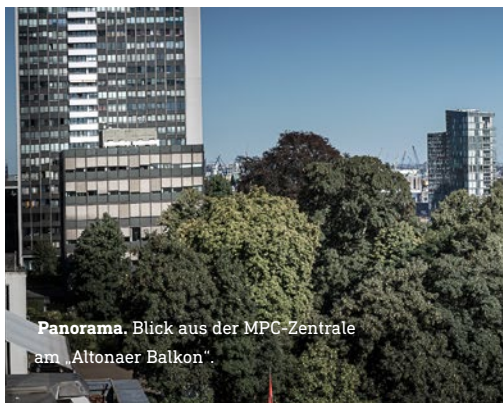
••• MPC Container Ships ASA ist eine 2017 gegründete Reederei, die seit Mai 2018 im Prime Standard der Osloer Börse gelistet ist. Das Unternehmen verfügt aktuell über eine Flotte von 60 Containerschiffen in der Größenklasse 1.200 bis 5.500 TEU. An Bord der Schiffe arbeiten rund 1.400 Seeleute. Die CEO-Funktion teilt sich Constantin Baack mit **Moritz Fuhrmann**, der auch CFO ist.

[www.mpc-container.com](http://www.mpc-container.com)

### Wilhelmsen Ahrenkiel Ship Management

••• Wilhelmsen Ahrenkiel Ship Management ist ein im Jahr 2020 entstandenes Joint-Venture der norwegischen Wilhelmsen-Gruppe und MPC Capital. Ende 2023 erfolgte die Übernahme des Third-Party-Managers Zeaborn. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz in Hamburg und Büros im niederländischen Rhoon und in Singapur. Es bietet technisches Schiffsmanagement für Containerschiffe, Tanker, Bulk Carrier und MPPs an. Geschäftsführer sind **Dr. Michael Silies** und Michael Brandhoff. Wilhelmsen Ahrenkiel Ship Management betreut eine Flotte von rund 130 Einheiten.

[www.wilhelmsen-ahrenkiel.com](http://www.wilhelmsen-ahrenkiel.com)



Panorama. Blick aus der MPC-Zentrale am „Altonaer Balkon“.



## Hamburg ist als Standort unser starker Anker, aber wir brauchen internationales Kapital.“

Constantin Baack, CEO MPC Capital,  
Co-CEO MPC Containerships

→ Das Portfolio wird durch die Shipbroker Harper Petersen und Albis ergänzt, die kommerzielles Management und Befrachtung für Containerschiffe, Massengutfrachter und Tanker abdecken. Seit einigen Jahren engagiert sich MPC außerdem im Bereich erneuerbarer Energien – im Zuge der Dekarbonisierung der maritimen Industrie ein logischer Schritt.

Diese Vielfalt in der maritimen Wertschöpfungskette ist das Ergebnis eines Wandlungsprozesses. Die vor 30 Jahren gegründete MPC Capital war als Emissionshaus eine Größe im Markt der Schiffsbeteiligungen – und hatte im Jahr 2000 den Schritt an die Börse gewagt. „Schiffahrt ist ein sehr kapitalintensives Geschäft, deshalb waren wir sehr früh am Kapitalmarkt unterwegs“, sagt Baack. Doch mit der lang anhaltenden Schifffahrtskrise kam der Markt für geschlossene Schiffsfonds zum Erliegen.

Das Unternehmen verlagerte den Schwerpunkt zunächst auf Immobilien und erneuerbare Energien und positionierte sich neu: als internationaler Asset- und Investmentmanager für institutionelle Kunden. Im Jahr 2014 ergab sich dann die Gelegenheit, die Aktivitäten in der Schifffahrt auszuweiten: Gemeinsam mit der Reederei Thien & Heyenga übernahm MPC die Hamburger Reederei Ahrenkiel. Der Shipmanager firmierte fortan unter „Ahrenkiel Steamship“.

**| Maritime Chancen |** Betriebswirtschaftler Constantin Baack, der nach Stationen bei Hamburg Süd in Sydney und bei Ernst & Young in Hamburg und Shanghai 2008 bei MPC anheuerte, war in den Integrationsprozess intensiv eingebunden – ebenso wie Michael Silies, der bereits seit 2003 für MPC arbeitet und in der Folge die Führung der Shipmanagement-Sparte übernahm. Silies kam als Exot in die Branche: Der heute 49-Jährige hat Musikwissenschaft studiert und über einen Renaissance-Musiker promoviert, ist aber mit Leib und Seele in der Schifffahrtsbranche: „Das ist

sagt Baack. Die norwegische Börse ist ein effizienter Markt, die Regulatorik arbeitet schnell, es gibt erfahrene Investoren mit einem hohen Verständnis für volatile Märkte wie die Schifffahrt. Die MPCC-Aktie gehört zu den liquidesten im Markt, der Börsenwert des Unternehmens beträgt umgerechnet rund eine Milliarde Dollar.

**| Breit aufgestellt und agil |** „Der Erfolg ist charakteristisch für die MPC-Gruppe: Wir sind in der Lage, sehr schnell opportunistisch zu handeln, also Chancen wahrzunehmen“, sagt Moritz Fuhrmann, 35. Der gelernte Schifffahrtskaufmann hat in London studiert und bei einem maritimen Asset-Manager gearbeitet. Zuvor war er bei mehreren Banken in der Schiffsfinanzierung tätig. Nach seiner Einschätzung war MPC das einzige Unternehmen, das eine „Transaktion in dieser Größenordnung umsetzen konnte“.

Fuhrmann ist seit Ende 2022 CFO bei MPC Container Ships und teilt sich mittlerweile den Chefposten mit Constantin Baack. Schiffe in schwachen Marktphasen günstig kaufen und in starken Phasen teuer verkaufen: Asset-Play gehört für die Investmentprofis dazu. Daneben tritt aber zunehmend ein weiterer Aspekt: der langfristige wirtschaftliche Betrieb der Flotte mit längeren Charterverträgen, um attraktive Dividendenzahlungen sicherzustellen. „In den vergangenen zweieinhalb Jahren konnten wir rund 850 Millionen Dollar an unsere Anleger ausschütten“, berichtet Fuhrmann. Das dauerhafte Engagement erfordert einen entsprechenden Apparat. „Es ist ein Vorteil, wenn man breit aufgestellt ist und alles unter einem Dach abarbeiten kann“, sagt CEO Baack. „Gleichzeitig wollen wir uns aber unsere Agilität und Spontaneität erhalten.“

Dynamisch bleibt das Unternehmen auf jeden Fall: Mitte 2020 führt MPC seine maritime Servicesparte mit Wilhelmsen ShipManagement zusammen. Michael Silies übernimmt die Geschäftsführung des 50/50-Joint-Ventures „Wilhelmsen



Wir sind in der Lage, sehr schnell zu handeln und Chancen wahrzunehmen.“

Moritz Fuhrmann, Co-CEO und CFO  
MPC Containerships

Ahrenkiel Ship Management“ „Das ist ein Perfect Match“, sagt Silies. MPC wie Wilhelmsen seien Familienunternehmen – hinter MPC steht die angesehene Hamburger Familie Schroeder – und teilten die gleichen Werte: Leidenschaft für Schifffahrt, hohe Qualitätsstandards und Serviceorientierung. Die Norweger stärken ihre Präsenz in Deutschland, die Deutschen profitieren vom internationalen Netzwerk mit sieben Büros. Erklärtes Ziel ist es, wettbewerbsfähige, qualitativ hochwertige Schiffsmanagement-Dienstleistungen bereitzustellen. „Die Synergien sind beträchtlich“, sagt Silies. Die immer komplexeren Reporting-Standards etwa in Sachen ESG (Environment, Social, Governance) würden kleinere Unternehmen leicht überfordern. „Die Norweger sind in der Hinsicht Vorreiter.“

Auch mit der Gewinnung von Seepersonal tun sich größere Einheiten oft leichter. Auf dem Weg dorthin ist der deutsch-

norwegische Schiffsmanager Ende vergangenen Jahres einen Riesenschritt weitergekommen: Mit der Übernahme von Zeaborn wird der Standort Hamburg weiter gestärkt. Das Unternehmen betreut dann mehr als 20 teilweise namhafte externe Kunden und rund 130 Schiffe in unterschiedlichen Segmenten.

