

# HANSA



INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL

12|2020

## SCHIFFFAHRT | SHIPPING

Deutsche Reedereien  
HANSA Jahresrückblick  
Piraterie vor Westafrika

## SCHIFFSTECHNIK | SHIP TECHNOLOGY

Methanol-Antriebe  
Schiffsausrüster  
»HIPER« Review

## HÄFEN | PORTS

Eurogate & HHLA  
Umschlag-Bilanz  
Hafendienstverordnung



Dezember 2020 | 157. Jahrgang  
ISSN 0017-7504 | C 3503 E | € 14,80

[www.hansa-online.de](http://www.hansa-online.de)



# FROHES FEST

Alles anders.  
Trotzdem zusammen.  
Ehrlich, solide und nah.

SERVICE  
AND COMPETENCE  
YOU CAN RELY ON

# HANSA



**Mehr wissen.  
Besser entscheiden.**

- ⊕ Zugang zu allen Online-Inhalten
- ⊕ Volltextsuche im HANSA-Archiv
- ⊕ E-Paper zum Download
- ⊕ Print-Ausgaben im Postversand inklusive Sonderbeilagen
- ⊕ Ermäßigter Eintritt zu HANSA-Veranstaltungen

**19,50 €**  
im Monat

**Direkt buchen auf:  
[www.hansa-online.de/abo](http://www.hansa-online.de/abo)**

Hier geht es  
zu Ihrem  
Probe-Abo:





Michael Meyer  
Stellvertretender Chefredakteur

## Deutsche Reeder liefern – Politik lässt sich bitten ...

**W**as für ein Jahr: Die Corona-Pandemie hatte auch die Schifffahrt in 2020 fest im Griff – auch wenn die Reedereiindustrie in Teilen besser durch die Krise zu kommen scheint als befürchtet – wenn man mal die Kreuzfahrt außen vor lässt. Dennoch schwappte die Konsolidierungswelle weiter durch den Markt. Deutsche waren an beiden Enden der Kette beteiligt, sei es in Form von Insolvenzen (z.B. Zeamarine), Joint Ventures (z.B. Carsten Rehder) oder durch eigene Übernahmen (z.B. Harren & Partner).

Strukturell liegt allerdings noch einiges im Argen, vor allem mit Blick auf die nationale Förderung durch die Politik. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC bescheinigt der hiesigen Reederschaft in einer just veröffentlichten Studie eine enorme Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Gleichzeitig plädiert man ausdrücklich dafür, die bestehenden, bald aber auslaufenden Fördermaßnahmen wie den Lohnsteuereinkommen- oder Ausbildungsförderungen zu verlängern. Darüber hinaus sollte der Bund sogar weitere Fördermaßnahmen aufsetzen, so der Appell.

Die deutschen Reeder liefern also, könnte man sagen. Wobei, eigentlich liefert vielmehr die Studie, und zwar – da vom Verband Deutscher Reeder in Auftrag gegeben auch wenig überraschend – gute Argumente für die Branche.

Die Politik traut dem Braten offenbar nicht so ganz. Das Bundesverkehrsministerium hat eine eigene Studie in Auftrag gegeben. Die Veröffentlichung lässt allerdings noch auf sich warten. Wen würde es wundern, wenn die Ergebnisse etwas weniger positiv ausfallen würden?

Die Reedereien warten auf die Hilfe. Dabei ist wichtig zu wissen: Das sind keine Almosen oder Hilfen, um Unternehmen am Leben zu halten, die eigentlich nicht überlebensfähig sind. Es wäre schlicht eine notwendige Anpassung an das Wettbewerbsumfeld, da andere Regierungen ihre Reedereien zum Teil deutlich stärker unterstützen. Die PwC-Studie liefert einige gute Argumente für die Gespräche mit der Politik.

Frei von Hausaufgaben ist die Branche jedoch nicht. Der eine oder andere muss sich dringend neu aufstellen und etwa neue Geschäftsmöglichkeiten umsetzen oder sich Partner suchen – sei es in finanzieller oder operativer Hinsicht. Dass es geht, machen Reedereien wie Oldendorff, Bernhard Schulte, Harren & Partner und Auerbach vor. Im HANSA PODCAST geben die Chefs der beiden letztgenannten, Martin Harren und Lucius Bunk, dazu interessante Einblicke.

Schaden würde es auch nicht, wenn die Unternehmen im und im Verbund mit dem VDR mehr Schlagkraft entwickeln könnten. Das meinen zumindest die Regionalverbände. Das würde mehr Verhandlungsmacht im Ringen mit der Politik bedeuten. Denn daran mangelt es.

Auf all das gehen wir in einem Schwerpunkt in dieser Ausgabe ein. Lassen Sie doch dieses spannende, herausfordernde und in jeder Hinsicht ungewöhnliche Jahr noch einmal Revue passieren – in unserem ausführlichen Rückblick.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

#WeSeaGreen with DNV GL

### ÄNDERN SIE DEN KURS IN RICHTUNG DEKARBONISIERUNG



**Die Schifffahrt steht unter Druck**, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Bei der Suche nach dem passenden Weg für Sie, brauchen Sie den richtigen Partner. Beginnend mit regulativen Vorschriften, der richtigen Wahl eines für Sie passenden Brennstoffes der nächsten Generation, über Schiffs- und Betriebsoptimierung bis hin zur umfassenden Beratung- entdecken Sie die Dekarbonisierungs-Lösungen von DNV GL. Lassen Sie uns zusammen herausfinden, wie wir gemeinsam eine saubere Zukunft verwirklichen können.

[www.dnvgl.com/decarbonization](http://www.dnvgl.com/decarbonization)

<b>3</b>	<b>EDITORIAL</b> 3 – Deutsche Reeder liefern – Politik lässt sich bitten ...	<b>28</b>	Frachtcontor: Gesamtpaket für den Rhein
<b>5</b>	<b>SPOTLIGHT ON NEW SHIPS</b> 5 – Eisbrecher von der Elbe für Wladiwostok	<b>29</b>	Piraten entführen mehr als 110 Seeleute
<b>6</b>	<b>PEOPLE &amp; HANSA PODCAST</b>	<b>30</b>	Anti-Terrorübung auf »Nils Holgersson«
<b>8</b>	<b>MÄRKTE   MARKETS</b> 8 – Container market back to its heyday 8 – Viewpoint Harrison   H.C. Shipping & Chartering: »Unlikely that the »normal« will return«	<b>32</b>	<b>DER GROSSE HANSA JAHRESRÜCKBLICK</b>
<b>10</b>	<b>VERSICHERUNGEN   INSURANCE</b> 11 – Deutscher Seekasko-Markt hält Kurs – trotz Corona	<b>48</b>	<b>SCHIFFSTECHNIK   SHIP TECHNOLOGY</b> 48 – Ship suppliers urge access to ports and ships 50 – HIPER review: Re-defining »high performance« 54 – Schub für deutsche Methanol-Antriebe?
<b>14</b>	<b>MOMENTAUFNAHME</b>	<b>55</b>	<b>HANSA TECH-HUB</b>
<b>16</b>	<b>FINANZIERUNG   FINANCING</b> 16 – Kaum deutsche Neubau-Investments	<b>60</b>	<b>HÄFEN   PORTS</b> 60 – Deutsche Häfen unter Corona-Druck 62 – Häfen betreiben aktiven Klimaschutz
<b>18</b>	<b>SCHIFFFAHRT   SHIPPING</b> 18 – Interview VDR-Präsident Alfred Hartmann: »Es kommt wenig bei den Reedern an« 20 – Niedersachsens Reeder wollen Rang halten 22 – Verein Hamburger Reeder: »Schifffahrt ist eine Branche mit Zukunft« 23 – Interview Michael Vinnen   Bremer Rhederverein: »Wir brauchen Chancengleichheit« 24 – Carsten Rehder: Raus aus der deutschen Marktnische 26 – Leonhardt & Blumberg baut die Flotte um 27 – Gastkommentar Jörg Langkabel   DNV GL: »Die deutsche maritime Industrie ist viel anspruchsvoller und spezifischer als früher«	<b>64</b>	<b>HANSA PORT-HUB</b>
		<b>66</b>	<b>DIE HANSA IM BLICKPUNKT</b>
		<b>67</b>	<b>HTG-INFO</b> 71 – Die EU Hafendienste-Verordnung: ein neues »Grundgesetz« für die Häfen?
		<b>76</b>	<b>BUYER'S GUIDE</b>
		<b>80</b>	<b>TERMINE</b>
		<b>81</b>	<b>IMPRESSUM</b>
		<b>82</b>	<b>LETZTE SEITE</b> 82 – »Prinzessin Victoria Luise« – schuld war der Kapitän ...

# Meer erleben im Herzen der HafenCity

KAISPEICHER B  
KOREASTRASSE 1 | 20457 HAMBURG  
TEL. 040 300 92 30-0 | WWW.IMM-HAMBURG.DE  
GEÖFFNET: TÄGLICH 10 BIS 18 UHR





Internationales  
Maritimes Museum  
Hamburg

# Eisbrecher von der Elbe für Wladiwostok

Die Hamburger Werft Pella Sietas baut im Auftrag der russischen Rosmorport einen Eisbrecher. In Neuenfelde wurde er kürzlich auf Kiel gelegt. Der dieselelektrisch angetriebene Eisbrecher ist für die Fahrt durch 2,5 m dickes Eis geeignet. Mit der Eisklasse »Eisbrecher 7« wird der Neubau die stärkste Einheit in der Flotte nicht-atomgetriebener Einheiten von Rosmorport. Die Reederei hat mit »Murmansk«, »Wladivostok« und »Novorossiysk« bereits drei Schiffe der Klasse 21900M im Einsatz. Der 18-MW-Neubau wird nicht nur das vierte, sondern auch das technisch modernste und stärkste Schiff dieser Klasse.

In 17 Blöcken entsteht das Schiff an der Elbe. Es ist der erste Eisbrecher für Polargebiete, der auf der Werft gebaut wird, das erste Schiff für einen russischen Kunden und das erste Projekt, das in Zusammenarbeit mit der Klassifikationsgesellschaft Russian Maritime Register of Shipping umgesetzt wird. Vor sechs Jahren war die Werft in die russische Pella-Gruppe aufgenommen, um genau solche Schiffe mit hohem technischem Standard für Russland zu bauen. Die Konstruktion verantworten die Schiffbauer in St. Petersburg, gebaut und ausgerüstet wird in Hamburg. Der Eisbrecher soll künftig vor allem dazu eingesetzt werden, die Häfen und Wasserwege um Wladiwostok ganzjährig eisfrei zu halten.

Der Neubau wird 119,8 m lang und 27,5 m breit bei einer Tragfähigkeit von 14.300 tdw. Angetrieben wird er über zwei Azimuth-Propeller von Steerprop mit jeweils 9.000 kW, den Strom dafür liefern vier Haupt-Dieselmotoren mit jeweils

6.960 kW von Wärtsilä. An Bord sind außerdem zwei Hilfsdiesel mit je 1.200 kW. Die maximale Geschwindigkeit liegt bei 17 kn, die Einsatzreichweite beträgt 11.000 sm. 35 Mann Besatzung und 22 Mann Arbeitspersonal finden Platz.

Ausgerüstet mit einer Schleppwinde mit 120 t Pfahlzug, einem Helideck und einem Feuerlöschsystem mit zwei Monitoren und einer Wurfweite von 120 m kann das Schiff zudem auch für Schlepp- und bei Rettungseinsätze genutzt werden. fs

Spotlight on new ships

## Technische Daten

Länge (über alles):	119,8 m
Breite:	27,5 m
Tiefgang:	8,5 m
Tragfähigkeit:	14.300 tdw
Max. Geschwindigkeit:	17 kn
Einsatzreichweite:	11.000 sm
Antrieb:	zwei elektrisch angetriebene Azimuthpropeller 2 x 9.000 kW, 4 Hauptdiesel-Generatoren 4 x 6.960 kW, 2 Hilfsdiesel-Generatoren 2 x 1.200 kW
Besatzung:	35
Arbeitspersonal:	22
Klassifikation:	RMRS (Russian Maritime Register of Shipping)
Eisklasse:	Eisbrecher 7



© Pella Sietas



■ **SIEMENS GAMESA:** **Marc Becker** kehrt im Februar 2021 als Offshore-CEO zurück. Der frühere COO von Siemens Wind Power war als Geschäftsführer für Deutschland und Leiter des Offshore-Vertriebs und der Offshore-Projekte bei Siemens Gamesa tätig, bevor er das Unternehmen Anfang 2020 verließ. Er ersetzt nun Andreas Nauen, seit Juni CEO des Unternehmens, dauerhaft.



■ **ESPO:** **Annaleena Mäkilä** übernimmt die Führung der Vereinigung europäischer Seehäfen von Eamonn O'Reilly. Mäkilä ist seit 2012 Geschäftsführerin des finnischen Hafenverbands. Ihr Vorgänger hatte die Organisation in den vergangenen vier Jahren geleitet. Vizevorsitzende sind Zeno D'Agostino (Hafenbehörde der östlichen Adria) und Daan Schalck (North Sea Port).



■ **EUROGATE:** **Mikkel E. Andersen**, bislang Geschäftsführer des Terminals CTW am Jade-Weser-Port übernimmt zusätzlich die Spitzenposition in Bremerhaven von der bisherigen Geschäftsführerin Manuela Drews. Andersen ist seit 2008 in Wilhelmshaven für Eurogate tätig, zunächst als COO und seit 2012 als Geschäftsführer des CTW. Der heute 43-Jährige war zuvor bei A.P.-Møller-Maersk in Kopenhagen, Singapur und in Malaysia beschäftigt.



## News des Monats: Neuer Geschäftsführer für FSG



■ **FSG:** **Philipp Maracke** übernimmt hat am 2. November die Position des Geschäftsführers der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft übernommen. Damit geht die Leitung der von Tennor erworbenen Werft an einen erfahrenen Experten über, der verschiedene Führungspositionen in der maritimen Industrie innehatte, zuletzt als Mitglied der Geschäftsführung der German Naval Yards Kiel. Dort war er für den Bereich »Marineschiffe« und den Einkauf zuständig. Bisher hatte Stefan Kindler, Vorstand der Tennor Holding, als Interim-Geschäftsführer agiert.