**| Klimaschutz im Blick |** Sich weiterentwickeln als Unternehmen und als Branche: Das betrifft ganz besonders das Thema Dekarbonisierung. MPC Capital entwickelt seit 2007 Projekte im Bereich erneuerbare Energien und ist einer der größten Player in Lateinamerika und in der Karibik. Der Gedanke, dass das auch ein Baustein für maritime Energieinfrastruktur sein kann, liegt nicht allzu fern. „Die Sektoren verzahnen sich“, beobachtet Baack. Dazu passt, dass die Gruppe an Ineratec beteiligt ist. Das Unternehmen baut in Frankfurt eine Pionier-Anlage zur Herstellung von synthetischen, klimafreundlichen E-Fuels.

Und es geht auch ganz praktisch voran: „Wir haben als erster Tonnage-Provider Schiffe mit Dual-Fuel-Antrieb bestellt, die mit Methanol fahren können“, sagt MPCC-Co-Chef Fuhrmann. Das erste „Greenbox“-Schiff soll Ende des Jahres ausgeliefert werden. Zwei Ecobox-Schiffe einer Sechser-Serie mit 5.500 TEU sind bereits am Start: Im konventionellen Betrieb spart das Ecodesign rund 20 Prozent Treibhausgas ein, nach der Umrüstung auf grünes Methanol wären es mehr als 90 Prozent.

MPC bringt sich außerdem aktiv beim Maersk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping ein. MPC-Capital-Chef Baack sieht Thinktanks und Plattformen für den Know-how-Transfer als essenziell für die Zukunftsfähigkeit der Branche an. Dazu zählt er ausdrücklich auch die Fachleute beim Verband Deutscher Reeder: „Es ist wichtig, dass man sich bei Themen wie dem EU-Emissionshandel austauscht und mit einer Stimme spricht.“ Auch das



Schifffahrt ist ein sehr emotionales Geschäft – wer ein Jahr bleibt, bleibt fürs Leben.“

Dr. Michael Silies, Geschäftsführer  
Wilhelmsen Ahrenkiel Ship Management

VDR-Engagement für die Nachwuchsgewinnung sei wichtig. „Den meisten ist gar nicht klar, was für ein breites Spektrum an Berufen man in der maritimen Branche hat“, ergänzt Silies. „Wir beschäftigen nicht nur Schifffahrtskaufleute und Inspektoren, sondern auch Chemiker und Data Scientists.“ So betreibt MPC mit Waterway IT einen eigenen Dienstleister, der die Digitalisierung des Unternehmens und insbesondere die Land-See-Kommunikation voranbringt und auch externen Kunden offensteht.

Neue Technologien testen, neue Chancen nutzen, neue Märkte ins Visier nehmen: Das maritime MPC-Team sieht sich hier gut aufgestellt: Mehr als die Hälfte der MPCC-Schiffe ist schuldenfrei, die Zusammenarbeit innerhalb der Unternehmensgruppe ist eng, der Rückhalt durch die Eigentümerfamilie groß. Und der Standort Hamburg bleibt ein solider Anker für das Engagement in aller Welt. ■■■



**MARKEN  
AN BORD**

FOLGE 1:  
**DEICHMANN**

# Schuhe per Schiff

| Serie | Wie kommt die Ware zu den Kunden, welche Rolle spielt die Schifffahrt dabei? Logistik-Verantwortliche im Gespräch. Teil 1: Marcus Jenner von DEICHMANN, Europas größtem Schuhhändler.



**?** Was sind Ihre persönlichen Gedanken und Assoziationen, wenn Sie an die Schifffahrt denken?

**Marcus Jenner:** Die Schifffahrt spielt eine wichtige Rolle für den weltweiten Transport von Waren und Menschen. Die Einführung des Containertransportes in den 1960er-Jahren und die Weiterentwicklung bis heute haben die Globalisierung erst möglich gemacht. Denn Container transportieren etwa 60 Prozent des Volumens des globalen Seehandels. Gerade für Industrieländer ist die Logistik in der Schifffahrt mit Blick auf Massengüter von großer Bedeutung. Schiffe, die heute 24.000 TEU transportieren können, sind allein von ihrer Größe beeindruckend und zeigen, wie stark die Schifffahrt die Lieferketten beeinflusst.

**?** DEICHMANN ist Europas größter Schuhhändler. Inwiefern ist die Schifffahrt ein entscheidender Bestandteil Ihres Geschäftsmodells?

**Jenner:** Zu den Prinzipien der Warenbeschaffung gehört bei DEICHMANN seit vielen Jahren eine verantwortungsvolle Gestaltung von Liefer- und Wertschöpfungsketten. Die entsprechenden Regeln werden durch einen „Code of Conduct“ definiert und durch entsprechende Kontrollen regelmäßig überprüft. Unsere Artikel gelangen auf dem Seeweg nach Europa und werden von dort über Distributionszentren in die einzelnen Filialen transportiert. Für den größten Teil unserer Transportwege nutzen wir hierbei Schiff und Bahn – nicht die schnellsten, aber die im Hinblick auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen mit Abstand effizientesten Arten des Gütertransportes.

Als Einzelhändler haben wir keine eigenen Produktionsstätten, sondern wir beziehen unsere Schuhe von Lieferanten, mit denen wir häufig schon lange zusammenarbeiten. Wir kaufen die Schuhe bei Produzenten in rund 40 Ländern weltweit ein. Traditionell spielt Asien eine große

Wir setzen beim Transport auf den nachhaltigeren Seeweg.

**Marcus Jenner, Vice President Inbound Logistics bei DEICHMANN SE**

Rolle in der globalen Textil- und Bekleidungsindustrie. Auch 80 Prozent der weltweit produzierten Schuhe werden in Asien, schwerpunktmäßig in China und Vietnam, hergestellt – da ist auch das Sortiment von DEICHMANN keine Ausnahme.

**?** Was würde es für Ihr Geschäftsmodell bedeuten, wenn es keine Schiffstransporte gäbe?





**Fotomontage.** Die DEICHMANN-Schuhe kommen meist per Schiff nach Deutschland – allerdings natürlich in Containern ohne das bekannte Markenlogo.



## Erfolg seit 111 Jahren

••• DEICHMANN ist in 34 Ländern aktiv. In Deutschland arbeiten rund 17.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 1.400 Filialen sowie in der Verwaltung und in mehreren Zentrallagern zur Verteilung der Schuhe für die DEICHMANN SE. Das Deutschland-Geschäft macht mit 2,8 Milliarden Euro ein Drittel des Gruppenumsatzes aus. Mehr als 70 Millionen Paar Schuhe verkaufte der Händler 2023 hierzulande.

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



**Schuhhändler.** Seit seiner Gründung in Essen-Borbeck im Jahr 1913 ist DEICHMANN ein Familienunternehmen.

**Jenner:** Die Logistikprozesse würden ohne den Schiffstransport deutlich teurer werden. Die Wahl zwischen Luft- und Seefracht hängt normalerweise von Faktoren wie der Größe, der Menge, dem Gewicht oder dem Inhalt der Fracht ab – und davon, wie schnell man die Waren benötigt. Wir bei DEICHMANN setzen bei unseren Kapazitäten – wie gesagt – auf den nachhaltigeren Seeweg.

Auch wenn wir immer alles versuchen, steigende Kosten nicht 1:1 auf die Kundenseite weiterzureichen, hätte eine deutliche Verteuerung der Logistik möglicherweise am Ende schon eine finanzielle Auswirkung auf die Produktangebote.

**? Wie gehen Sie mit Herausforderungen wie geopolitischen Konflikten um – die auch Auswirkungen auf die Schifffahrt haben –, um die Kontinuität Ihrer Lieferketten sicherzustellen?**

**Jenner:** Wir haben bereits vor längerer Zeit die Logistik in unsere eigenen Hände genommen, indem wir die Lieferungen in den einzelnen Ländern konsolidiert und Frachtraten selbst verhandelt haben. Durch diese Maßnahmen haben wir mehr Flexibilität und Raum für pragmatische Lösungen gewonnen. Langfristige Vereinbarungen mit den Reedern machen es uns aber auch möglich, unsere Lieferkette stabil zu halten und auf neue Herausforderungen zu reagieren.

Kontinuierlich sind wir dabei, mit unseren Partnern immer wieder neue Ansätze zu suchen, um eine gute Zusammenarbeit und eine Stabilität der Lieferkette auch bei solch speziellen Vorkommnissen wie in den letzten Jahren zu gewährleisten. Dabei ist es aber wichtig, dass alle am Prozess beteiligten Parteien – also auch die Reeder – Eigeninteressen hinter langfristigen Lösungen der Zusammenarbeit anstellen. |••



# Angriff auf die Routenführung

**| Sicherheit |** GPS-Störsignale sind eine wachsende Gefahr für die Schifffahrt – das zeigen aktuelle Vorfälle in der Ostsee. Doch es gibt technische Gegenmaßnahmen, mit denen sich Reeder wirksam schützen können. Text: Gunther Meyn

Er ist nur wenige Zentimeter groß, hat eine kleine Antenne und passt in jeden Zigarettenanzünder: Ein GPS-Störsender fürs Auto lässt sich bereits für 60 Euro im Internet bestellen. Genutzt wird die kleine Box meist von Berufskraftfahrern, die nicht getrackt werden möchten – etwa, um mal unbemerkt eine ausgiebigere Kaffeepause einzulegen. Einfach den Jammer einschalten, und die GPS-Ortung wird blockiert. Klingt zunächst harmlos, ist aber illegal. Wer erwischt wird, dem droht ein Bußgeld von 50.000 Euro.

Zu Recht. Denn schon kleine Geräte können eine Menge Schaden in der Umgebung anrichten. „Ein Lkw, der mit eingeschaltetem Jammer auf einer Autofahrt steht, ist eine echte Gefahr für das Navigationsequipment auf der Schiffsbrücke“, erklärt Ralf Ziebold, Abteilungsleiter Nautische Systeme beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V (DLR).

Welche konkreten Auswirkungen Jamming-Attacken auf Schiffe haben, hat das DLR im Rahmen einer Messkampagne in der Ostsee ermittelt – unter kontrollierten Bedingungen, versteht sich. Ergebnis:

„Das GPS-Signal war weg, somit fehlten auch die Positionsdaten auf der ECDIS-Karte“, berichtet Ziebold. Auch der Kompass und die Walkie-Talkie-Kommunikation wurden beeinflusst – also alle Geräte, die auf globale satellitengestützte Ortungssysteme (GNSS) wie GPS zurückgreifen.

Die größte Gefahr geht allerdings nicht von zivilen, sondern von militärischen Störmanövern aus – das gilt umso mehr seit dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine. Für mediale Schlagzeilen sorgte Anfang des Jahres der ominöse „Baltic Jammer“ – ein großflächiges, wiederholt auftretendes Störsignal, das vom Baltikum über Polen bis tief in den Nordosten Deutschlands reichte (siehe Grafik rechts). Laut Bundesverteidigungsministerium ist es mutmaßlich „russischen Ursprungs“.

## **| Manipulierte Signale als Worst-Case |**

Besonders gefürchtet sind sogenannte Spoofing-Attacken. Anders als beim Jamming werden die Satellitensignale hier nicht einfach nur gestört, sondern imitiert. Ziel ist es, dem Schiff eine falsche Position vorzugaukeln – und es schlimmstenfalls



**Expertise.** Ralf Ziebold vom DLR-Institut für Kommunikation und Navigation entwickelt in seinem Fachbereich Anti-Jamming- und -Spoofing-Systeme.

auf einen falschen Kurs zu führen. „Auf See ist Spoofing technisch jedoch sehr aufwendig“, erklärt Ziebold. „Zudem müsste ein Angreifer dem Schiff über längere Zeit in Sichtweite folgen.“

Deutlich größer ist die Gefahr übrigens bei Flugzeugen und Drohnen, die ebenfalls auf GNSS angewiesen sind. Denn im Luft-



**Störkräfte.** Eine großflächige GPS-Attacke erfasste Anfang 2024 zahlreiche Ostsee-Anrainerstaaten.

raum können die Signale auch Objekte in großer Entfernung attackieren, solange noch Sichtkontakt zum Jammer besteht.

Dennoch: An potenziellen Opfern mangelt es auch auf dem Wasser nicht. Allein in der Ostsee fahren zu jeder Uhrzeit im Schnitt etwa 2.000 Schiffe, etwa 95 Prozent davon sind Frachtschiffe. Im Herbst 2022 gab es laut einem NDR-Bericht einen Vorfall bei einer dänischen Fährreederei. Der betroffene Katamaran empfing für rund zehn Minuten kein GPS-Signal. Das Ganze ging glücklicherweise glimpflich aus.

Attacken auf Schiffe deutscher Reedereien sind bislang zwar nicht bekannt, doch die Branche ist gewarnt und für das Thema sensibilisiert. „Wir etablieren auf unseren Schiffen ISM-Prozeduren zum Thema GPS-Jamming und -Spoofing, um Gefahren frühzeitig zu erkennen und entsprechend zu reagieren“, sagt etwa Michael Guldmann Petersen, COO der deutsch-dänischen Reederei Scandlines. So nutzt die Reederei auf ihren Fahrtrouten unter anderem eine Back-up-Navigation mittels terrestrischer Antennen und macht sich so ein Stück weit unabhängig von GPS & Co.

Auch bei der Flensburger Reederei FRS, die weltweit Fährlinien betreibt, ist man vorbereitet. Insbesondere die Crews der Ostseeflotte, darunter Fähr- und Offshore-Schiffe, sind laut Unternehmensangaben darauf vorbereitet, im Ernstfall zügig technische Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

**| Wirksame Schutzmaßnahmen |** Zwar geht es für kurze Zeit auch mal ohne GPS. Erfahrene Nautiker nutzen dann alternative Positionsbestimmungen wie das gute alte Radar sowie die klassische Koppelnavigation mittels Seekarte, Magnetkompass und Karte. Doch das ist nur eine Notlösung: In der modernen Schifffahrt sind zuverlässige technische Schutzsysteme gegen Jamming- und Spoofing-Attacken gefragt. An Lösungen mangelt es nicht.

Eine solche hat unter anderem das brandenburgische Unternehmen Veinland (SMM Halle B6, Stand 412) entwickelt. „Unser SAJO-System nutzt eine ausgeklügelte Technologie zur Erfassung von Positionsdaten und erkennt GNSS-Spoofing-Angriffe, indem es mittels Plausibilitätschecks zwischen echten Satellitensignalen und

manipulierten Signalen unterscheidet“, so Geschäftsführer Gerald Rynkowski.

An störsicheren Kommunikationssystemen für die Schifffahrt arbeiten auch die Navigationsexperten beim DLR. Derzeit entwickelt man dort intelligente GNSS-Empfänger, bei denen mithilfe einer Multiantennen-Array-Konstruktion Störsignale zuverlässig unterdrückt werden. „Das System werden wir – neben anderen Lösungen – auch auf der SMM vorstellen“, so Ziebold. Er ist sich sicher: „Für Reedereien werden die Themen Jamming und Spoofing in Zukunft weiter an Relevanz gewinnen.“ | ●●

### Stand der Technik



DLR

●●● Das DLR präsentiert auf der SMM technische Innovationen für die Schifffahrt.

→ Halle B6, Stand 437

# „Infrastruktur ist ein Marathon“

**| Interview |** Der neue Leiter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Eric Oehlmann, über die Bedeutung von Flüssen und Kanälen und die Realisierung von Baumaßnahmen in Zeiten knapper Kassen.