■ **MCN:** **Knut Gerdes** ist neuer Vorstand des Maritimen Clusters Norddeutschland. Seit 40 Jahren ist Gerdes in der Seefahrt aktiv, zuletzt als Leiter der nautisch-technischen Abteilung bei der Reederei AG Ems, als Managing Director von Ems Offshore und Windea Offshore. Zweiter Vorsitzender ist Christian Cammin (Julius Marine), Frank Nicolai (Moore BRL) ist neuer Schatzmeister.



■ **BLG:** **Christine Hein** löst Jens Bieniek als CFO bei BLG Logistics ab, nachdem dieser seinen Vertrag als Finanzvorstand nicht verlängert hatte. Nach Stationen beim Maschinenbauer Babcock Borsig arbeitete Hein seit 2003 in verschiedenen Bereichen und Gesellschaften des französischen Mineralölkonzerns Total. Zuletzt war sie Geschäftsführerin der Total Global Financial Services.



■ **UVHH:** **Gunther Bonz** (Eurogate Container Terminal Hamburg) bleibt an der Spitze des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg. Er wurde vom Haferrat für weitere drei Jahre im Amt bestätigt. Neu ins Präsidium gewählt wurde Torben Seebold. Ausgeschieden aus dem Präsidium des Hafenwirtschaftsverbands ist Jens Hansen, der nicht erneut kandidiert hatte.



■ **WAB:** **Jens Assheuer**, Geschäftsführer WindMW Service und Irina Lucke, Geschäftsführerin EWE OSS Offshore Service und Solutions, stehen künftig weiter an der WAB-Spitze, allerdings tauschen sie ihre bisherigen Positionen. Assheuer war bisher Luckes Vize, nun wird gewechselt. Nach mehrjähriger Pause ist zudem WAB-Gründungsvorstand Nils Schnorrenberger wieder an Bord.



**GROMEX®**  
**DichtungHaus**

■ **BERGE BULK: Paolo Tonon** wird künftig die Funktion des Technischen Direktors ausüben, er verantwortet künftig die technische Strategie als Mitglied des »Senior Leadership Teams«. Tonon wechselt vom Zulieferer ABB zu Berge Bulk und ist seit einiger Zeit Vorstandsmitglied im Weltverband der Motorenbauer CIMAC. Davor war er u.a. bei Maersk und Wärtsilä aktiv.



■ **BRAEMAR SHIPPING SERVICES: James Gundy** ist mit Wirkung zum 1. Januar 2021 zum Nachfolger von James Kidwell als Group CEO ernannt worden. Gundy ist seit seinem Eintritt in das Unternehmen 2014 nach der Fusion mit ACM Shipping Group CEO der Schiffsmaklerabteilung von Braemar, dem größten Geschäftsbereich der Gruppe. Er ist seit 35 Jahren als Schiffsmakler tätig und hat sich auf Tankschiffe und S&P-Projekte spezialisiert.



#### UDO KRONESTER

Der Geschäftsführer von Mercy Ships Deutschland bedauert den mangelnden Kontakt seiner Wohltätigkeitsorganisation zu deutschen Reedereien. Im HANSA PODCAST berichtet er über einschneidende Erfahrungen an Bord eines Krankenhausschiffs, christliche Werte, geheime Reiserouten, nepalesische Sicherheitsteams gegen Piraten und einen Ausbau der Flotte.



#### MARTIN HARREN

Nach der Übernahme der US-Reederei Intermarine durch SAL und dem Ausbau der MPP-Sparte sollen auch andere Geschäftsbereiche bei Harren & Partner gestärkt werden. Das hat Geschäftsführer Martin Harren im HANSA PODCAST angekündigt. »Auch für unsere Bulk-Sparte haben wir noch etwas in Planung«, so Harren.



# HANSA PODCAST



#### HANSA PODCAST

### *Prominente Gäste im maritimen Talk*

Die HANSA erweitert mit dem neuen Format HANSA PODCAST ihr Angebot. Im maritimen Talk erwarten wir regelmäßig interessante Gäste und sprechen mit ihnen über das, was sie und die Branche bewegt. Hören Sie doch einfach mal rein oder abonnieren Sie den HANSA PODCAST!



**Ihr Partner für BUNKER-Service**  
Betriebs- und Schmierstoffe –  
**Kompetenz. See- und landseitig**



**WIR BEWEGEN SCHIFFE.**

Infos unter: Tel. +49 (0) 40 / 53 79 84 70 · [www.hoyer-marine.de](http://www.hoyer-marine.de)

# Container market back to its heyday

Freight and charter rates continue rallying in sync as liner resources are stretched to the limit. Last feeders in Europe coming out of lay-up, writes *Michael Hollmann*

**S**ure enough, some of the increases in Sour market compass make you rub your eyes in disbelief. While daily life and business activities in Europa are heavily constrained by second lock-downs, the rallye in container shipping continues as if there's no tomorrow!

All the indications are that trade volumes have kept trending up during the past weeks after official data for September showed that traffic is firmly on the growth path again. According to CTS data, global export liftings during the third quarter expanded by 3.0% year-on-year after a -10.0% drop during the second quarter.

## 12% growth year-on-year

Momentum grew even stronger in September, with main lane trades recording +12.0% growth year-on-year. Unbelievable but true: data suggests that transpacific liftings from Asia to North America jumped by 31% in September while volumes ex Asia to Europe were up a more moderate but still very respectable +8.0% year-on-year. There is no clear-cut explanation but most analysts reckon that growth is powered by a combination of restocking across the economy and seasonal demand growth ahead of the Xmas shopping season.

Liftings data for October will only be released at the very end of November. But anecdotal reports from freight forwarding companies and current vessel activity suggest that the cargo boom continues. Based on idle fleet data from BRS Alphaliner, the world container ship fleet is basically fully employed. As per 9 November there were just 92 container ships »inactive« (1.5% of global TEU capacity), however most of these were already on standby for their next scheduled assignment, barred from trading due to financial/political reasons or in drydock for scrubber retrofits.

The number of tramp/non-operator-owned ships that are still available for charter is minimal although accurate data is hard to come by. Alphaliner counted 17 spot vessels worldwide as per mid-No-

vember while a leading Hamburg-based broker estimated 23 ships to be available within 14 days. With tonnage demand from operators still brisk, the logical result was a marked shift from »spot« to »forward« fixing. Panamax and even feeder 1,700 TEU ships were hired or extended for laycan dates as far as ahead as January.

Charter rates for the 1,100-4,250 TEU segments as captured by the New ConTex pushed up by more than 26% month-on-month. We cannot recall any such incre-

Viele weitere Kennzahlen & Raten auf [hansa-online.de](https://www.hansa-online.de): Container, Tanker, Bulker, MPP, Shortsea, Umschlag, Bunker & Öl ... und vieles mehr

ase since inception of the New ConTex in 2007. In absolute terms, average charter rates are at their highest since 2008 now except for the feeder classes that were joining the rallye with some delay. Over the past 4 weeks, brokers reported gains from 500-1,500 \$/day for feeder ships below 2,000 TEU to 5,000 \$/day for standard panamax vessels.

## Feeders heading out of lay-up

Even the Continent/Mediterranean feeder markets, encumbered by excess tonnage well into September, are now on a straight upward trend. Rates for ice-class 1,000 TEU vessels rose from mid 5,000's to mid 6,000's €/day within a couple of weeks, deals above 7,000 €/day are waiting to be confirmed.

In a sign of better times, the last few laid-up ships are now getting mobilised. Two of three Vega container ships laid up in Scotland are joining the trade again, with the 966 TEU »Vega Hercules« joining Unifeeder at 5,900€/day for 5-7 months and sister Vega Scorpio heading to Flushing for a Continent/Caribs round trip under Seatrade charter at 7,950 \$/day.

Meanwhile forwarders are reporting very tight slot capacity on trades ex Far East and even tighter empty container

availability especially in South China. »We expect the market to remain strong until after Chinese New Year,« said Christoph Baumeister, Senior Trade Manager Asia/ISC-Europe at Flexport in Hamburg.

Recent spot rate increases were most spectacular on trades within Asia and from Far East to Europe, the Mediterranean, Australasia and South America. The combination of strong volumes and reduced productivity in terminal and landside operations due to anti-corona-measures also sparked some serious congestion, especially in UK ports, causing several ships to slip off schedule.

There has also been a speedy recovery in the European short sea market for dry/breakbulk cargoes since October (see interview with H.C.'s Mark Harrison). The HC freight index surged by 15% month-on-month while the Istfix vessel earnings index published in Istanbul is up 21%. ■

## VIEWPOINT

### *It's unlikely that the »normal« will return*

Seasonal demand and a backlog of business from earlier this year have set freights and vessel earnings in the European short sea sector on an upward trajectory. However, with the Brexit upon us and forward booking levels muted, the outlook for 2021 remains uncertain, says Mark Harrison, co-founder and chartering director of UK shipbroker H.C. Shipping & Chartering.

#### ***The short sea market has finally picked up. Is it the peak already?***

**Mark Harrison:** The short sea market is quite cyclical. Historically the annual peak consistently falls around the second half of November/first half of December, so in theory there is a limited window for further advancement at this point. Irrespective of Covid-19 and Brexit, the Christ-

## COMPASS

## Orders &amp; Sales

## New Orders Container

Cosco subsidiary OOCL placed an order for seven 23,000 TEU vessels at NACKS and DACKS for a reported price of 155 mill. \$ per vessel. In addition Japanese Nissen Kaiun ordered up to ten 3,600 TEU units at 30 mill. \$ each with chartering commitment by Maersk.

## Secondhand Sales

On the secondhand market a significant increase in activity could be observed during the past weeks. Brokers report that the pre-corona level should be reached in the third quarter. Particularly in focus was the German fleet. MSC bought six former E.R.-units. Other sellers from Germany were, amongst others, Claus-Peter Offen, Rambow, NSC and Thomas Schulte. Hamburg-based Leonhardt & Blumberg was both acquiring and selling vessels (pls see separate article on page 28).

## Demolition Sales

Container shipping was recently not significantly affected by the slight increase in scrap sales. For example, »EM Athens« (2,506 TEU) or the Germany-built »Al Naser« (619 TEU) were sold. Since the beginning of the year, 76 ships with 184,000 TEU have been disposed, an increase of 14% year-on-year. However, the market flattened out again recently.



Mark Harrison  
H.C. Shipping & Chartering

mas and New Year holidays always create something of a hiatus and a loss of momentum after which it's usually unclear exactly how the market will re-set in January. That's obviously even more relevant in 2020, and there's an argument that the aforementioned factors may already be driving a final push after which a slow-down towards the holidays could begin earlier than usual.

*A seasonal rally was not necessarily to be expected in the »corona« year. What kind of goes/trades are driving the recovery?*

## Container ship t/c market



Month on Month 646 ↑ +26.4%

## Container freight market

WCI Shanghai-Rotterdam	2,835 \$/FEU	+29.7%
WCI Shanghai-Los Angeles	4,030 \$/FEU	-0.2%

## Dry cargo / Bulk

Baltic Dry Index	1,134	-19.0%
------------------	-------	--------

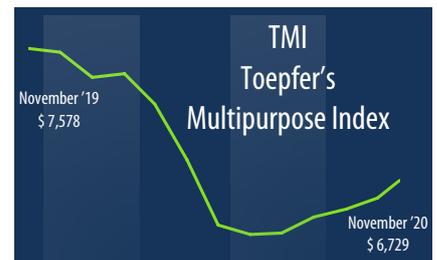
## Time charter averages / spot: \$/d

Capesize 5TC average	11,858	-36.0%
Panamax 4TC average (82k)	11,930	+5.6%
Supramax 10TC average (58k)	10,061	-5.9%
Handysize 7TC average (38k)	10,761	+0.2%

## Forward / ffa front month (Dec 20): \$/d

Capesize 180k	12,891	-31.7%
Panamax 74k	11,792	-4.1%

## MPP



12,500 tdw MPP/HL »F-Type« vessel for a 6-12 months TC

## Tankers

Baltic Dirty Tanker Index	431	+1.6%
Baltic Clean Tanker Index	345	+1.8%

## Shortsea / Coaster

Norbroker 3,500 dwt earnings est.	3,000	+1.7%
HC Shortsea Index	15.79	+14.8%
ISTFIX Shortsea Index	595	+21.2%

Norbroker: spot t/c equivalent assessment basis round voyage North Sea/Baltic; HC Shipping & Chartering index tracking spot freights on 5 intra-European routes; Isthix Istanbul Freight Index covering spot freight ex Black Sea

## Bunkers

VLSFO 0.5 Rotterdam \$/t	343	+10.6%
MGO Rotterdam \$/t	360	+8.4%

## Forward / Swap price Q1 / 2021

VLSFO 0.5 Rotterdam \$/t	322	+9.5%
--------------------------	-----	-------

Data per 19.11.2020, month-on-month

**Harrison:** A recovery was by no means assured and the extent has certainly been encouraging but still needs to be viewed in the context of the year as a whole. It's difficult to identify specific drivers but we have seen an increase in recyclables/renewables as well as raw materials for the construction sector, including steels. Additionally, grains/feedstuffs have also picked up significantly. Rather than one specific driver it's arguably a combination of the lockdown backlog and gradually learning to work with and around the restrictions imposed by the pandemic.

**Brexit is approaching fast now. How will it impact the short sea trade?**

**Harrison:** The burning question! The short answer is: nobody knows. This is an untested scenario and even now we still don't know what form it will take. Deal or no deal? If there is a deal, what will the parameters be? How can anyone realistically assess an impact on that basis? Undoubtedly there will be disruption to UK import/export and winners and losers on

both sides, but ultimately the need and the desire to trade should prevail. Charterers and owners are resourceful and hopefully the importance of finding solutions will override the difficulties and the politics. Q1 and Q2 could be bumpy but some stability should follow eventually.

**What are the perspectives for 2021?**

**Harrison:** In current circumstances the obvious answer would be uncertain. 2020 has been (and continues to be) uniquely challenging for everyone and it's unlikely the »normal« we once knew will ever return. This has had a huge impact on sentiment and expectations for the future which is reflected in forward bookings for 2021 many of which are at levels no higher than 2020 but also many of which are down by anywhere from 5-10%. We appear to be in a transitional phase of consolidation rather than progression but, with positive news on workable vaccines and some experience under our belts, perhaps cautiously optimistic could also be the answer. *mph*

# Deutscher Seekasko-Markt

Versicherer hoffen auf weitere Durchhärtung des Seekaskomarktes. Makler Elbracht warnt vor »zu steiler Kurve« bei Prämienanpassungen. Von *Michael Hollmann*

Führende deutsche Seekaskoversicherer haben in einer Web-Talkrunde des Emders Versicherungsmaklers Heinrich Elbracht die Notwendigkeit weiterer Prämienanhebungen unterstrichen. Trotz des Aufwärtstrends bei den Preisen in den vergangenen anderthalb Jahren seien die Ergebnisse nicht zufriedenstellend, stellten Vertreter von Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) und Ergo fest.

»Wir stehen weiter unter deutlichem Druck, die Ergebnislage zu verbessern«, erklärte Justus Heinrich, Global Product Leader Hull bei der AGCS in Hamburg. Ziel des Konzerns sei es, in der Seekaskoparte in der aktuell harten Marktphase eine Schaden-Kosten-Quote von unter 95% zu erzielen, um so Verluste aus schlechteren Jahren ausgleichen zu können. »Die AGCS hat diesen Punkt noch nicht erreicht.« Details zur Ertragslage bei Seekasko nannte Heinrich nicht.

Für die AGCS insgesamt war es bislang kein gutes Jahr: Für die ersten neun Monate meldet die Allianz-Tochter aufgrund hoher Coronaschäden im Entertainment-Segment einen Verlust von 257 Mio. €. Rechnet man die Auswirkungen der Pandemie heraus, wäre das Unternehmen eigenen Angaben zufolge bei einem Gewinn von 269 Mio. € gelandet. Das Prämienvolumen der AGCS wuchs bis Ende September um knapp 6% auf 7,55 Mrd. €. Der Marine-Anteil an den Einnahmen wurde zuletzt für das Jahr 2019 mit 14% angegeben.

Auch bei der Ergo Versicherung seien die Ergebnisse noch geprägt durch das Missverhältnis einer wert- und volumenmäßig wachsenden Weltflotte bei gleichzeitig sinkenden Seekaskoprämien, stellte Tobias Oehmichen, Referent für Marine Hull, klar. »Wir sprechen noch nicht von einer Hartmarktphase. Es gibt genügend Versicherungskapazität und Wettbewerb.« Allerdings wuchsen die Prämieinnahmen im Gesamtsegment »Transport« (Warentransport, Verkehrshaftung, Kasko) bei der Munich-Re-Toch-

ter in den ersten neun Monaten um rund 10% auf 182 Mio. €, wie aus dem jüngsten Zwischenbericht hervorgeht.

Bei den Prämien erhöhungen im Seekaskosegment hätten deutsche Versicherer wie die Ergo keine treibende Rolle gespielt. »Dass die durchschnittlichen Prämien stark steigen, liegt hauptsächlich daran, dass viel günstige Kapazität aus wirtschaftlichen Gründen den Markt verlassen hat und nicht daran, dass die verbliebenen Versicherer die Prämien so stark angehoben haben«, sagte Oehmichen. Der deutsche Markt – also die Führungs- und Folgeversicherer, die Seekasko nach deutschen Bedingungen (ADS) zeichnen – hätten stattdessen »Kontinuität und Zuverlässigkeit« gezeigt.

Offenbar bauen die deutschen Seekaskoversicherer ihren Marktanteil weltweit

sogar aus. So sei der Bestand der Objekte, für die der Verein Hanseatischer Transportversicherer (VHT) die Schadenbearbeitung übernimmt, weiter gewachsen, berichtete VHT-Geschäftsführer Tim de Bruyne-Ludwig. »Gegenüber den Vorjahren ist das ein schöner Trend.« Bereits 2019 hatte der Bestand beim VHT um 11% auf 2.252 Objekte zugelegt.

Sowohl Oehmichen als auch Heinrich bekräftigten, dass ihre Häuser das Engagement im Seekaskobereich fortsetzen wollen. Beide betonten aber, dass es keine Wachstumsstrategie mit klaren Vorgaben gebe. »Wir nehmen gern jedes Geschäft ins Buch, wenn die Prämie gezahlt wird, die wir brauchen, um auch in Zukunft ein solider und verlässlicher Risikoträger zu bleiben«, erklärte Heinrich.



Justus Heinrich



Tobias Oehmichen

© Hollmann

# hält Kurs – trotz Corona



Bernd Terbeek



Tim de Bruyne-Ludwig

Dass der Markt weiter auf AGCS und Ergo bauen kann, ist aus Sicht von Bernd Terbeek, Geschäftsführer des Maklers Elbracht, wichtig für die Reeder hierzulande. Er wünscht sich aber, dass die Versicherer bei den Prämien erhöhungen »keine so steile Kurve« anstreben. Viele Kunden seien das zweite Jahr in Folge mit deutlichen zweistelligen Erhöhungen konfrontiert. »Wir erleben dieses Jahr, dass Versicherer auch bei nahezu schadenfreien Verläufen 10% und mehr fordern. Da besteht langsam die Gefahr, dass Reedereien auf der Strecke bleiben.«

Terbeek geht davon aus, dass die Prämien nach den jüngsten Steigerungen längst auf einem auskömmlichen Niveau angekommen sind. Wenn das Jahr abgeschlossen und alle Zahlen ausgewertet seien, werde das erst erkennbar. Zu-

mal sich die Schadensentwicklung seit Ausbruch der Pandemie spürbar abgeschwächt habe, wahrscheinlich, weil die Aktivität in großen Teilen der Schifffahrt nachgelassen habe. »Wir stellen fest, dass es bei den Kaskoschäden seit März deutlich ruhiger geworden ist. Uns wird viel weniger gemeldet«, so Terbeek.

Die Erfahrungen von Elbracht deckten sich in diesem Punkt mit dem Trend im skandinavischen Markt. So hatte der

nordische Seekaskoverband Cefor für das erste Halbjahr deutliche Rückgänge bei Schadenfrequenz und Schadenhöhen gemeldet. Für den deutschen Markt wollte VHT-Geschäftsführer de Bruyne-Ludwig diesen Trend noch nicht bestätigen. »Wir liegen mit der Nettoschadenssumme bislang circa 5% unter Vorjahr. Wir haben aber noch Claims in der Bearbeitung.«

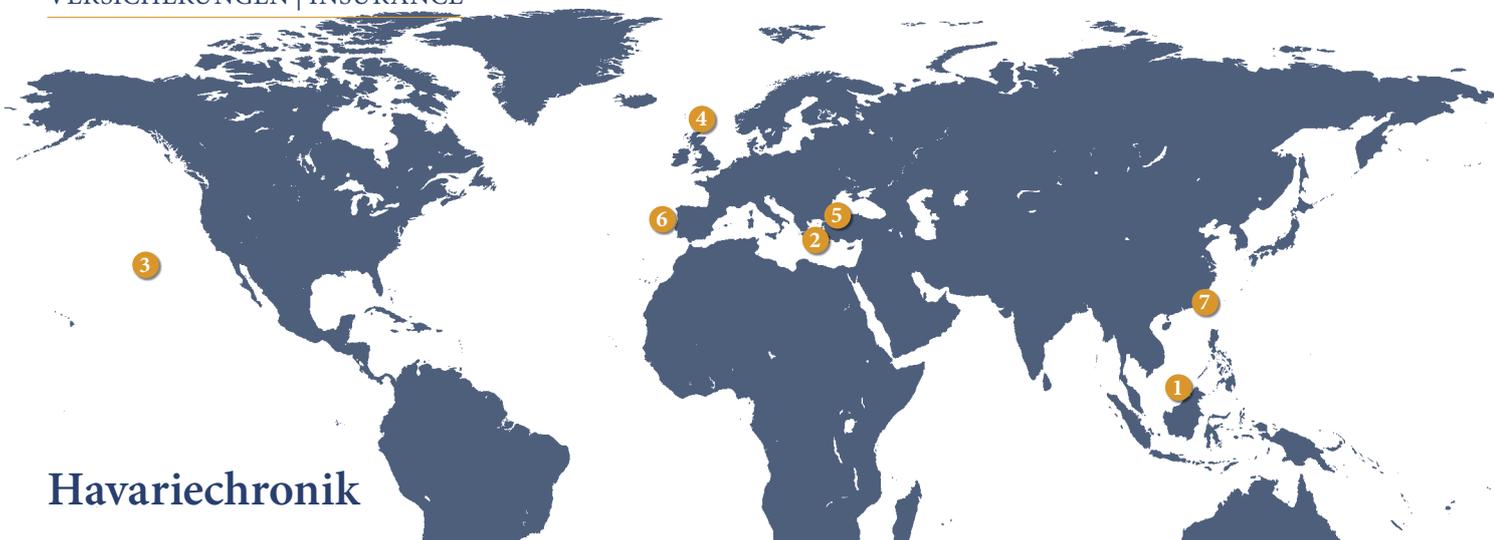
Auch AGCS und Ergo sehen mit Blick auf Schäden keinen Grund zur Entwarnung. So sei zu befürchten, dass die Seekaskobranche die wahren Auswirkungen der Coronapandemie ernst noch zu spüren bekomme. »Wir stellen fest, dass Werftkapazitäten knapper geworden sind, Reparaturpreise anziehen und Ersatzteillieferungen verzögert stattfinden«, nennt AGCS-Manager Heinrich mehrere potenzielle Kostentreiber. Hinzukomme die Notlage der Seeleute an Bord, die seit Monaten nicht abgelöst werden können. »Wird das negative Folgen für die Instandsetzung der Schiffe haben? Menschliches Versagen ist schließlich einer der Hauptgründe für Kaskoschäden.«

Ergo-Seekaskoexperte Oehmichen sieht zudem die Gefahr, dass größere Havarien aus dem Ruder laufen. »Nehmen Sie ein Szenario, wo ein Schlepper oder ein Nothafen aufgrund von Coronafällen nicht verfügbar ist. Bislang haben wir so was zum Glück noch nicht erlebt.« Außerdem bleibe abzuwarten, was es für den Zustand der Schiffe bedeute, wenn Besichtigungen nur noch »remote« und nicht mehr vor Ort durchgeführt werden. »Das sind Ungewissheiten, die wir im Blick behalten und auch kalkulieren müssen«, so Oehmichen. ■

## **Abstract: H&M market on track for growth despite Covid-19**

*Leading German hull & machinery insurers AGCS and Ergo have stressed the need for more premium increases. Earnings are still not satisfactory after years of bad results across the whole sector, they pointed out. However, insurance broker Elbracht's managing director Bernd Terbeek warned insurers that many ship-owners could be squeezed out of business by cost increases.*

© FANC



## Havariechronik

Datum	Ereignis	Ort	Schiff	Typ	tdw	Flagge	Haftpflicht	Reise
1	27.10. Untergang/Kollision mit Bohrplattform	Kuala Baram	Dayang Topaz	OSV	3.528	Malaysia	Shipowners`	Einsatz im Fördergebiet
2	27.10. Kollision mit Marine	Piräus	Maersk Launceston	Containerschiff	62.994	Portugal	UK P&I	Piräus   Canakkale
3	30.10. Verlust 100 Container	Pazifik   v. Long Beach	ONE Aquila	Containerschiff	138.611	Panama	Skuld	Yantian   Long Beach
4	31.10. Verlust 33 Container	Duncansby Head	Francisca	General Cargo	5.910	Niederlande	North P&I	Straumsvik   Rotterdam
5	03.11. Explosion im Tank	Yavlova	Sri Asih	Rohöltanker	109.637	Marshall I.	Standard Club	Wartungsarbeiten
6	05.11. Untergang	Figueira de Foz	Southwester	General Cargo	5.400	Vanuatu	Shipowners`	Montoir   Sevilla
7	10.11. Kollision mit Pier	Taichung	Splendor Taipei	General Cargo	11.300	Liberia	Gard	Taichung   Kaohsiung

Der kompetente Überblick zu allen aktuellen Havarien unter [www.hansa-online.de/havariechronik/](http://www.hansa-online.de/havariechronik/)

## MUNICH-RE

### Arne Linke steigt bei der Ergo auf

Der bisherige Abteilungsleiter Schiffsversicherungen/Ergo Specialty, Arne Linke, verantwortet künftig das gesamte Transportgeschäft der Munich-Re-Tochter. Wie das Unternehmen der HANSA bestätigt, rückt der 45jährige ab Januar zum Bereichsleiter Transport bei der Ergo Versicherung AG auf. Linke folgt auf Jürgen Vogt, der nach 32 Jahren im Konzern in den Ruhestand geht, und wechselt seinen Dienstsitz von Hamburg nach Düsseldorf. Linkes Nachfolger in Hamburg steht noch nicht fest. Dem jüngsten Zwischenbericht von Munich Re zufolge verbuchte die Ergo in Deutschland in den ersten neun Monaten 182 Mio. € Bruttoprämie im Segment Transport – ein Zuwachs von rund 10%.

mph



Arne Linke



Juergen Vogt

© Ergo

+++ **Telegramm** +++ **Telegramm** +++ **Telegramm** +++ **Telegramm** +++ **Telegramm** +++ **Telegramm** +++ **Telegramm**

**UK P&I Club nach Rating-Aktion unter Druck:** Vorstand will allgemeine Beitragsanhebung von +10% für 2021. Zuvor hatte Standard & Poor's »AAA«-Rating von »stable« auf »negative« gestellt. P&I-Marktbericht folgt in Januar-HANSA. +++ **Charles Taylor expandiert:** Versicherungsdienstleister übernimmt italienisches Sachverständigen- und Prüfunternehmen Cosulich Group mit Tochtergesellschaften LCC and CMC Marine CMC. +++ **Starkes Geschäft für Lancashire:** Britischer Versicherer steigert dank Rückzug anderer Anbieter Prämieinnahmen im Segment Transport in Q1-Q3 um 21,5% auf 75,3 Mio. \$. +++ **Schutzverein-Flotte schrumpft:** Zahl der für FD&D (Rechtsschutz) versicherten Schiffe sinkt um 10% auf 1.005. Dank Rücklagen (knapp 6 Mio. €) bleiben Beiträge und Selbstbehalte 2021 unverändert. +++ **Investoren schnappen sich Miller:** Traditionsreicher Spezialversicherungsmakler Miller wechselt in den Besitz der Private-Equity-Firma Cinven und des Staatsfonds von Singapur (GIC). Bisheriger Eigner Willis Towers Watson steht vor Fusion mit Aon. **Leute, Leute...** **Allianz Belgium:** Lutz Weinlich (Ex-HDI-Global, Ex-Carl Schröter) kommt als neuer Marine Manager +++ **Schutzverein Deutscher Rehder:** Nicolaus Bunnemann und Martin Harren rücken als Vorstände nach Ausscheiden von Martina Peterson und Peter Harren nach. +++ **Wikborg Rein:** Anwältin Ina Lutchmiah neue Geschäftsführerin in Singapur. +++ **HFW, London:** Paolo Ghirardani (Ex-Stephenson Harwood) als Senior Partner eingestellt +++

## BIS ZU 1 MRD. \$ SCHADEN

## Regeln zur Brandbekämpfung im Visier

Die Zunahme von Bränden auf Containerschiffen wird auch von Versicherungen und Juristen mit Sorge beobachtet. Doch man sieht auch positive Entwicklungen.