**? Herr Oehlmann, Sie sind seit Anfang des Jahres Leiter der GDWS.**

**Was bringen Sie für den Job mit?**

**Eric Oehlmann:** Vor allem Führungserfahrung und Gestaltungsfreude. Ich bringe die Dinge gerne nach vorne. Das passt hervorragend zu den anstehenden Herausforderungen in der GDWS und der WSV. Ich denke da z.B. an den Generationenwechsel und den Fachkräftemangel.

Ferner bin ich ein „Infrastrukturprofi“. Ich habe viele Erfahrungen mit komplexen Infrastrukturprojekten im Verkehrsbereich gesammelt. Es gibt viele Parallelen im Bereich der Wasserstraßen zu meinen bisherigen Tätigkeiten, z.B. die Bau- und Planungsvorschriften, die behördlichen Strukturen, das Spannungsfeld zwischen dem Bau von Infrastruktur und ökologischen Anforderungen.

**? Warum sind Wasserstraßen und die dazugehörigen Bauwerke wichtig für Deutschland?**

**Oehlmann:** Die Wasserstraßen einschließlich der Schleusen, Wehre und Hebewerke sind unverzichtbar für die Versorgung der Gesellschaft. Durch eigene Umschlagsanlagen ist z.B. die Industrie direkt an die Wasserstraßen angebunden. Die deutschen Flüsse und Kanäle stellen einen sicheren und umweltfreundlichen Transportweg dar und verfügen – anders als Straßen und Schienen – über freie Transportkapazitäten. Ein Binnenschiff kann die Ladung von 150 Lkws transportieren. Auch für Schwerlasttransporte, sperrige Güter und Gefahrstoffe bieten die Wasserstraßen ideale Voraussetzungen.

**? Welche Bedeutung haben Wasserstraßen der GDWS speziell für die Seeschifffahrt?**

**Oehlmann:** Die Seeverkehrswege einschließlich unseres leistungsfähigen Verkehrsmanagements mit Verkehrszen-



**Brunsbüttel.** Die Schleusenanlagen des Nord-Ostsee-Kanals sind für die GDWS ein Dauerthema.

tralen, Mehrzweckschiffen und auch dem Seelotswesen tragen entscheidend zur Sicherstellung des Außenhandels und damit zu unserer Versorgung bei. Rund 60 Prozent unseres Im- und Exportes werden über den Seeverkehr abgewickelt. Die in den deutschen Seehäfen gelöschten Güter werden dann auch über die Binnenwasserstraßen in Deutschland verteilt – und das ohne Stau.

**? Wo sehen Sie den dringendsten Handlungs- bzw. Investitionsbedarf – und steht dafür in Zeiten knapper Haushaltskassen genug Geld zur Verfügung?**

**Oehlmann:** Wir planen und realisieren derzeit ca. 1.500 Bauvorhaben. In den kommenden Jahren werden vermehrt Planungsleistungen in Bauleistungen übergehen. Im Bundeshaushalt 2024 stehen rund 1,8 Milliarden Euro bereit, das ist eine leichte Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Wir sind in der Lage, noch mehr Mittel umzusetzen. Wichtig für die WSV ist eine verlässliche Mittelbereitstellung. Ich bin optimistisch, dass wir in Zukunft einen sukzessiven Anstieg der Investitionen er-

reichen werden. Denn Infrastruktur ist ein Marathon, kein Sprint!

**? Wo wollen Sie besondere inhaltliche Schwerpunkte Ihrer Arbeit setzen?**

**Oehlmann:** Ich möchte meine Behörde zukunftsstark aufstellen und den Wasserstraßen mit unseren Systempartnern aus Industrie und Transportgewerbe eine größere Bedeutung verschaffen. Besonders wichtig für mich ist es, die Möglichkeiten der Digitalisierung und auch der künstlichen Intelligenz zu nutzen. Im Bereich der remotegesteuerten Schifffahrt sehe ich ein großes Potenzial. Wir unterstützen bereits den Prozess der Zulassung dieser Schiffe.

Wir wollen Innovationstreiber sein, indem wir den Rahmen setzen für die maritime Wirtschaft und Logistik. Auch eigene Einsatzmöglichkeiten treiben wir voran, z.B. bei den Fähren am Nord-Ostsee-Kanal. Für mich geht es darum, den Weg frei zu machen für innovative Entwicklungen.

**? Verwaltungsbehörden gelten vielfach als unbeweglich und wenig serviceorientiert. Welche Impulse wollen Sie Ihrer Behörde da geben – auch mit Blick auf das Thema Digitalisierung?**

**Oehlmann:** Das ist ein pauschales Vorurteil gegenüber dem öffentlichen Dienst, das ich für meine 12.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht gelten lasse. Wir bearbeiten in der WSV rund 16.000 Aufgaben mit einer enormen Bandbreite. Meine Leute sind hoch motiviert und halten den Laden engagiert am Laufen. Flexibilität und die Weiterentwicklung unserer Aufgaben und Prozesse ist zentraler Kern und Markenzeichen unserer Behörde.

Hier setzt auch unser Changeprozess an. Digitalisierung hilft uns dabei, unsere Prozesse zu straffen und schneller zu werden. Der Einsatz von KI, z.B. bei der Antragsbearbeitung, ist der richtige Weg.



## VITA

**Eric Oehlmann**

- geboren 1966 in Hannover
- Jurastudium in Hannover
- ab 2005 Niedersächsisches Innenministerium
- 2011 Leiter Landesvertretung Schleswig-Holstein in Berlin
- 2012 bis 2020 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Niedersachsen
- 2020 bis 2023 Präsident der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- seit Januar 2024 Leiter der WSV, zu der die Generaldirektion in Bonn und die regionalen Ämter gehören

**? Stichwort kritische Infrastruktur: Inwiefern ist das Thema Sicherheit gegen äußere Einflüsse noch stärker in den Fokus gerückt?**

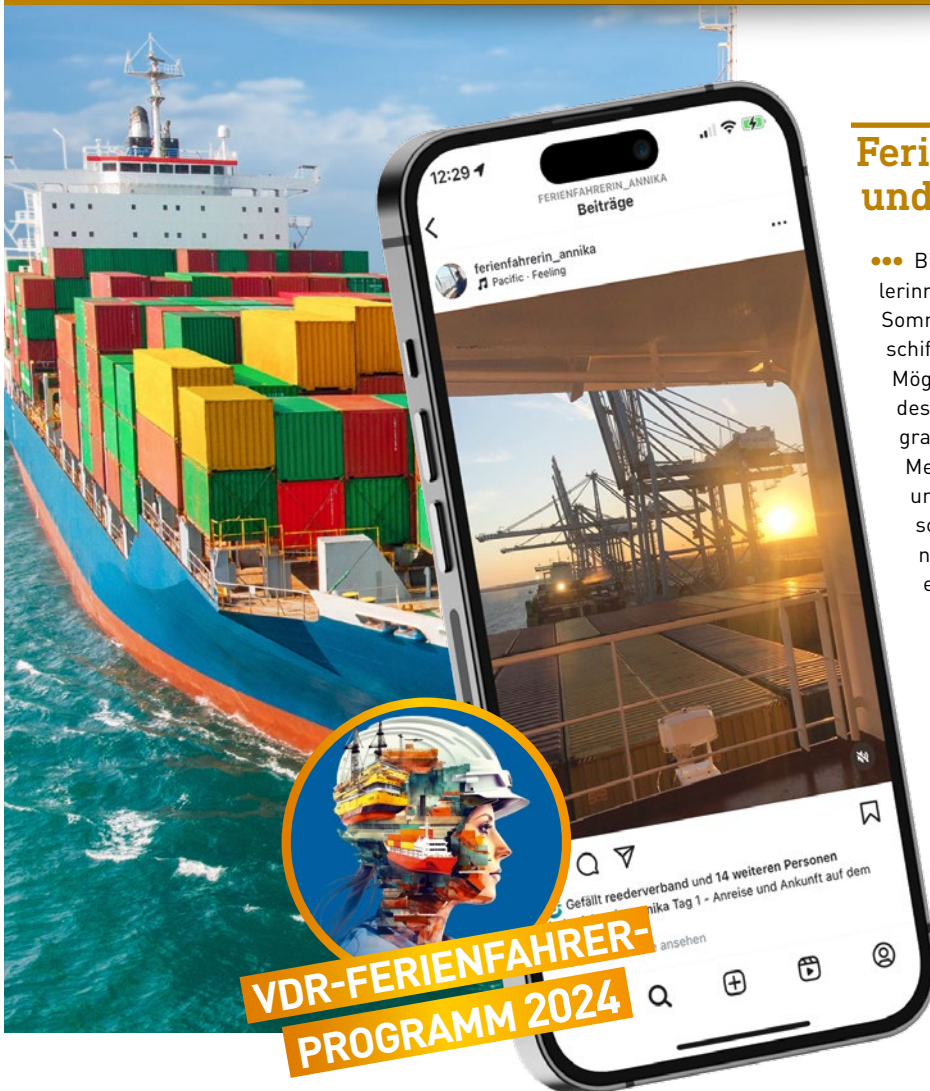
**Oehlmann:** Die Coronapandemie und der Ukraine-Krieg haben gezeigt, wie unverzichtbar der Betrieb unserer Wasserstraßen und Bauwerke ist. In den vergangenen Krisen waren wir gut aufgestellt und haben ein stabiles Rückgrat für die Infrastruktur bewiesen. Auch in Zukunft werden wir diesem Bereich weiter verstärkt Aufmerksamkeit widmen.