Während die Anzahl größerer Schiffsverluste abnimmt, steigt die von Brandhavarien. Prominente Beispielen sind »Maersk Honam«, »Northern Jupiter«, »Yantian Express« und natürlich »MSC Flaminia«. Zu den häufigsten Ursachen zählen eine falsche Deklaration von Ladungen und unzureichende Feuerlöschsysteme an Bord. Die Entwicklung zu immer größeren Containerschiffen tut ihr übriges, einzelne Boxen sind schwerer zu erreichen, die Ausrüstung müsste deutlich ausgebaut werden.

Andrew Gray von der Kanzlei Campbell Johnston Clark (CJC) betont die potenziell schwerwiegenden Auswirkungen: »Nicht nur, dass solche Ereignisse zu Verletzungen und Tod von Seeleuten geführt haben, auch die Folgen für die Umwelt und die finanziellen Verluste sind erheblich.« Nicht unüblich sind Rumpfschäden, Totalverluste, Ladungs- und Containerschäden, Ansprüche zwischen Schiffseignern und Charterern, die Beseitigung von

Umweltschäden, Bergungskosten, Bußgelder oder Untersuchungs- und Gerichtskosten.

»Mit der zunehmenden Größe der Containerschiffe und ihrer Ladekapazität wird ein großer Containerbrand den globalen Transportversicherungs- und P&I-Markt aufgrund des schieren Wertes des gefährdeten Eigentums stark beeinträchtigen«, so Gray weiter. Der Gesamtschaden an einem 20.000-TEU-Schiff und seiner Ladung könne 1 Mrd. \$ übersteigen. Positiv ist seiner Ansicht nach, dass es bereits einige Anstrengungen gibt, sowohl in der Lieferkette als auch bei Brandbekämpfungssystemen an Bord.

Der Weltverband der Versicherer IUMI hatte der IMO eine Änderung des SOLAS-Übereinkommens im Hinblick auf verbesserte Brandbekämpfungsfähigkeiten angetragen. »Möglicherweise muss auch weiterer Druck auf unseriöse Verlader ausgeübt werden, indem ein weltweiter Konsens darüber geschaffen wird, dass diejenigen, die gefährliche Containerladungen falsch deklarieren, strafrechtliche Sanktionen wegen vorsätzlicher Gefährdung von Leben und Meeresumwelt drohen«, meint der CJC-Mann. *MM*

## HOHE KOSTEN

## Gard rutscht tief in die roten Zahlen

Deutlich größere Schäden haben auch beim führenden P&I Club, Gard, ihren Tribut gefordert. Der Versicherer auf Gegenseitigkeit meldet für das erste Halbjahr (per 20.08.) einen Verlust von -62 Mio. \$ (2019: +65 Mio. \$). Die kombinierte Schaden-Kosten-Quote über alle Segmente verschlechterte sich von 96% auf 116%, dies entspricht einem Fehlbetrag von -54 Mio. \$. Ausschlaggebend dafür waren vermehrte Großschäden im P&I-Segment.

Mit insgesamt 251Mio. \$ (netto) übertrafen allein die Schäden – ohne operative Kosten – die gesamten P&I-Prämieneinnahmen. Nur für das P&I-Segment belief sich die Schaden-Kosten-Quote auf 134%. Zu den Verlusten in diesem Bereich gesellten sich noch

negative Kapitalerträge von -9Mio. \$. Für etwas Ausgleich sorgte das Seekasko- und Energiegeschäft (»Marine«) mit einem Überschuss von 15Mio. \$ bzw. einer Schaden-Kosten-Quote von 89%.

Laut CEO Rolf Thore Roppestad ist der P&I Club nach wie vor gut kapitalisiert. Die Mitglieder sollen daher einen Rabatt von 5% auf die Gesamtprämie für das vorangegangene Jahr (2019) erhalten. Außerdem stellte Gard seine Prämienforderungen für 2021 näher vor. Die Beiträge sollen durch individuelle Verhandlungen mit den Mitgliedern »moderat« angehoben werden – ein »General Increase« wie in den Vorjahren wurde nicht festgelegt. *mph*



**GEORG DUNCKER**  
MARINE INSURANCE BROKERS

## MIAMI

78 SW 7TH Street, Suite 500  
+1 786 577 4764

## HAMBURG

Alter Wall 20-22  
+49 40 376004 0

## SINGAPORE

48A Amoy Street  
+65 6916 3760

**WWW.GEORG-DUNCKER.COM**



## *Fähre oder Nasenbär?...*

*Die chilenische Fährreederei Navimag hat mit der »Esperanza« (274 Pax, 1.800 Spurmeter) einen Neubau aus China für Patagonien übernommen. Das merkwürdige Rumpfdesign von Naviform (Kanada) soll Seegangsbewegungen um 50% reduzieren, somit verringerte Stabilitätsanforderungen bieten Sparpotenzial bei Länge und Gewicht. Sieht komisch aus, ist aber so.*

*Foto: Navimag*

Liebe Leser,

wenn auch Sie eine maritime Momentaufnahme eingefangen haben, schicken Sie uns gern das Foto mit ein paar persönlichen oder erklärenden Zeilen dazu. Wir freuen uns über Ihre Einsendungen an: [redaktion@hansa-online.de](mailto:redaktion@hansa-online.de) sowie Schiffahrts-Verlag »Hansa«, Stadthausbrücke 4, 20355 Hamburg. Hinweis: Der Verlag behält sich das Recht vor, eingegangene Fotografien für redaktionelle Zwecke weiterzuverwenden.



# Kaum deutsche Neubau-Investments

Das stärkste Segment in der Flotte deutscher Reeder bilden – wen überrascht es – die Containerschiffe mit 835 Einheiten im Bestand und derzeit elf Schiffen im Auftragsbuch. Das zweitgrößte Segment ist nach Berechnungen des Branchendienstes VesselsValue »Small Dry« mit 665 Schiffen und 22 Bestellungen. Dazu zählt unter anderem die hierzulande verhältnismäßig ausgeprägte MPP-Schifffahrt. Es folgen die Segmente Bulker (293 Schiffe, 19 bestellt) und Tanker (229 Schiffe, 10 bestellt).

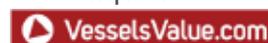
Interessant ist der Blick auf das Ranking nach Flottenwerten. Hier stehen die Containerschiffe mit 15,87 Mrd. \$ (Bestand plus Bestellungen) ebenfalls an Platz eins, gefolgt vom Segment Cruise mit nur 30 Schiffen (+6) im Wert von 13,44 Mrd. \$. Flottengröße und Flottenwert stehen derweil in den Segmenten Small Dry und Tanker in einem eher ungünstigen Verhältnis.

Die nach Flottenwert größten deutschen Reedereien sind Tui Cruises (8 Schiffe, 3 bestellt, Gesamtwert 6,56 Mrd. \$), Aida

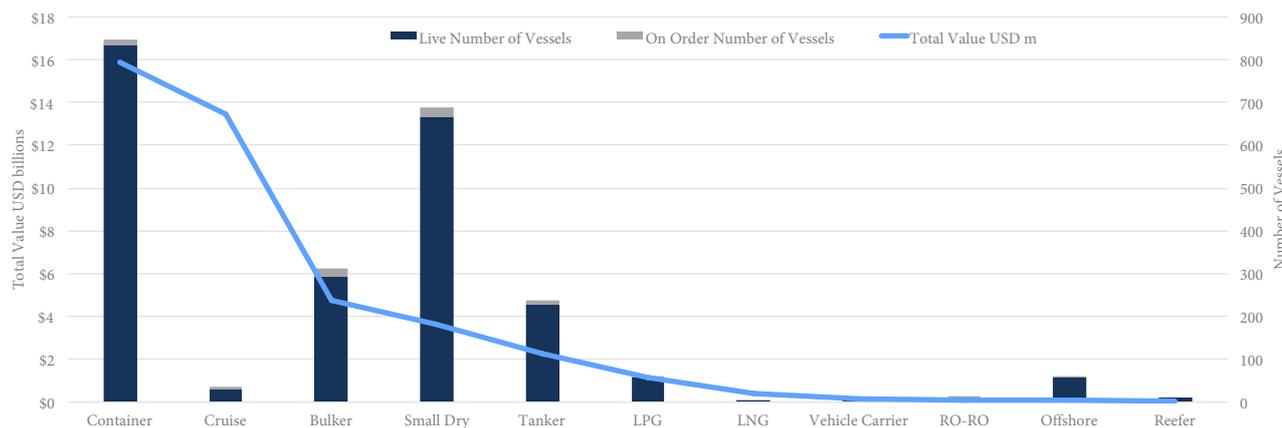
Cruises (14/2/ 6,3 Mrd. \$) und Hapag-Lloyd (94/0/5,33 Mrd. \$). Nach Flottengröße betrachtet führt Briese Schifffahrt (122/4/ 831 Mio. \$) vor Hapag-Lloyd, dicht gefolgt von Oldendorff Carriers, dann kommen Bernhard Schulte und Peter Döhle.

Die Neubau- und Secondhand-Investitionen deutscher Reeder haben über den Zeitraum 2011 bis 2019 einen neuen Tiefpunkt erreicht, insbesondere trifft das auf Neubauten zu. Insgesamt wurden 2019 noch 769 Mio. \$ ausgegeben für 35 gebrauchte und zwölf neue Schiffe. ■

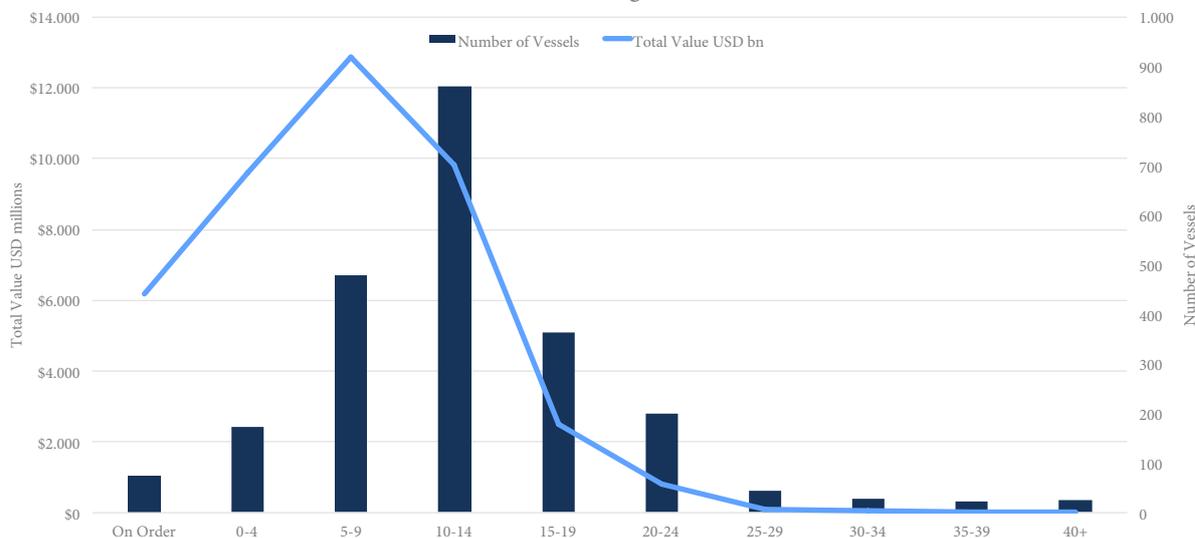
in cooperation with



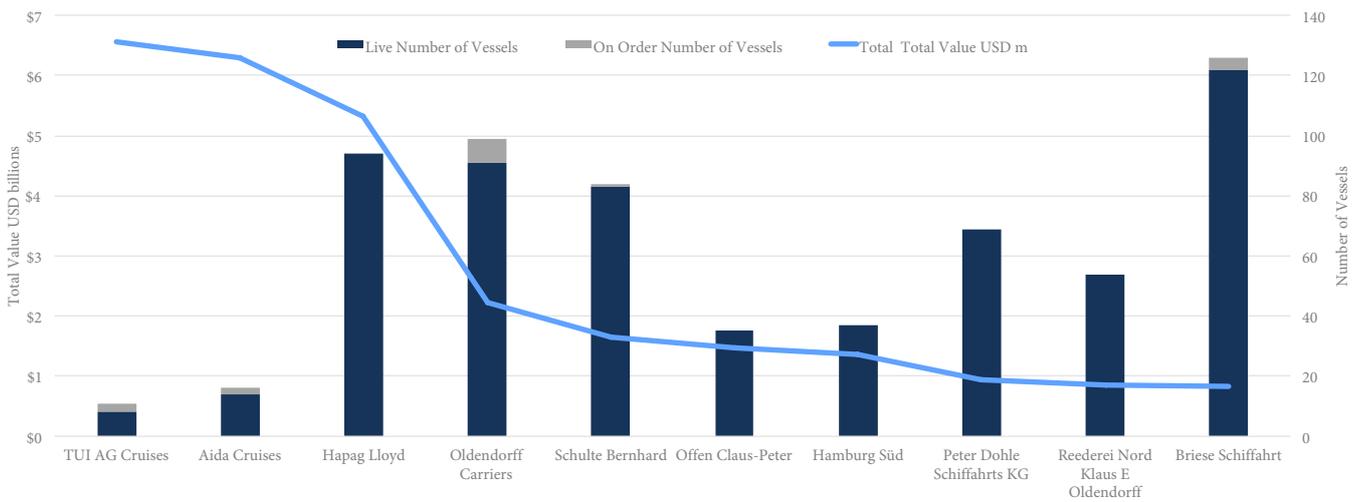
German Owned Fleet



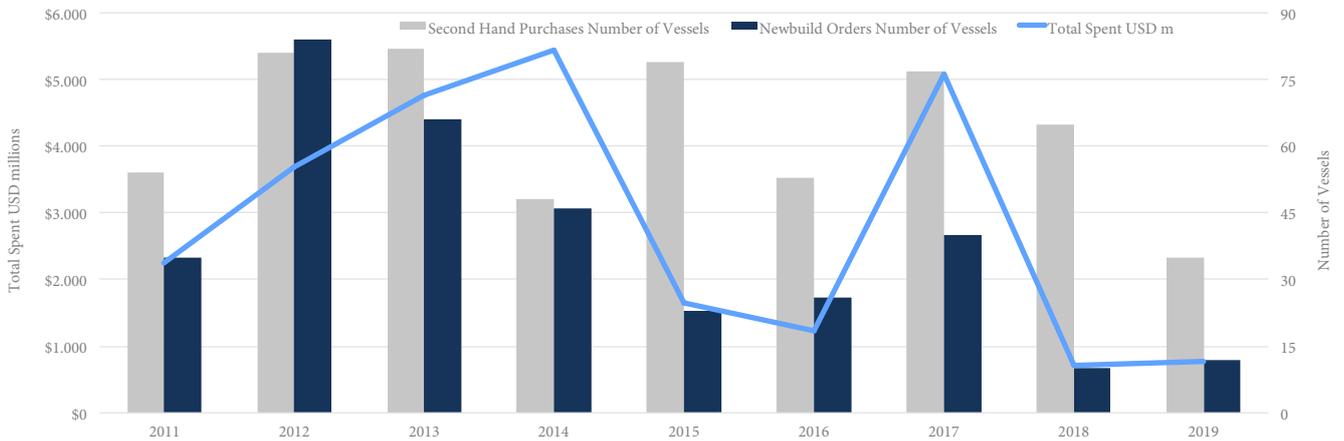
German Fleet Age Profile



Top German Owners by Fleet Value



German Newbuild and Second-Hand Investments



**Kontor17**  
shipmanagement

- » full transparency
- » low operational costs
- » no hidden fees
- » minimum operational downtime
- » custom-made solution for each single vessel
- » highly integrated IT and reporting system

**CONTACT**

Kontor 17 MPM GmbH, Marc Elsholz,  
m.elsholz@kontor17-ship.com, +491703707061

## »Es kommt wenig bei den Reedern an«

Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder, spricht im HANSA-Interview über mangelnde politische Unterstützung, seinen ungebrochenen Optimismus und die Zusammenarbeit mit regionalen Verbänden

### Wie bewerten Sie den Zustand des Reedereistandorts Deutschland?

**Alfred Hartmann:** Nach wie vor bin ich ein absoluter Optimist, was den Standort angeht, da unser Knowhow auch international anerkannt wird. Ich bin auch der Meinung, dass der Standort weiter ausgebaut werden kann. Aber wir haben sicherlich einige strukturelle Schwierigkeiten, um Wachstum erzeugen zu können.

### Was können oder müssten die deutschen Reeder selbst tun, an welcher Stelle müssen sie nachlegen?

**Hartmann:** Aus meinen Gesprächen weiß ich, dass viele Kollegen gerne nachlegen würden. Aber es fehlt an finanziellen Mitteln, die großen deutschen Banken müssen sich wieder beteiligen. Außerdem konnten die Reeder in den vergangenen Jahren nur wenig Eigenkapital ansammeln. Auch der Staat muss zulegen. Ich glaube, das Bewusstsein in Deutschland für die Bedeutung einer funktionierende Schifffahrt ist zu wenig vorhanden. Kaum einer macht sich Gedanken darüber, dass etwa die Apfelsinen mit dem Schiff gekommen sind, wenn er seinen Saft trinkt, oder das Mehl für seine Brötchen. Das wird für selbstverständlich erachtet. Es ist nicht einfach, in diesem Umfeld politische Unterstützung zu finden.

### Beim Thema Flottenmodernisierung sind innovative Technologien ein ganz wichtiger Aspekt. Dafür gibt es doch politische Fördermaßnahmen... Oder woran hapert es?

**Hartmann:** Es hapert in zwei Bereichen. So haben wir leider keine Langfristigkeit für den Lohnsteuereinbehalt, die Rückerstattung von Sozialversicherungsbeiträgen oder die Schiffsbesetzungsordnung. Die Programme laufen nächstes Jahr aus und müssen verlängert werden. Wir haben dazu eine Studie bei PWC in Auftrag gegeben. Daraus geht ganz klar hervor, dass es sich lohnt, in den Schifffahrtsstandort zu investieren. Schifffahrt ist wichtig für Deutschland und

die Maßnahmen der vergangenen Jahre haben gewirkt, wir haben die Zahl der deutschen Arbeitsplätze an Bord weitgehend gesichert, obwohl die Flotte drastisch geschrumpft ist. Wir erwarten also eine Verlängerung der Maßnahmen. Beim Thema Technologie-Förderung muss ich Sie enttäuschen, denn davon kommt leider relativ wenig bei deutschen Reedern an. Ein Beispiel ist die LNG-Förderung: Bestimmte Schiffstypen sind Nutznießer, aber für den »normalen« deutschen Reeder sind die Ansprüche fast nicht erfüllbar.

### Was meinen Sie konkret?

**Hartmann:** Die Fördermaßnahmen beinhalten beispielsweise, dass ein Schiff mindestens acht Jahre wirtschaftlich betrieben werden muss, wobei die Hälfte der Zeit in Europa sein muss. Das heißt, selbst wenn man fünfjährige Chartererträge vorzuweisen hat, ist es schwierig, an diese Fördermittel ranzukommen. Weiterhin geht es um die finanzielle Situation der Reederei. Die meisten Schiffe in Deutschland sind formell jedoch als Einzelunternehmen organisiert. Wie kann ein solches Einzelunternehmen garantieren, dass es in acht Jahren noch existiert? Das muss angepasst werden. Das weiß man in der Politik, aber es ist enorm schwer für uns, diese nötigen Anpassungen politisch durchzusetzen.

### Wie ist denn die Situation beim leidigen Thema Versicherungssteuer?

**Hartmann:** Das passt in das Bild vom fehlenden Verständnis für die Schifffahrt. Auf der einen Seite sind wir ja alle daran interessiert, möglichst viele Schiffe



VDR-Präsident Alfred Hartmann aus Leer

von Deutschland aus zu betreiben. Aber nun soll für Schiffe, die nur von Deutschland aus bereedert werden, aber in ausländischen Registern eingetragen sind, unter bestimmten Voraussetzungen Versicherungssteuer gezahlt werden. Das sind erhebliche Beträge und da sorgt für große Unsicherheit. Wir selbst haben in meiner Reederei schon Schiffe aus dem Management verloren, weil der ausländische Reeder nicht bereit war, hier eine Versicherungssteuer zu zahlen. Gleichwohl bin ich nach wie vor optimistisch, dass wir eine Lösung finden, die vielleicht nicht optimal ist, mit der wir aber leben könnten.

### Sie sind dazu also in Gesprächen?

**Hartmann:** Ja, auch auf Ministerebene. Es ist nicht so, dass wir keine Gesprächspartner mehr haben. Auch der Bundesrat teilt unsere Meinung, aber er wird derzeit zu oft nicht gehört.

**Wie haben die deutschen Reeder Ihrer Ansicht nach die Umstellung auf schwefelarme Kraftstoffe – Stichwort »IMO 2020« – bewältigt?**

**Hartmann:** Es gab viele Bedenken im Vorweg, aber bei weitem nicht so viele Schwierigkeiten wie befürchtet, das freut mich. Daran sieht man: Die Politik sollte lernen, dass sie am besten ihre Forderungen umgesetzt bekommt, wenn sie erfüllbar und klar formuliert sind und es feste Fristen gibt.

**Die aus Brüssel ins Spiel gebrachte CO<sub>2</sub>-Steuer trifft wohl nicht auf Ihre Zustimmung, wenn sie nur eine Region der Welt betrifft, oder?**

**Hartmann:** Ja, wenn das global gelten würde, wäre es zumindest gerechter. Aber andererseits ist dann die Frage, ob das Ziel einer CO<sub>2</sub>-freien Schifffahrt damit erreicht wird – und darum muss es doch gehen. Die Motivation, in neue Technologien zu investieren, wäre für Reeder größer, wenn man diejenigen, die weniger CO<sub>2</sub> produzieren, belohnt. Möglich wäre ein Bonussystem – und mit einer gewissen Zeitverzögerung eine har-

**Abstract: »Not much gets through to the shipowners«**

Alfred Hartmann, President of the German Shipowners' Association VDR, talks to HANSA about the lack of political support, his continuous optimism and cooperation with regional shipowners associations. Expiring support schemes must be extended, he says. The VDR president also talks about his view on a CO<sub>2</sub> tax for shipping.

te Frist, nach der zahlen muss, der keine Emissionen einspart.

**Immer mehr deutsche Reeder betreiben ihre Schiffe unter einer europäischen Flagge. Könnte es sinnvoll sein, die Diskussion um eine EU-Flagge wieder aufzunehmen, um einen europäischen Flickenteppich zu verhindern?**

**Hartmann:** Das System der freien Flaggenwahl funktioniert derzeit gut. Fast 45% der Schiffe im deutschem Register fahren bereits unter einer europäischen Flagge. Vor ein paar Jahren waren es nur rund 25%. Wichtiger als die Flagge ist meiner Ansicht nach aber, dass die Reedereien hierzulande ansässig sind. Hier werden die qualifizierten Jobs gehalten. Die Ausbildungszahlen sind bei weitem nicht so stark zurückgegangen, wie man

es vermuten könnte, wenn man sich die Flottenentwicklung anschaut. Wenn wir den Standort hier stützen, werden wir auch wieder wachsen.

**Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit mit regionalen Reedervereinen?**

**Hartmann:** Es mag hin und wieder Forderungen an den VDR geben, die man realistisch oder unrealistisch finden kann. Aber die regionalen Verbände haben eine enorme Bedeutung für die Region, und in der Regel sehr gute Kontakte zu den Politikern und Behörden dort. Ich halte die Zusammenarbeit für gut und würde mich über noch mehr Austausch freuen. Denn am Ende ziehen wir alle an einem Strang und haben ein Ziel: in Deutschland weiter und noch mehr Schifffahrt zu betreiben. *Interview: Michael Meyer*

## NEUE PWC-STUDIE ZUM REEDEREISTANDORT DEUTSCHLAND

### Plädoyer für alte und neue Fördermaßnahmen

Wie viel oder wenig die deutsche Politik die hiesigen Reedereien sollte, ist eine dauerhafte Debatte. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PWC hat jetzt für den Verband Deutscher Reeder die aktuelle Situation analysiert. Die HANSA zeigt Auszüge aus den Ergebnissen.

Die Corona-Krise zeige, wie bedeutend die Stabilität der Logistikketten für Deutschland und auch seine europäischen Partner ist. Auch unabhängig davon nehme die Schifffahrt vor allem bei der Einbindung der exportorientierten deutschen Wirtschaft in den Welthandel eine Schlüsselrolle ein. Nach Enschärfung der Analysen ist es durch verschiedene Maßnahmen vor und nach der großen Krise ab 2009 gelungen, den Anteil der Tonnage unter deutscher Flagge zuletzt deutlich zu stabilisieren.

*»Scheuen wir Anpassungen an das Wettbewerbsumfeld, riskieren wir, das Erreichte zu verlieren«*

»Weiterhin erscheint es als noch wichtiger, dass dadurch (jedenfalls bislang) auch die Anzahl der inländischen oder am Standort ansässigen Besatzungsmitglieder durch die Krise hindurch annähernd stabil gehalten werden konnte«, heißt es weiter.

Die Schifffahrtförderung wird somit als »Erfolgsgeschichte« bewertet. Die bestehenden Maßnahmen sollten daher mindestens erhalten und nach Möglichkeit weiter optimiert werden: »Scheuen wir Anpassungen an das Wettbewerbsumfeld, riskieren wir, das Erreichte zu verlieren«, so ein Zwischenfazit, da andere Re-

gierungen ihre Bemühungen zur Steigerung der Attraktivität des eigenen Standortes teils deutlich verstärkt haben.

Einige Maßnahmen werden empfohlen:

#### Knowhow sichernde Maßnahmen

- Erhalt der bestehenden Fördermaßnahmen
- Anpassungen, etwa an EU-Beihilferichtlinien
- Schaffung größerer Planungssicherheit durch Erhöhung der Laufzeit von Förderprogrammen
- Anpassung der Ausbildungsförderung zur Berücksichtigung weiterer Ausbildungsberufe, z.B. Elektrotechnischer Offiziersassistent
- Stärkung der Attraktivität der deutschen Flagge durch weitere Digitalisierung und Entbürokratisierung

#### Steuerliche Maßnahmen

- Anpassung an das Niveau europäischer Nachbarländer
- Tonnagesteuerbegünstigung auch für Schiffsmanagementgesellschaften sowie für Offshore-Schiffe und -aktivitäten
- Ergänzung der Tonnagesteuer um eine Umweltbonus-Komponente
- Wiedereinführung steuerfreier Reinvestitionsrückstellung für Seeschiffe
- Abschaffung oder zumindest deutliche Absenkung der Versicherungssteuer
- Prüfung der Gebührenstrukturen für die Eintragung von Schiffen und Schiffshypotheken



Die Briese-Gruppe betreibt eine große Flotte an Mehrzweckschiffen

© Briese Schifffahrt

## Niedersachsens Reeder wollen Rang halten

Der Nordwesten ist weiter zweitwichtigste Region für den Reedereistandort Deutschland. Vor allem kleine und mittlere Unternehmen prägen das Bild. Die Schiffseigner wünschen sich mehr politische Unterstützung und sind dabei durchaus selbstbewusst

Das letzte Jahrzehnt war für die Reedereien nicht unbedingt eine leichte Zeit. Die Lehmann-Krise, die Weltwirtschaftskrise, handels- und geopolitische Dispute und zuletzt die Corona-Pandemie sorgten auch in der nordwestdeutschen Schifffahrt für einige Unruhe. Man kennt die Entwicklung: Diverse Reedereien mussten aufgeben oder wurden übernommen, weil der Geldhahn zugedreht wurde oder zum Teil auch, weil in der Vorkrisenzeit über die Verhältnissen gewirtschaftet wurde.