**? Der Ausbau von Wasserstraßen ist fast immer mit Eingriffen in die Natur verbunden. Wie gehen Sie da mit Kritik um?**

**Oehlmann:** Kritik ist wichtig. Wir nehmen diese sehr ernst. Festzuhalten ist, dass wir in der Regel im Bestand arbeiten und selten neu bauen. Überall, wo es möglich ist, werden Hinweise aufgenommen. Verstärkt bieten wir auch den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort an. Die Ertüchtigung unserer Flüsse und die Berücksichtigung ökologischer Belange wird bei uns integrativ geplant und umgesetzt. Das ist unser gesetzlicher Auftrag. Überall dort, wo wir bei unseren Baumaßnahmen in die Natur eingreifen, sorgen wir auch für einen Ausgleich oder Ersatz.

**? Nicht nur die maritime Wirtschaft, auch die zuständigen Ämter beklagen Fachkräftemangel. Wie wollen Sie da gegensteuern?**

**Oehlmann:** Wir bieten gute Arbeitszeitmodelle, attraktive Zulagen, Jobticket etc. An der Hochschule Bochum haben wir einen Dualen Studiengang Bauingenieurwesen eingerichtet, und in Hamburg besteht seit 2018 eine Kooperation mit der Helmut-Schmidt-Universität. Wir vergeben Stipendien an Studierende. Und für die handwerklichen Berufe haben wir zwei eigene Ausbildungszentren. Hervorheben möchte ich das Karriereportal auf unserer Webseite mit Informationen rund um Ausbildung, Studium und Beruf. Der Fachkräftemangel bleibt eine große Herausforderung für uns, der wir uns stellen. Wir werden weiterhin auf allen Ebenen Sicherheit und Qualität gewährleisten. |●●



Fotos: Instagram, AUUSanAKUL-/Yellow Boat - stock.adobe.com

## VDR-FERIENFAHRER-PROGRAMM 2024

## Ferienfahrer: Schülerinnen und Schüler stechen in See

●●● Bis zu vier Wochen haben insgesamt 42 Schülerinnen und Schüler aus ganz Deutschland in den Sommerferien das Arbeiten an Bord eines Containerschiffes, Massengutfrachters oder Schleppers erlebt. Möglich macht dies das Ferienfahrer-Programm des Verbands Deutscher Reeder (VDR). „Unser Programm ist eine einzigartige Gelegenheit für junge Menschen, das maritime Leben kennenzulernen und gleichzeitig interessante Menschen aus verschiedenen Kulturen zu treffen. Es bietet nicht nur Abenteuer und Abwechslung, sondern auch eine solide Grundlage für eine mögliche Karriere in der Schifffahrt. Der Bedarf an Fachkräften in unserer Branche ist hoch“, erklärt Holger Jäde, Referent für Ausbildung beim VDR.

In diesem Jahr waren die Jugendlichen auf Schiffen von folgenden Reedereien unterwegs: Hapag-Lloyd, Fairplay, F. Laeisz, Hartmann Reederei, Offen Group, Briese Research, Peter Döhle, Claus Rodenberg, FRS und Lotsbetriebsverein. Die Reisen führen sie an unterschiedlichste Orte auf der Welt.

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

**Bordromantik.** Die begeisterten Ferienfahrerinnen und -fahrer teilen ihre Erlebnisse an Bord über Social-Media-Plattformen.

**Umrüstung.** Die gleichstrombasierte Stromverteilung erlaubt die einfache Integration von Batterien und Brennstoffzellen.



Foto: Piotr Makhotin, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons

## ABB-System macht „Amera“ effizienter

●●● Um die Effizienz und Nachhaltigkeit seiner Flotte weiter zu verbessern, hat das deutsche Kreuzfahrtunternehmen Phoenix Reisen sein 205 Meter langes Schiff „MS Amera“ mit einer Kapazität von 835 Passagieren modernisiert. Das Schiff ist nun als erstes Kreuzfahrtschiff mit der „Onboard DC Grid“-Energiesystemplattform von ABB und außerdem mit einem Landanschluss ausgestattet, um Effizienz und Sicherheit zu verbessern und Emissionen zu senken. Das Schiff wird von Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) bereedert.

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

## HL-Nachwuchs: Willkommen an Bord!

●●● Anfang August haben 66 junge Männer und Frauen ihre Ausbildung bei Hapag-Lloyd in Hamburg begonnen. Einige der Auszubildenden werden traditionelle maritime Berufe erlernen, darunter 14 Schiffsmechaniker:innen und 18 Offiziersassistent:innen (14 im nautischen, drei im technischen und einer im elektrotechnischen Bereich). Weitere 17 Auszubildende werden Landberufe wie Schifffahrtskaufmann/-frau erlernen. Darüber hinaus qualifiziert Hapag-Lloyd 17 duale Bachelor-Studierende an der HSBA sowie an der Nordakademie. [www.hlag.com](http://www.hlag.com)



Foto: Hapag-Lloyd AG

**Empore.** Auszubildende in der Hapag-Lloyd-Zentrale am Ballindamm.

Foto: IOW / K. Beck



**Verleihung.** Preisträger Hagen Buck-Wiese (Mitte) mit IOW-Direktor Oliver Zielinski (l.) und Klaus Küper (r.), Leiter von Briese Research.

## Briese-Preis für Forschung zu Braunalgen

Der Briese-Preis 2023 geht an Dr. Hagen Buck-Wiese vom Max-Planck-Institut für Marine Mikrobiologie in Bremen. Die Jury würdigt seine herausragende Forschung, die wesentlich zum Verständnis beiträgt, wie mit Kohlenhydraten geschieht, die Meeresalgen durch Photosynthese bilden, und ob der darin gebundene Kohlenstoff langfristig der Atmosphäre entzogen wird. Der mit 5.000 Euro dotierte Preis wird von der Leeraner Reederei Briese gestiftet und vom Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW) wissenschaftlich betreut. [www.briese-research.de](http://www.briese-research.de)

## Sterneküche auf der „Europa“

Kulinarik an Bord: Zehn Spitzenköche mit insgesamt 15 Michelin-Sternen und vier Hauben: Zum 18. Mal hat sich das Pooldeck des Kreuzfahrtschiffs „Europa“ im Hamburger Hafen in eine Feinschmeckermeile verwandelt. Ausgewählte Spitzenköche, renommierte Winzerinnen und Winzer, ein Pâtissier sowie ein Käse-Affineur und weitere Akteure aus sechs Ländern präsentierten den Gästen ihre individuellen Meisterwerke. Gastgeber war „Europa“-Küchenchef Tillman Fischer. [www.hl-cruises.de](http://www.hl-cruises.de)