Auch in der niedersächsischen Branche hinterließen die Jahre Spuren. Oli-

ver Zimmer vom Reederverein Untereibe, Daniel Grensemann vom Reederverein Ems-Dollart und Bernd Sibum von der Interessengemeinschaft Harener Reeder bestätigen in einem gemeinsamen Statement, dass sich die Mitgliederzahlen der drei Vereine stetig reduziert haben: »Unsere Mitglieder hatten und haben mit den finanziellen Rahmenbedingungen zu kämpfen, viele haben an Substanz verloren. Weil viele Reedereien in Insolvenz gegangen sind oder in finanzielle Schieflage gerieten, mussten viele Schiffe verkauft werden.«

### Wachstum nicht realistisch

Mit Blick auf die kommenden Jahre wäre es aus ihrer Sicht ein Erfolg, wenn die Struktur der Vereine und die Anzahl der bereederten Schiffe erhalten werden könnte. »Ein Wachstum wäre wünschenswert, erscheint aus heutiger Sicht jedoch nicht realistisch«, so die drei Vertreter.

Viele kleinere Reedereien hätten den Betrieb eingestellt oder würden das in den nächsten Jahren tun, weil sie keine Perspektive mehr für sich und ihre Söhne und Töchter sähen. Dies hänge auch mit der notwendigen Anzahl der Schiffe zusammen, um eine Reederei wirtschaftlich führen zu können. Allerdings, so die Manager weiter: »Die noch vorhandenen Reedereien sind durch so viele Höhen und Tiefen gegangen, dass die Weichen für die Zukunft entsprechend gestellt sein dürften. Es haben auch viele Familienbetriebe den Generationswechsel erfolgreich geschafft und es steht damit eine neue Generation von Reedern auf der Brücke, welche die Traditionen und Werte der älteren Generation fortführen, dabei aber auch mit dem nötigen Werkzeug im Gepäck den neuen Anforderungen gerecht werden zu können.«



Die Reedereigemeinschaft USC aus der Untereibe-Region legt einen Schwerpunkt auf Containerfeederschiffe

© Wäger

### Vorteil »technisches Knowhow«

Die Region hat in ihren Augen nach wie vor sehr große Bedeutung für den Schifffahrtsstandort Deutschland. Trotz den verschiedenen Krisen habe man die Position als zweitgrößter Reedereistandort nach Hamburg behaupten können.

Zu den bekanntesten Namen mit größeren Flotten gehören beispielsweise die Briese-Gruppe aus Leer mit über 100 Schiffen – die MPP-Tochter BBC ist nach wie vor Weltmarktführer –, die Reederei Foroohari aus Stade mit rund 20 Frachtern oder HS Schifffahrt aus Haren an der Ems mit über 30 Schiffen.

Eine Betrachtung der niedersächsischen Flotte macht allerdings auch den Unterschied zu anderen Regionen deutlich: Während laut Zimmer, Grensemann und Sibum rund 80 % der Reedereien im Nordwesten ansässig sind, kontrollieren sie »nur« rund ein Drittel der Tonnage. Die klein- und mittelständische Struktur hat nach Ansicht der Vereine aber einen Vorteil. Dadurch könne man schnell und flexibel reagieren. »Wir »kennen« unsere Schiffe noch; das macht sich insbesondere in der hohen Qualität der technischen Beereederung bemerkbar. Wir sind sehr aufgeschlossen gegenüber innovativen Systemen und arbeiten daher intensiv mit Hochschulen und Instituten im Land Niedersachsen, wie dem Maritimen Kompetenzzentrum in Leer zusammen«, heißt es.

*»Es wäre hilfreich, wenn sich mehr Reedereien dem VDR anschließen würden, der aufgrund seiner internationalen Vernetzung alternativlos ist«*

Ganz oben auf der Agenda der Reeder steht zwar nach wie vor auch der Zugang zu Fremdkapital und dem dafür erforderlichen Eigenkapital, dies ist von »substanzieller Bedeutung«. Wichtiges Thema ist jedoch auch der Strukturwandel in der Schifffahrt – sprich die Regulierung, der Klimaschutz und die Digitalisierung. Ganz aktuell spielt auch die Corona-Pandemie eine Rolle, etwa im Hinblick auf den erschwerten Besatzungswechsel.

Angesichts der vielen Herausforderungen hakt es nach Meinung der Reeder vor allem an einer Stelle: »Wir fühlen unsere Interessen nicht ausreichend durch die Politik vertreten.« Da man international agiere, sei dies im Sinne der Wettbewerbsgleichheit besonders wichtig: »Wir

### **Abstract: Northwest-German shipowners aim to maintain position**

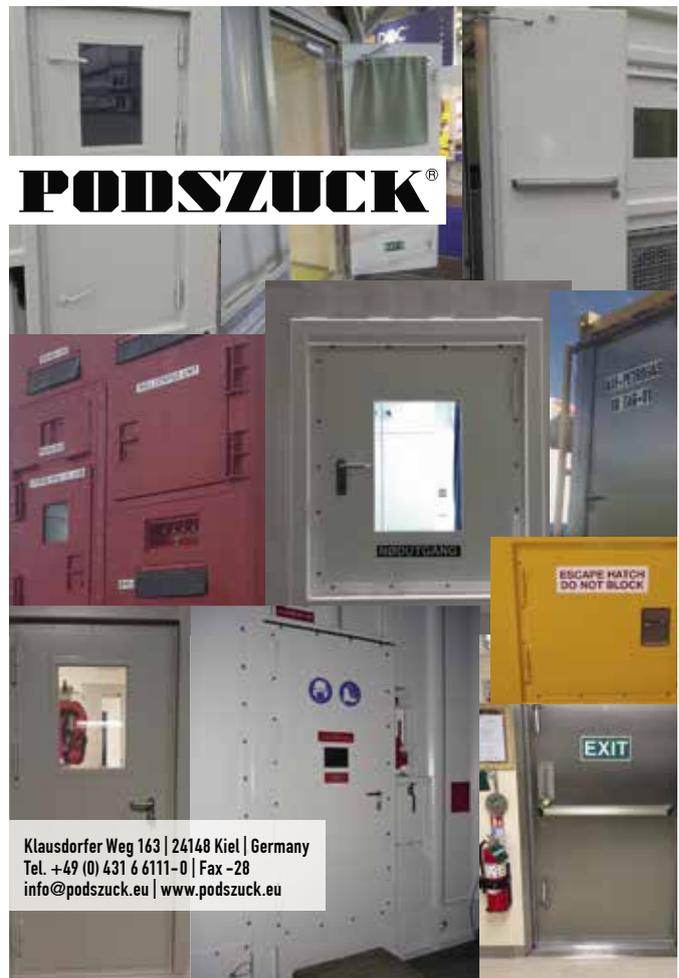
*Lower Saxony is still considered the No. 2 German shipping company region. Small and medium-sized companies dominate the picture. These shipowners would appreciate more political support in the face of a number of challenges, but they are still quite confident.*

haben jedoch den Eindruck, dass diese Unterstützung im Verhältnis zu unserem Stellenwert nicht ausreichend ist.« Das wichtigste Transportmittel für eine Exportnation wie Deutschland sei das Schiff. »Die Politik scheint sich dieser Bedeutung aber nicht immer bewusst zu sein. Wichtig für uns ist der Erhalt der Konkurrenzfähigkeit im internationalen Wettbewerb. Das setzt aber voraus, dass es keine nationalen oder EU-Alleingänge insbesondere im Umweltbereich und in der rechtlichen

Behandlung der maritimen Unternehmen geben darf«, monieren die Vereine.

In die Erwartung für die Zukunft ist ein gutes Stück Ernüchterung eingezogen: Dass die Politik diese Unterstützung in ausreichendem Maße gewährt, halten Grensemann, Sibum und Zimmer als »leider nicht für sehr realistisch«. Nach ihrem Eindruck fehlt häufig das Verständnis für den Stellenwert der Schifffahrt, insbesondere in den hochindustrialisierten südlichen Bundesländern.

Doch nicht nur die Politik nehmen die Vereine in die Pflicht, auch die Unternehmen. So sei der Verband Deutscher Reeder (VDR) ein wichtiges Bindeglied zur Politik auf Bundes- und EU-Ebene. »Er vertritt unsere Interessen im Rahmen seiner Möglichkeiten gut. Es wäre jedoch hilfreich, wenn sich mehr Reedereien dem VDR anschließen würden, der aus unserer Sicht aufgrund seiner internationalen Vernetzung alternativlos ist. Entscheidend ist natürlich auch hier das Engagement der Mitglieder in den jeweiligen Gremien.« **MM**



**PODSZUCK®**

Klausdorfer Weg 163 | 24148 Kiel | Germany  
Tel. +49 (0) 431 6 6111-0 | Fax -28  
info@podszuck.eu | www.podszuck.eu

# »Schifffahrt ist eine Branche mit Zukunft«

Neben der Covid-19-Thematik stehen für die Hamburger Reederschaft der Zugang zur Schiffsfinanzierung und die Wettbewerbsbedingungen am Standort ganz oben auf der Agenda, berichtet Lorena Bücklers, Geschäftsführerin des Vereins Hamburger Rheder

Gerade in der Corona-Krise sei deutlich geworden, wie wichtig eine funktionierende Versorgung für eine Wirtschaftsnation wie Deutschland ist, sagt Lorena Bücklers. Die Schifffahrt, über die der größte Teil der Im- und Exporte laufe, habe gezeigt, dass sie auch in herausfordernden Zeiten liefern könne. »Eine sehr wichtige Rolle spielen dabei unsere Mitglieder in Hamburg, immer noch der größte Reedereistandort Deutschlands mit über 60 % Anteil an der Gesamttonnage«, so die Verbandsgeschäftsführerin Lorena Bücklers.

Aktuell hätten viele VHR-Mitglieder »enorm« mit den Folgen der Pandemie zu kämpfen, zum Beispiel bei den Besatzungswechseln. »Sorge bereitet uns auch der Rückzug der deutschen Banken im Bereich der Schiffsfinanzierung.« Wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen am Standort blieben ein wichtiges Thema. Und natürlich seien Umwelt- und

Klimaschutz ganz oben auf der Agenda – die Umsetzung neuer Regularien zum Beispiel, die teilweise sehr aufwendig in der Praxis sei, berichtet Bücklers. Dabei sind die Herausforderungen unterschiedlich groß, denn die Mitgliedschaft sei sehr heterogen und erstrecke sich von der Schlepp- und Fährschifffahrt bis hin zu Containerlinien und Trampfahrt.

*»Wir hoffen, dass der Trend zum Flottenrückgang bald nachlässt«*

Der Fokus des Vereins liegt auf der regionalen Politik, während der Verband deutscher Reeder (VDR) die Vertretung der Schifffahrt auf nationaler und internationaler Ebene übernimmt. »Wir arbeiten gut zusammen und pflegen einen regen Austausch mit dem VDR«, so Bücklers. Mit der aktuellen Schifffahrtspolitik der EU ist sie indes nicht ganz zufrieden. Die Corona-Krise habe gezeigt, wie groß die Bedeutung der Schifffahrt für die Lieferkettensicherheit sei. »Dies scheint unserem Eindruck nach insbesondere auf EU-Ebene mit Blick auf die Umweltregularien und eine wettbewerbsfähige Schifffahrt nicht deutlich genug bewusst zu sein«, sagt sie.

Corona habe gezeigt, dass sich Deutschland als Land nicht abhängig machen sollte von anderen, das gelte insbesondere für die Schifffahrt. Hierzu erwarten die Hamburger Reeder Unterstützung von der Politik, »damit unsere Mitglieder in die Lage versetzt werden, im harten globalen Wettbewerb bestehen zu können.« Nachbesserungsbedarf sieht Bücklers zum Beispiel im Bereich der Versicherungssteuer und in der Verstärkung der Schifffahrtförderung am Standort Deutschland. »Für die maritime Wirtschaft ist die nächste Nationale Maritime Konferenz von großer Bedeutung, wo es dann hoffentlich wichtige Weichenstellungen für

den deutschen Schifffahrtsstandort geben wird«, sagt sie. Denn die Hamburger Reederschaft fordert eine Trendwende. Durch die schwierige Entwicklung in der Schifffahrt hat sich die hier versammelte Flotte in den vergangenen zwei Jahren insgesamt um knapp 20 % reduziert, berichtet die Verbandsgeschäftsführerin. Diese Entwicklung schlage sich auch in der Mitgliedschaft nieder.

Die heutigen und künftigen Folgen der Corona-Pandemie macht eine verlässliche Prognose, wie sich der Verband in den kommenden Jahren entwickeln könnte, sehr schwierig. »Wir hoffen, dass der Trend zum Flottenrückgang bald nachlässt. Hilfreich wäre dabei natürlich, wenn die aktuelle Marktbesserung anhält. Wir gehen davon aus, dass Hamburg auch in fünf Jahren noch ein bedeutender Schifffahrtstandort sein wird«, sagt Bücklers.

*»Die deutsche Flagge ist wesentlich wettbewerbsfähiger geworden«*

Die deutsche Flagge ist nach Einschätzung Bücklers' wesentlich wettbewerbsfähiger geworden. Allerdings bestehe weiterhin Verbesserungsbedarf, speziell im administrativen Bereich, zum Beispiel beim Ausbau der Digitalisierung. Für die Verlässlichkeit müsse die Förderseite für einheimische Beschäftigte dauerhaft verstetigt werden.