Foto: Hapag-Lloyd Cruises

## Piraterie: Geiselnahme, Entführung, Bedrohung

Neben der Bedrohung der Handelsschifffahrt im Roten Meer durch Huthi-Rebellen bleibt auch Piraterie ein Gefahrenherd für die Schifffahrt. Laut International Maritime Bureau (IMB) kam es im ersten Halbjahr zu 60 Vorfällen von bewaffneten Raubüberfällen auf Schiffe. Dabei wurden 46 Schiffe geentert, acht berichteten von versuchten Angriffen, vier wurden gekapert, und zwei wurden beschossen. Von Marinesoldaten der Operation ATALANTA vereitelt wurde Ende Mai der versuchte Überfall auf den Frachter „Basilisk“ der Hamburger Reederei Minmarine MPP Shipmanagement (Auerbach/Minship). Die Besatzung hatte sich in den Schutzraum zurückgezogen. [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org)

**Schutzauftrag.** Die spanische Fregatte „Canarias“ eskortiert den deutschen Mehrzweckfrachter „Basilisk“.

Foto: EUNAVFOR



### IMPRESSUM

## Deutsche Seeschifffahrt

#### Verlag/Herausgeber

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

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

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

#### Redaktion

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

#### Anzeigen

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2024

#### Abonnements und Vertrieb

DATA Service GmbH  
Abonnementbetreuung  
Doris Krüger, 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

Hamburg Messe und Congress/Michael Zapf

#### Druck

Merkur Druck GmbH  
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

#### Abonnementpreis

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

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:  
5.700 Exemplare



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



# „Es gibt nicht den einen Typ Frau an Bord“

| Folge 3 | Swana Kißmann fährt bei der Reederei Rodenberg als Erste Offizierin. Auf der „Millerntor“ spricht sie offen über die Herausforderungen, die sie als Frau in der Schifffahrt meistert – und warum sie ihren Beruf trotz einiger Widrigkeiten liebt.

Text: Sabrina Junge; Fotos: Jan Frederik Marx, [offenblende.de](http://offenblende.de)



**H**ungrig gräbt sich der Kran in den riesigen Haufen an der Kaikante. Mit voller Schaufel schwenkt er rüber zur „Millerntor“ und lässt die Holzsnipsel in den Bauch des grün-weißen Schiffes rieseln. Es staubt, der Geruch von feuchtem Holz liegt in der Luft. Vom Deck aus beobachtet Swana Kißmann das Geschehen. Als Erste Offizierin ist sie im Hafen für die Beladung zuständig. „Im Vorfeld habe ich schon die Leerstellendichte berechnet und geprüft, was und wie viel wir laden“, erklärt sie. Seit Oktober 2023 fährt sie für die Lübecker Reederei Rodenberg. Das Besondere: „Wir transportieren nur Holz. Ich checke also vor allem, um welchen Holztyp es sich handelt und ob es dafür bestimmte Auflagen gibt.“

„Ich koordiniere die Jungs an Deck, teile ihnen Aufgaben zu. Bei einem Decksrundgang habe ich mir vorher schon ein Bild gemacht, ob irgendwo etwas repariert werden muss. Das liegt alles in meiner Verantwortung.“ In ihrer Co-Chefinnen-Rolle fühlt sich Kißmann wohl. „Ich habe schon als Dreikäsehoch beim Spielen auf dem Piratenschiff gern Anweisungen gegeben. Das liegt mir wohl im Blut“, sagt sie und lacht. Dabei ist sie die erste Seefahrerin in ihrer Familie. Geboren ist sie im Ruhrpott, mit ihrer Familie jobbedingt aber viele Male quer durch Deutschland gezogen. „Ich mag dieses Unterwegs-



**Perspektive.** „Einfach mal ausprobieren“: Das empfiehlt Swana Kißmann Frauen, die sich für Jobs in der Schifffahrt interessieren.

sein. Zu Hause ist für mich nicht der Ort, sondern die Menschen um mich herum“, so Kißmann. Auch immer wieder „die Neue“ zu sein, sei für sie kein Problem. Im Gegenteil: „Dadurch habe ich mich recht charakterfest entwickelt. Und das Fernweh passt ja auch gut zur Schifffahrt“, sagt sie und grinst.

**| Erste Liebe |** Meer und Kißmann klingt nach einem „Perfect Match“. Dass sie in der Schifffahrt gelandet ist, war aber purer Zufall: „Nach dem Abitur mit 16 Jahren wusste ich nicht, in welche Richtung es gehen soll. Also habe ich erst mal Theologie studiert, weil mich die alten Sprachen und die Geschichte interessiert haben“, erinnert sich Kißmann. Nach drei Jahren bricht sie das Studium ab. „Das passte einfach nicht.“ Im Urlaub bei einer Seehundbänke-Rundfahrt der Schlüsselmoment: „Ich habe den Offizier bei seiner Arbeit beobachtet und bin dann ganz frech zu ihm rüber und habe ihn gefragt, wie er zur Schifffahrt gekommen ist. Da habe ich →



**Besatzung.** Auf der „Millerntor“ fährt Swana Kißmann mit acht bis neun Kollegen.

## Claus Rodenberg Waldkontor

••• Das schleswig-holsteinische Unternehmen wurde 1987 von Claus Rodenberg gegründet und hat sich seitdem zu einem führenden Akteur in der Forstwirtschaft entwickelt. Ein Großteil des Holzes wird über den Seeweg zu internationalen Märkten verschifft. Zu den Hauptzielen gehören Länder in Europa, aber auch asiatische Märkte. Die Häfen in Norddeutschland, insbesondere an der Ostsee, dienen als zentrale Umschlagplätze für den Export. Zur Flotte zählen neben „Millerntor“, „Große Freiheit“, „Reeperbahn“ und „St. Pauli 2“.

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

→ das erste Mal von den nautischen Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten gehört.“

Von da an geht alles ganz schnell. Kißmann absolviert 2017 das Basic Safety Training und schreibt parallel Bewerbungen für die Ausbildung zur Nautischen Offiziersassistentin (NOA). Wenige Monate später sitzt sie dann bereits im Flieger zu den Bahamas, um an Bord des Containerschiffs „Jennifer Schepers“ der Harener Reederei HS Schifffahrt zu gehen. „Meine erste große Liebe“, sagt Kißmann und lacht. Sie denkt gerne an ihre ersten sechs Monate auf See zurück – trotz Maschinenschadens und langer Liegezeit: „Die Mannschaft und die Offiziere waren toll. Sie haben mir viel beigebracht – von der Decksarbeit über die Navigation bis hin zu Aufgaben im Maschinenraum.“

Aber sie lernt dort auch die Schattenseiten des vermeintlichen „Männerberufs“ kennen: Einer der Ingenieure wechselt kein Wort mit ihr. Seine Begründung: Frauen gehören nicht an Bord.

**| Mehr Diversität an Bord |** Abfällige Kommentare, unangemessenes Verhalten: Selbst jetzt als Offizierin kommt es immer wieder vor, dass Kollegen sie nicht ernst nehmen. Mittlerweile geht sie damit pragmatisch um: „Ich sage denen ganz deutlich, dass sie eine Grenze überschritten haben – dann ist meistens Ruhe. Und nach zwei Wochen Zusammenarbeit an Bord wissen eh alle: Die macht ihren Job richtig.“ Kißmann sieht das Problem vor allem darin, dass viele Männer noch nie mit einer Frau gefahren sind. „Egal, welche Nationalität die Männer haben: Sie haben Vorurteile. Denken, Frauen können nicht anpacken oder lackieren sich nur die Nägel.“

Für sie liegt die Lösung auf der Hand: Es braucht mehr Frauen an Bord. So würde auch das Vorurteil des „Männerjobs“ aus den Köpfen verschwinden – bei beiden Geschlechtern. „Es gibt nicht den einen Typ Frau in der Schifffahrt. Mädels, ihr müsst keine Mannsweiber sein, um den Job zu machen! Ihr könnt den Beruf in jeglicher Form von Weiblichkeit ausüben – mit langen oder kurzen Haaren, lackierten



**Work-Life-Balance.** In ihren Pausen greift die Offizierin gern zur E-Geige – oder trainiert an ihrem Boxsack.



oder unlackierten Nägeln. Aufs Aussehen kommt es nicht an“, stellt Kißmann klar.

Um den Frauenanteil zu steigern, sei auch mehr Transparenz nötig. „Dass es Probleme an Bord gibt, muss kommuniziert werden, sonst fallen die Frauen später aus allen Wolken.“ Auch sie selbst hat den Wunsch, sich häufiger mit anderen Seefahrerinnen auszutauschen. Ein guter Ansatz ist die Arbeit des Vereins Frauen zur See, findet sie. „An Bord fehlt mir die Ansprechpartnerin: Ich fahre ja fast nie mit Frauen.“ Dieses Mal ist das anders: Eine VDR-Ferienfaherin hat sich angekündigt. „Ich finde das super – sie kann so direkt von meinen Erfahrungen profitieren.“ Trotz einiger Widrigkeiten überwiegt deutlich das Positive: Für Swana Kißmann ist es der schönste Job der Welt. „Er ist hart – gibt einem aber auch so viel zurück. Wo sonst bereist man schon die ganze Welt, lernt Menschen aus verschiedensten Ländern kennen?“ Das nächste Ziel hat die ehrgeizige Offizierin deshalb schon fest im Blick: Kapitänin werden! |●●●



**FOLGE 3:**  
**Swana Kißmann**  
**ALTER** 26 Jahre  
**ARBEITET BEI** Rodenberg  
**MARITIME ERFAHRUNG**  
Ausbildung zur Nautischen Offiziersassistentin (+ Studium)  
**JOB-HIGHLIGHTS**  
Meerestiere hautnah erleben;  
die erste Pazifik-Überquerung

Illustration: Igor Link - stock.adobe.com

# Gelebte Vielfalt

**D**iversity, Equity and Inclusion (DEI): BSM hat sich hier ehrgeizige Ziele gesetzt und bietet für 30 Prozent des Landpersonals Schulungsprogramme zu integrativem Verhalten an. Das Schulungsprogramm für psychische Gesundheit haben bereits mehr als 3.500 Seeleute und Beschäftigte an Land absolviert.

Im Jahr 2023 erreichte BSM wichtige Meilensteine: Zwei Frauen wurden in den achtköpfigen Vorstand berufen und 31 Prozent der Führungskräfte an Land waren weiblich, was einem Anstieg um fünf Prozentpunkte gegenüber 2022 entspricht. Die BSM ist außerdem Unterzeichner der All Aboard Alliance, einer von führenden Vertretern der maritimen Wirtschaft geleiteten Kooperation zur Beschleunigung der DEI-Bemühungen auf See und an Land.

Darüber hinaus soll das von BSM neu entwickelte Mentorinnenprogramm weiblichen Kadetten mehr Selbstvertrauen geben, um die Herausforderungen des Lebens an Bord eines Schiffes zu meistern, darunter soziale Isolation, Leistungsdruck und geschlechtsspezifische Vorurteile an einem traditionell von Männern dominierten Arbeitsplatz. „Die Einführung unserer Programme für Vielfalt, Gleichberechtigung und Integration wurde im gesamten Unternehmen sehr gut aufgenommen und hat sich positiv auf unsere Mitarbeiter ausgewirkt“, berichtet Irena Kyprianidou, die bei der BSM-Gruppe u.a. für ESG (Umwelt, Soziales, Führung) zuständig ist.

**| Vorbild für die Schifffahrt |** Die Anstrengungen werden auch in der Branche honoriert: Ende Mai hat BSM auf der Maritime People and Culture Conference des internationalen maritimen Personalberatungsunternehmens Spinnaker in London den ersten Preis für die beste HR-Initiative in Sachen Vielfalt, Gleichberechtigung und Integration erhalten. „BSM verdient unsere Glückwünsche für diese Initiativen, die zeigen, dass sich die Unterstützung und Investition in Menschen

**| Engagement |** Umfassende Programme für Diversität, Gleichberechtigung und Integration: Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) hat eine Auszeichnung für die beste HR-Initiative erhalten.

nicht nur finanziell auszahlt“, sagte Phil Parry, Vorsitzender von Spinnaker Global. „Diese Programme sind ein Beispiel für die Art von Vision, die wir in der Schifffahrt brauchen, um Vielfalt, Integration und Sicherheit voranzutreiben und zu fördern.“

Auch „TradeWinds“-Chefredakteur Julian Bray, der bei der Preisvergabe mitwirkte, würdigt das BSM-Programm: „Die

Unterstützung der persönlichen und beruflichen Entwicklung, insbesondere von Seeleuten, ist ein wesentliches Element, um mehr Frauen für die Schifffahrt zu gewinnen“, sagt er. „Was BSM erreicht hat, sieht wie ein einfacher Prozess aus, aber das Engagement, das erforderlich ist, um ihn in die Praxis umzusetzen, ist lobenswert.“ |...



**Übergabe.** Jorunn Eldøy vom Trainingsspezialisten Mintra (2.v.r.) mit den BSM-Mitarbeiterinnen Natalie Pellenz Arnaschus (Recruitment Specialist), Evrydiki Kolokoudia (HRIS Specialist) und Irena Kyprianidou (HR Officer, v.l.).

# Jubiläum an der Waterkant



| **Serie Teil 9** | Die Bremer Seemannsmission feiert 170. Geburtstag. Der älteste Standort Deutschlands ist heute so modern wie nie. Text: Stefanie Langos

**E**mpathie, Offenheit und ehrliches Interesse an den Bedürfnissen der Seeleute: Dieser Dreiklang zeichnete die Bremer Seemannsmission von Anbeginn an aus. 1854 eröffnete der Bremer Reeder und Kaufmann Friedrich M. Vietor ein Haus, in dem Matrosen und Schiffsjungen versorgt und betreut wurden. Vietor dachte

an das Wohl der Seefahrer. Sie sollten vor allem vor den Gefahren geschützt werden, die an Land auf sie warteten – etwa das hart verdiente Geld in den Etablissements und Kneipen rund um den Hafen auszugeben. Das Heim der Seemannsmission wollte dagegen Begegnungsstätte und eine Heimat auf Zeit für die Seeleute sein; ein Schutzraum, in dem sie sich ausruhen und austauschen konnten.

Stephaniviertel in der Bremer Altstadt beheimatet. 2019 hat das Team den neuen Standort im Stadtteil Gröpelingen direkt gegenüber der Shoppingmall „Waterfront“ bezogen.

„Unser neues Domizil bietet optimale Bedingungen für die Seeleute“, sagt Diakon Magnus Deppe, der die Bremer Seemannsmission leitet. Nach dem Einkaufen können sie im Seemannsclub „Light House“ in großzügig gestalteten, lichtdurchfluteten Räumen zwischen Palmen die Seele baumeln lassen und im Idealfall den beengten Alltag an Bord für ein paar Stunden vergessen. „Viele Seeleute



**Engagiert.**

Diakon Magnus Deppe leitet seit 2018 die Seemannsmission in Bremen.

**Einladend.** Modernes

Interieur, stilvolles Ambiente, hanseatisches Understatement – der großzügig gestaltete Club „Lighthouse“ ist seit 2019 Begegnungsstätte für Seeleute, die in Bremen Station machen.





**Revierfahrt.** Das Team der Bremer Seemannsmission im täglichen Einsatz an der Hafenkante. Zum Angebot gehört auch ein Shuttleservice zum Seemannsclub.

sprechen immer wieder vom schönsten und besten Club der Welt“, sagt Deppe. Wer nicht zu Fuß in den modernen Club kommt, wird mit einem der beiden Busse abgeholt.