»Schifffahrt ist eine Branche mit Zukunft, auch vom Standort Deutschland aus. Unsere Mitglieder legen sehr viel Wert auf Nachwuchs und bilden deshalb im eigenen Haus überdurchschnittlich aus«, sagt Bücklers. Das zeigten auch die Zahlen. Seit 2017 bewege sich die Anzahl der abgeschlossenen Ausbildungsverträge für Schifffahrtskaufleute in Hamburg trotz herausfordernden Zeiten auf einem stabil hohen Niveau. »Angesichts des zunehmenden Konkurrenzkampfes um junge Talente sollten wir vereint als Branche öffentlich noch deutlicher machen, was wir zu bieten haben.«

fs  
© VHR



Lorena-Bücklers

## »Wir brauchen Chancengleichheit«

Die Mitglieder des Bremer Rhedervereins kämpfen wie ihre Kollegen an anderen Standorten mit volatilen Märkten und den Corona-Folgen. Für bessere Aussichten im weltweiten Wettbewerb sieht Vorsitzter Michael Vinnen vor allem die Bundespolitik in der Pflicht

### **Wie bedeutend sind die Reedereien in Bremen für den Schifffahrtsstandort Deutschland?**

**Michael Vinnen:** 25 Reedereien bereedern rund 270 Schiffe mit 4,5 Mio. BRZ. Damit ordnet sich Bremen nach Hamburg auf dem zweiten Rang unter den deutschen Standorten ein.

### **Welche Themen stehen für Sie und ihre Mitglieder ganz oben auf der Agenda?**

**Vinnen:** Das dominierende Thema für alle Reedereien waren und sind die Schwierigkeiten, den Seeleuten das Ab- und Anmusteren an Bord der Schiffe zu ermöglichen. Daneben beschäftigt uns vor allem die Versicherungsteuer. Da sind die deutschen Reeder gegenüber ihren Wettbewerbern stark benachteiligt. Abgesehen von der Kaskoversicherung werden 19% fällig. In anderen Ländern ist die Versicherungsteuer entweder völlig unbekannt oder auf maximal 3% begrenzt. Unverständlicherweise zeigt sich der Bundestag bislang nicht gewillt, dem Bundesrat zu folgen und einer generellen Absenkung der Versicherungsteuer auf 3% zuzustimmen.

Erfreulich hingegen ist, dass Bremen im kommenden Jahr sein Schiffsregister digitalisieren wird. Der Bremer Rhederverein hatte sich schon seit längerem dafür stark gemacht.

### **Worin liegen die Stärken Bremens?**

**Vinnen:** In der deutschen Handelsflotte dominieren mit 55% die Containerschiffe, danach folgen Massengutschiffe mit 20%. Die Bremer Flotte ist ausgewogener mit je 25% bei Tankern und Multipurpose-/Schwergutschiffen. Dazu kommen Bulker, Schlepper, Forschungsschiffe und andere Schiffstypen. Für den Standort Bremen spreche zudem die »kurzen Wege«. Die enge Kommunikation zwischen Reedern, schifffahrtsaffinen Branchen, der Verwaltung und der Politik erleichtert manches. Zusammen mit spezialisierten Anwälte, überregional tätigen



Vorsitzter Michael Vinnen

Schiffsversicherern, dem Schiffsregister sowie den Hochschulen Bremerhaven und Bremen mit ihren schifffahrtsbezogenen Studiengängen ergibt das einen exzellenten Standort für die Schifffahrt.

### **Werden Ihre Interessen auf Bundes- und Landesebene ausreichend gewürdigt?**

**Vinnen:** Bremen ist maritim und denkt maritim. Insofern fühlen sich die Reeder in Bremen gut aufgehoben und in ihrem Engagement für den Schifffahrtsstandort anerkannt. Der Bund hatte vor einigen Jahren wichtige Entscheidungen insbesondere für die deutsche Flagge getroffen, so den hundertprozentigen Lohnsteuereinbehalt für Seeleute oder die volle Erstattung der Arbeitgeberanteile an den Sozialversicherungsbeiträgen. Derzeit werden die auf fünf Jahre befristeten Maßnahmen evaluiert.

Leider scheint nicht allen Regierungsmitgliedern und Parlamentariern bewusst zu sein, warum diese Entscheidungen getroffen wurden. Deutsche Reeder können im globalen Wettbewerb der weltweiten Handelsschiffe nur dann bestehen, wenn sie mit einer zumindest im europäischen Maßstab vergleichbaren Kostenstruktur arbeiten können.

### **Bei welchen Themen fehlt es Ihnen an politischer Unterstützung?**

**Vinnen:** Noch sind 5% der Welthandelsflotte deutschen Reedern zuzuordnen. Jedoch hat die deutsche Handelsflotte seit ihrem Höchststand 2012 40% ihrer Tonnage eingebüßt, während die weltweite Handelsflotte im gleichen Zeitraum um 30% angewachsen ist. Dieser Trend muss gestoppt werden. Dazu müssen die Hilfen des Bundes für die deutsche Seeschifffahrt unbefristet verlängert werden. Mit der Versicherungsteuer sollte sich der Bundestag noch einmal dringend befassen.

### **Ist die deutsche Flagge noch eine Option?**

**Vinnen:** Mit einer Verstärkung der Schifffahrtsbeihilfen sowie ihrer Entfristung kann die deutsche Flagge an Attraktivität gewinnen, vorausgesetzt, weitere Hemmnisse, wie zum Beispiel die Versicherungsteuer, werden beseitigt.

Außerdem ist es dringend erforderlich, eine weitere Verschärfung der Flaggenadministration zu erreichen. Zumindest sollte sich die deutsche Verwaltung mit denen in den Niederlanden, Dänemark oder Portugal messen lassen können. Ein einzige Anlaufstelle, eine Erreichbarkeit rund um die Uhr, ein durchgängig elektronischer Austausch der Dokumente sowie ein prompter Service müssen das Ziel sein. Wenn es der deutschen Verwaltung gelingt, in Sichtweite eines derartigen Serviceniveaus zu kommen, hat die deutsche Flagge sehr gute Chancen, wieder vermehrt am Heck der Schiffe aufgezogen zu werden.

### **Wie ist es denn um den Nachwuchs bei ihren Mitgliedern bestellt?**

**Vinnen:** Gerne würden die Bremer Reeder mehr Schifffahrtskaufleute ausbilden, aber es besteht ein eklatanter Mangel an geeigneten Bewerbern. Die Schifffahrt sollte und muss in der Öffentlichkeit wieder wesentlich positiver dargestellt werden, damit junge Leute erkennen, welch spannendes Berufsfeld die Seeschifffahrt ist und welche Karrierechancen sie bietet. **RD**

# Raus aus der deutschen Marktnische

Die Hamburger Reederei Carsten Rehder hat sich einen starken Partner für das Shipmanagement gesucht. Künftig will man gemeinsam mit der Thome-Gruppe die Flotte wieder ausbauen, schreibt *Krischan Förster*

Bei der Befrachtung der Bulker hat Rehder die Schiffe bereits seit dem vergangenen Jahr mit Aug. Bolten zusammengelegt. Nun wird auch das technische Management der Flotte ausgelagert, zu der neben drei Bulkern auch sieben Containerschiffe und ein MPP-Frachter gehören. Die neue Unternehmung heißt Thome Shipmanagement Germany.

Die Gespräche mit Thome seien bereits vor längerer Zeit aufgenommen worden, berichtet Unternehmenschef Thomas Rehder gegenüber der HANSA. Die Corona-Pandemie habe dann aber für einige Verzögerungen gesorgt, bevor Anfang Oktober schließlich Vollzug gemeldet werden konnte.

Der Zusammenschluss mit Thome, einem der größeren und vor allem international agierenden Shipmanager sieht Rehder als notwendige Reaktion auf die

Veränderung in der Schifffahrt, vor allem im deutschen Markt. Wie viele hiesige Reedereien hatte auch Carsten Rehder mit Hilfe von KG-Anlegern die Flotte auf knapp 30 Schiffe ausgebaut. Nach der Lehman-Pleite aber waren die »goldenen Jahre« vorbei. »Wir haben, wie alle anderen auch, in den vergangenen zehn Jahren Schiffe verloren«, sagt Rehder.

Elf Einheiten sind es derzeit noch. »Wir haben daher immer wieder überlegt, wie wir uns besser aufstellen können.« Denn Aufgaben und Kosten im Shipmanagement blieben auch mit weniger Schiffen hoch, die Marktmacht dagegen ist mit der Flottengrenze eher begrenzt. Sich mit einer anderen deutschen Reederei zu verbünden, habe er ausgeschlossen, weil die Probleme der vornehmlich mittelständischen und familiengeführten Unternehmen überall die gleichen, Ausrichtung und Kundenkreis dagegen sehr ähn-



»Wir haben immer wieder überlegt, wie wir uns besser aufstellen können«

Thomas Rehder

lich seien und die Akquise im wichtigen Drittgeschäft dadurch erschwert werde.

Stattdessen folgt nun der Schulterchluss mit einem globalen Partner, mit dem man sich zudem noch »ideal er-



Das Containerschiff »Melbourne Strait« (1.750 TEU) gehört zur Flotte von Carsten Rehder

gänzt«. Thome mit norwegischen Wurzeln und Hauptquartier in Singapur ist vor allem im Offshore-Bereich aktiv, die Hamburger sind es dagegen in der klassischen Handelsschifffahrt. Außerdem kennen und schätzen sich die beiden Protagonisten Thomas Rehder und Thome-CEO Olav Nortun seit langem. Und geografisch sah sich Thome in Europa noch unterrepräsentiert. »Daher passt das alles sehr gut zusammen«, sagt Rehder.

Von Hamburg aus soll nun das Angebot für die Trockenschifffahrt ausgebaut werden. »Ein Büro in Deutschland ist Teil der Strategie, die Präsenz in Europa von einem zentralen Standort aus auszubauen«, sagt Claes Eek Thorstensen, Präsident und CCO von Thome.

### »Das klare Ziel heißt Wachstum und mehr Wertschöpfung im eigenen Haus«

Der Start des neuen Verbunds erfolgt mit den Rehder-Schiffen, man biete seine Dienste künftig aber auch Dritten an und wolle sich mit einer modernen Unternehmensführung auch für Investoren(-schiffe) qualifizieren. Erste Sondierungen und Gespräche seien bereits begonnen worden, auch für Käufe im Secondhand-Markt. »Das klare Ziel lautet Wachstum.«

Auch wenn die neue Einheit »Thome« heißt und die Hamburger mit 35% den kleineren Anteil am Joint Venture halten, sieht Rehder darin keine komplette Aufgabe der eigenen Reederei. »Es sind unsere Leute und wir behalten die Wertschöpfung im Haus.« Als Schiffseigner bleibe das Hamburger Unternehmen ohnehin selbständig. Neben dem Schiffsmanagement wollen die neuen Partner auch ihre Expertise vereinen, wenn es um die Entwicklung neuer technischer Lösungen bei der klimafreundlichen Umwandlung der Schifffahrt geht.

### Zweiter Konsolidierungsschritt

Für das Unternehmen ist es der zweite Konsolidierungsschritt dieser Art in relativ kurzer Zeit. Erst Anfang September war bekannt geworden, dass Carsten Rehder die Bulk-Befrachtung mit der Reederei Aug. Bolten zusammenlegt. Die gemeinsame Gesellschaft ist künftig für alle von Bolten kontrollierten Schiffe sowie die von Rehders Chartering-Arm Victoria Shipbrokers betreuten Einheiten verantwortlich. Das sind drei Bulker zwischen 30.000 und 57.000 tdw bei Rehder,



#### Abstract: Getting out of the niche

German shipowner Carsten Rehder and Singapore's Thome Group form a new bulker and boxship management venture to handle Rehder's owned and managed fleet of dry bulk, container and multi-purpose vessels and to look to expand with new additions. The new company will be based in Hamburg. Carsten Rehder will remain independent as shipowner and commercial manager while Thome Germany will also seek to win new ship management opportunities in Europe, separate from the business managed by Thome's headquarter in Singapore and its office in Croatia. »The time was right to integrate our staff into a larger third-party ship manager,« says Thomas Rehder.

© Wägener

darunter die zuletzt erworbene »Ortolan Beta Strait« (30.000 tdw), und fünf Bulker zwischen 28.000 und 37.000 tdw bei Bolten. Für das technische Management der

Schiffe war Aug. Bolten im vergangenen Jahr dem Joint Venture AVB Bulk zwischen Ahrenkiel Steamship (MPC-Gruppe) und H. Vogemann beigetreten. ■

**Komm an Bord!**  
**SCHENK NEUES LEBEN**  
 Deine Kompetenz  
 für eine bessere Gesundheitsversorgung in Afrika  
[mercyships.de/mitarbeiten](https://mercyships.de/mitarbeiten)

# Leonhardt & Blumberg baut die Flotte um

Die Hamburger Reederei will sich künftig auf größere Container-Feeder konzentrieren und kauft für den Flottenumbau zwei Schiffe im »attraktiven« 1.700er Segment. Die kleineren Einheiten sollen verkauft werden. Von *Krischan Förster*

In dem derzeit munteren Treiben am Secondhand-Markt hat die bereits 1903 gegründete Reederei zwei Schiffe gefunden, die genau ins gewünschte Profil passen. Eine Kapazität von 1.700 TEU, nicht zu alt und günstig im Preis.

Es handelt sich um die beiden Schwestern »King Crimson« und »Moonchild«, 2007 und 2008 bei Aker in Deutschland gebaut. Bislang für Wallem im Einsatz, wechselten die beiden Handysize-Feeder für jeweils 4,1 Mio. € zu Leonhardt & Blumberg. Während die in »Hansa Colombo« umbenannte »Moonchild« noch in Singapur für bis zu sieben Monate von Maersk eingechartert wurde, wird die »Hansa Lanka« zunächst bei einer Werft in China für die anstehenden Klassearbeiten eingedockt und fährt dann für maximal sechs Monate bei Yang Ming, ebenfalls in Asien.