Deppe und sein Team sind sieben Tage die Woche von 8 bis mindestens 20 Uhr für die Seeleute da. Ihm ist es besonders wichtig, dass täglich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Seemannsmission in den weitläufigen stadtbremischen Häfen unterwegs sind. Allein mit dem Neustädter Hafen hat die Hansestadt den größten Hafen Europas für Stückgut, Schwergut und Projektladungen. Über 1.700 Schiffe laufen Bremen jedes Jahr an. Die gut 25 Haupt-

und Ehrenamtlichen der Seemannsmission begegnen jährlich fast 22.000 Seeleuten an Bord, im Club oder bei Begleitungen.

**| Menschliche Werte |** Schokolade und eine Zeitung aus der Heimat sind fester Bestandteil eines jeden Bordbesuchs. Auch der „Klassiker“ Telefonkarten ist nach wie vor gefragt. Noch elementarer aber sind: Lächeln, Zeit haben, die Seeleute als Menschen wahrnehmen. Begegnungen im Club, Krankenhausbesuche, Hilfe bei ernsthaften Problemen und Notfallseelsorge sind wichtige Bausteine der Arbeit. Als sich in der Coronazeit viele Akteure

von den Seeleuten zurückzogen, war die Bremer Seemannsmission täglich in den Häfen unterwegs. Damals wurden allein durch das Engagement der Bremer Seemannsmission e.V. über 3.000 Seeleute gegen Corona geimpft.

In den vergangenen sechs Jahren hat Magnus Deppe es geschafft, dass die Bremer Seemannsmission in Hafenwirtschaft und Politik gleichermaßen vernetzt und als sehr verlässlicher Partner anerkannt ist. Das 170-jährige Bestehen wird im Oktober typisch hanseatisch begangen, dann kommt Labskaus mit Spiegelei und Rollmops auf die Teller. |●●●



## Maritime Anlaufstelle in der Hansestadt

Bremer  
Seemannsmission e.V.  
Hermann-Prüser-Str. 4  
28237 Bremen  
+49 421/69696235  
E-Mail: bremen@seemannsmission.org  
**Öffnungszeiten:**  
montags bis freitags: 8 bis

ca. 20 Uhr; samstags  
und sonntags auf Anfrage

### ANGEBOTE

- Bordbesuche
- Krankenhausbesuche
- Shuttle-Service
- Seemannsclub

- Kontakt in die Heimat, Billard spielen, die Seele baumeln lassen
- Einkaufen im Shoppingcenter gegenüber
- Notfallseelsorge

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

## | PUBLIKATIONEN |

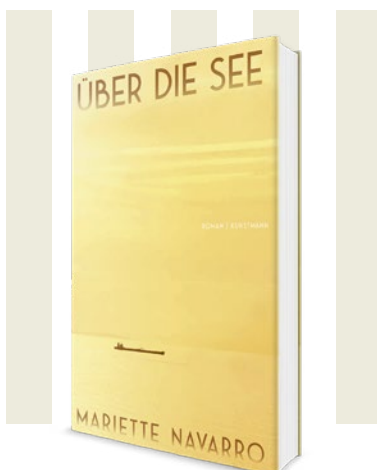


### Maritime Mordsammlung

••• Neid, Rache, Ränkespiele oder ein kranker Geist: Die Motive der Täter sind so vielfältig wie die Kurzgeschichten im Krimiband „Meer Mord“. Was sie eint, ist der maritime Bezug – und das kurzweilige Leseerlebnis für eine gute Sache: Da die Autorinnen und Autoren aus dem Norden allesamt auf ein Honorar verzichten, fließt pro verkauftes Buch ein Euro an die Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Initiator des Projekts ist der Journalist und Autor Manfred Ertel, der 1987 die Barschel-Affäre aufgedeckt hat. „Die Seenotretter fahren 2.000-mal im Jahr raus, um Menschen zu retten, und riskieren dabei oft genug ihr eigenes Leben“, sagt Ertel, der selbst zwei Kurzgeschichten beigesteuert hat. „Wir Autorinnen und Autoren unterstützen dies mit voller Überzeugung.“ Die Schauplätze der Verbrechen wechseln je nach Story: Nordatlantik, Adria, Barentssee – aber auch viele Heimatgefilde an Nord- und Ostsee und eine Kneipe im Hamburger Hafen. Selbst die Alster wird zum Tatort: Ein deutscher Spitzenrunder kentert und ertrinkt. Unfall? Oder doch ein heimtückischer Mord?

**Manfred Ertel. Meer Mord: Küsten, Kutter und Kanailen.** Ellert & Richter Verlag, 256 Seiten, 14 Euro



### Unter der Oberfläche

••• „Einverstanden“: Fast teilnahmslos kommt die sonst so pflichtbewusste Kapitänin der absurden Bitte ihrer Crew nach: Sie wollen die Motoren abschalten, die Rettungsboote zu Wasser lassen und auf dem offenen Meer schwimmen gehen. Dabei war es für sie, die Kapitänstochter, so schwer, sich einen Namen in der Branche zu machen. Die Lust auf einen Männerberuf würde ihr schon noch vergehen, hieß es. Doch sie gewinnt die Schifffahrt für sich: „Man schätzt die Ruhe, die sie verbreitet, und ohne es sich einzugestehen, ist man froh, unter ihrem Schutz zu stehen.“ Mit der irren Badeaktion setzt sie alles aufs Spiel.

Sie bleibt an Bord. Als die Männer zurückkehren, ist nichts wie vorher. Das „Schiff-Tier“ hat ein Eigenleben entwickelt, drosselt immer weiter die Geschwindigkeit – auch die Kapitänin verhält sich sonderbar. Und wie kann es sein, dass 21 statt 20 Männer vom Badeausflug zurückgekommen sind?

Die Französin Mariette Navarro erzählt die Geschichte so eindrücklich, dass die Leser meinen, selbst die Motoren stampfen zu hören und das Salz auf den Lippen zu schmecken. Eine perfekte Urlaubslektüre.

**Mariette Navarro. Über die See.** Verlag Antje Kunstmann, 160 Seiten, 20 Euro.



### Der blaue Planet

••• „Die Chronistin der Meere“ von Patrik Svensson ist eine faszinierende und poetische Erkundung der Ozeane, die Wissenschaft, Geschichte und persönliche Reflexion vereint. In zehn Kapiteln beleuchtet Svensson auch das Leben und Werk der Meeresbiologin Rachel Carson. Sie starb bereits 1964, ihr Engagement für den Umweltschutz wirkt aber bis heute nach.

Svensson schildert in seinem Roman die Wunder der Meereswelt, von geheimnisvollen Tiefseebewohnern bis zu mächtigen Walen, und verknüpft sie mit der Bedeutung des Meeres für die Menschheit. Die bildstarke und lebendige Sprache fesselt, während die vielschichtigen Geschichten zum Nachdenken über unsere Beziehung zur Natur anregen.

„Die Chronistin der Meere“ ist mehr als eine Hommage an Rachel Carson; es ist ein eindringliches Plädoyer für den Schutz unseres blauen Planeten und eine Einladung, die Schönheit und Zerbrechlichkeit der Meere zu schätzen. Das Buch verbindet Wissen und Poesie auf eindrucksvolle Weise und hinterlässt einen bleibenden Eindruck.

**Patrick Svensson. Die Chronistin der Meere. Über die Tiefe und die Neugier.** Hanser Verlag, 256 Seiten, 24 Euro.

**SAVE THE DATE**

# HANSA FORUM

28. NOVEMBER 2024

**Jetzt Early-Bird-Tickets sichern!**

[hansa-online.de/hansaforum](https://hansa-online.de/hansaforum)



Preis: EUR 672,00 zzgl. MwSt (ab 01.08.: EUR 840,00 zzgl. MwSt.)



Supporter





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

the leading international  
maritime trade fair



# driving the maritime transition

**3 - 6 sept 2024**  
hamburg

buy a ticket  
or redeem  
your invitation

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

 Hamburg  
Messe + Congress



 [smm-hamburg.com/news](https://twitter.com/smm-hamburg)

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

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

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