## Kaufpreis unter Marktwert

»Für uns hat sich eine attraktive Gelegenheit ergeben«, sagte L&B-Geschäftsführer Torben Kölln gegenüber der HANSA. Das gilt nicht nur für den Kaufpreis: WesemannValue bewertet die geschirrlosen Schiffe deutlich höher mit 6,6 Mio. \$ bei einem Schrottwert von 2,7 Mio. \$. Die



»auskömmlichen« Raten lägen knapp unter einem fünfstelligen Betrag. »Ein bisschen später hätten wir noch höhere Abschlüsse erzielen können«, sagt Kölln mit Hinweis auf den zuletzt stetigen Höhenflug des Chartermarkts.

Laut dem Geschäftsführer ist die Hamburger Reederei weiter dabei, die Flotte sukzessive umzubauen. Der Fokus soll künftig klar auf diesen 1.700-er Einheiten liegen, von denen L&B bereits vier moderne Eco-Designs und 27 sogenannte Standard-Schiffe in einem Einnahme-Pool fahren lässt. Dort passen auch die beiden Aker-Zukäufe hinein. »Wir sehen für diese Größe die besten Marktchancen, vor allem in Asien«, sagt Kölln.

## Zwei Feeder verkauft

Der Großteil der Investition wird wohl umgehend wieder eingespielt. Denn im Gegenzug trennt sich die Reederei von zwei kleineren Schiffen. Die »Carat« und die »Ceres« mit jeweils 877 TEU Kapazität, 2009 und 2010 bei Fujian Mawei in China gebaut, sollen für 3,95 Mio. \$ beziehungsweise 4,45 Mio. \$ an Langh Ship AB verkauft werden. Unterm Strich gäbe es dann nach An- und Verkauf sogar ein Plus von 0,2 Mio. \$ in der Kasse.

Während sich die Reederei weitgehend aus dem Segment 900-1.000 TEU zurückziehen will, schließt Kölln weitere Zukäufe von 1.700-TEU-Schiffen oder auch mal eines Panamax nicht aus: »Wenn es Opportunitäten gibt, werden wir uns damit beschäftigen. Aber es muss alles passen.«

Zwei 2.800-TEU-Einheiten sowie vier Baby-Panamaxe mit 3.600 TEU stehen außerdem in der Flottenliste. Neubauten seien dagegen vorerst nicht geplant, auch wenn die Reederei grundsätzlich in der Lage sei, solche Projekte finanziell zu stemmen. »Dafür ist die Zeit aus unserer Sicht nicht reif«, sagt Kölln. Zu ungewiss sei noch, in welche Richtung sich Technik und regulatorische Vorgaben entwickeln würden. Also bleibt es vorerst bei der Beobachtung des Secondhand-Marktes.

Die »Hansa Magdeburg« gehört zur Flotte von 1.700-TEU-Containerschiffen bei L&B



© L&B

## Befrachtung im HUC-Pool

Vor dreieinhalb Jahren bereits hatten L&B und Buss Shipping ihre Bereederungsaktivitäten fusioniert, damals zählte die gemeinsame Flotte 55 Einheiten. Inzwischen sind es noch rund 40, zu einem Drittel handelt es sich im Investoren-Schiffe.

Befrachtet werden die Schiffe von Hanseatic Unity Chartering. Dem ursprünglich von Borealis, Bernhard Schulte und der Reederei Nord gegründete Befrachtungsverbund mit einer Flotte von aktuell rund 200 Schiffen war die fusionierte Reederei gemeinsam mit Atlantic/Asiatic Lloyd im Sommer 2017 beigetreten. ■

Gastkommentar: Jörg Langkabel – Area Manager Deutschland, Österreich, Schweiz – DNV GL

## »Die deutsche maritime Industrie ist viel anspruchsvoller und spezifischer als früher«

Unser Unternehmen DNV GL ist stolz darauf, eine über 150-jährige Tradition in Deutschland zu haben. Immerhin ist Deutschland ein Hochtechnologie-land und die maritime Industrie ist ein wichtiger Bestandteil dieser Hochtechnologie. Mit unseren Experten und unseren Kompetenzen können wir unseren Kunden mit ihren Ansprüchen ein sehr guter Partner sein.

Natürlich wissen wir, dass sich die Schifffahrtsbranche schon seit einigen Jahren in einem schwierigen Marktumfeld befindet. Es stimmt traurig, dass die deutsche Handelsflotte von ehemals fast 4.000 Schiffen 2011 auf nunmehr etwas über 2.000 Schiffe geschrumpft ist. Ebenso hat sich die Anzahl der Reedereien in diesem Zeitraum durch Konsolidierungen und Fusionen reduziert.

Auch DNV und GL haben vor einigen Jahren fusioniert. Aus eigener Erfahrung können wir sagen, dass durch Fusionen Stärken und Kompetenzen zweier komplementärer Unternehmen gebündelt werden. Dadurch entsteht ein neues Unternehmen, das Kunden entsprechende Mehrwerte liefern kann.

Ja, die deutsche Flotte ist in der Anzahl ihrer Schiffe zurückgegangen, aber die Anforderungen an die Schiffsoperation steigen von Jahr zu Jahr. Die Reedereien und verbundene Unternehmen müssen immer schneller auf sich ändernde Bedingungen und neue Anforderungen reagieren und es gilt nicht nur bei uns das Motto »faster is better than better«.

Deshalb ist es für Schifffahrtsunternehmen wichtig, einen Partner an der Seite zu haben, der in den relevanten Themen zu Hause ist.

Denken wir nur an Themen wie IT-Security, Dekarbonisierung, Ballast Water Management, Digitalisierung und vieles andere. DNV GL ist führend auf vielen Gebieten und wir verfügen über die nötige Expertise an unserem Standort in Hamburg und weltweit.



Jörg Langkabel

Unsere Türen sind weit geöffnet und wir laden unsere Kunden herzlich ein, sich vor Ort davon ein Bild zu machen. Gerade haben wir in Hamburg ein neues »Operational Center« eröffnet, dessen Einweihung durch die Corona Krise allerdings noch aussteht. Hier haben wir auf einer Etage alle wichtigen Abteilungen zusammengefasst. Unsere Kunden werden in einem Welcome Center in Empfang genommen und können dann alle Stationen besuchen, begonnen beim Neubau-Approval über

die Operation bis hin zu den HAZMAT-Abteilungen. Auch unsere DATE und TSM Center sind »geöffnet« und unsere Kunden können die entsprechenden Kollegen und Besichtigter persönlich treffen.

Und auch bei anderen dringenden Fragen, können wir helfen. Zum Beispiel bei der Beantwortung der Frage, welcher alternative Kraftstoff der richtige sein kann, um die Klimaziele zu erreichen. Sicher ist in jedem Fall, dass es jetzt Zeit ist, zu handeln. Die Schifffahrt muss sich jetzt auf einen Weg in Richtung Dekarbonisierung begeben und die Vorbereitungen sollten heute beginnen. Vieles in der vor uns liegenden Transformation ist noch unbekannt, da die EU und die Gesellschaft auf eine Erhöhung der Klimaziele drängen. Die ursprüngliche GHG-Strategy der IMO wird 2023 überarbeitet, was zu strengeren Zielen führen könnte. Alle Stakeholder in der deutschen maritimen Industrie wie in der Politik sollten hier an einem Strang ziehen und schnellstmöglich bei Forschung und Entwicklung alternativer Brennstoffe mitwirken. Für die anstehenden Projekte sollten umfassende Fördermöglichkeiten geschaffen und auch ausgenutzt werden.

Der DNV GL sieht sich als Partner des »Grünen Wandels« und vertritt die Ansicht, dass der Weg zu den IMO-Zielen mit Gas beginnt. LNG wird zunehmend die Öl-Kraftstoffe aus dem Markt verdrängen. Um das Jahr 2050 werden neue CO<sub>2</sub>-neutrale bzw. -freie Brennstoffe wie Ammoniak ihre Anteile am Kraftstoff-Mix deutlich ausweiten. ■



## »Absolut notwendig, dass die deutsche Schifffahrt, maritime Stakeholder und die Politik an einem Strang ziehen«

Die HANSA hat die Ansichten und Einschätzungen von Jörg Langkabel zur hiesigen Branche cross-medial aufbereitet: Hören Sie in die aktuelle Folge des HANSA PODCAST auf [www.hansa-online.de](http://www.hansa-online.de) oder auf allen gängigen Podcast-Portalen. Die norwegisch-deutsche Klassifikationsgesellschaft DNV GL bewertet ihren Zugang zur deutschen Reederei-Branche als sehr positiv. Im Podcast betont Langkabel das Bekenntnis zum Standort und spricht sich für eine starke Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Politik und Finanzbranche aus.



MARITIME & MERCHANT  
BANK ASA

## FIVE OCEANS

### Norwegische Kredite für deutsche Reeder

Die Hamburger Finanzboutique Five Oceans von Jan Hagemann will künftig als offizielle Exklusiv-Agentur der norwegischen Maritime & Merchant Bank aus Oslo verstärkt Schiffskredite an deutsche Reeder vermitteln. Im Angebot sind Ticketgrößen von 2,5 Mio. \$ bis 21 Mio. \$ bei einer Verzinsung von 5,0-5,25 % + Libor.

Maritime & Merchant war 2016 von rund 20 schiffahrtsaffinen Investoren und Reedern als reine Schiffsbank gegründet worden und wird von ihnen mit Kapital ausgestattet. Der bekannteste Name



Jan Hagemann, Five Oceans

unter ihnen ist Henning Oldendorff. Das M&M-Portfolio umfasst bislang Kredite mit einem Volumen von rund 300 Mio. \$ für Tanker (45%), Bulker (23%), Containerschiffe (28%) und Spezialtonnage.

Hagemann registriert ein steigendes Interesse im deutschen Markt. Etwa 20 Abschlüsse habe Five Oceans schon vorzuweisen. Ging es in den vergangenen Jahren vornehmlich um Refinanzierungen, komme es jetzt vermehrt zu neuen Asset-Deals. Unter seiner Vermittlung habe gerade erst ein 6.400-TEU-Containerschiff für 11 Mio. \$ einen neuen Eigner in Deutschland gefunden, so Hagemann.

Das von der M&M-Bank bereitgestellte Kapital sei zwar nicht »günstig«, mit der Ticketgröße, zügigen Transaktionen und flexiblen Tilgungsprofilen aber eine Alternative zu den klassischen Banken. »Unsere Kredite eignen sich vor allem für Einzelprojekte aus dem Secondhand-Markt, auch für Schiffe älter als 15 Jahre«, sagt Hagemann. Neubauten oder Flotten werden nicht finanziert. **KF**



Die 110 m x 11,5 m großen Tanker sollen mit LNG-Antrieb und extrem geringem Tiefgang fahren

© Damen Concordia

## Gesamtpaket für den Rhein

Ein US-Investor finanziert 40 Binnentanker für den Rhein. Damen baut, Shell chartert – alles arrangiert vom Hamburger Befrachtungsmakler Frachtcontor

Für eine neue Flotte von Doppelhülentankern für den Transport von Mineralöl-Produkten hat der Hamburger Befrachtungsmakler Frachtcontor Akteure aus der Seeschifffahrt für ein Mega-Projekt auf dem Rhein zusammengebracht. Finanziert von Anlegern des US-Fondsmanagers J.P. Morgan werden auf der Werft Concordia Damen insgesamt 40 neue Schiffe für eine Shell-Charter gebaut, die ab November kommenden Jahres bis Ende 2024 abgeliefert werden sollen.

Der Hamburger Befrachtungsmakler Frachtcontor war im Verbund mit der vor drei Jahren gegründeten Finanztochter Frachtcontor Capital Partners bereits vor zwei Jahren von Shell damit beauftragt worden, ein Gesamtpaket mit einer ausreichenden Kapitalausstattung, moderner Tonnage und leistungsfähigen Akteuren zu schnüren. »Man kennt unser Netzwerk im Markt und die bestehenden Kontakte zu potenziellen Investoren«, sagt Frachtcontor-Geschäftsführer Jens Christian Nielsen. So kam zu dem US-Investor mit dem Crewing-Spezialisten Marlow Navigation mit seiner niederländischen Niederlassung ein weiterer Akteur aus der Seeschifffahrt hinzu.

Es geht um 110m lange Doppelhülentanker, die von Gasmotoren (LNG) angetrieben werden und bei einer Tragfähigkeit von 2.800t gegenüber herkömmlichen Schiffen mit einem deut-



Jens Christian Nielsen, Frachtcontor

lich verringerten Tiefgang von 3,25m auskommen. Damit sollen sie selbst noch bei einer andauernden Niedrigwasser wie zuletzt 2018 aus den ARA-Seehäfen über den Rhein und seine Nebenwasserstraßen ans Ziel kommen. Für Damen sprang dabei der der größte Auftrag in der Unternehmensgeschichte heraus. Das technische Management der 40 Tanker soll die VT Group übernehmen, die sich für das Projekt mit Marlow in den Niederlanden verbündet hatte.

Über den Preis und weitere Details haben alle Beteiligten Stillschweigen gelobt, doch dürfte er weit jenseits von 200 Mio. € liegen. Shell sichert sich damit moderne und dringend benötigte Tonnage, die mit etablierten Akteuren aus dem Binnenschiffsgewerbe nicht oder nicht so schnell zu bekommen gewesen wäre, vermutet Nielsen. Denn mit einem früheren Projekt für mehr als ein Dutzend LNG-Tanker war Shell an der Finanzierung gescheitert. **KF**



# Piraten entführen mehr als 110 Seeleute

Im Golf von Guinea nimmt die Anzahl der Piraten-Attacken wieder zu. Nicht alle Schiffe können die Angriffe abwehren. In den vergangenen Monaten wurden 115 Männer an Land verschleppt. Eine (wohl unvollständige) Bestandsaufnahme

Nach wie vor melden längst nicht alle Reedereien Piraten-Überfälle auf ihre Flotte an die zuständigen Stellen. Zu groß ist bei Manchem die Sorge vor steigenden Versicherungsprämien oder Schadensersatzforderungen. Gleichzeitig haben die Behörden in Nigeria oder auch Benin und Äquatorial-Guinea bisweilen nur wenig Interesse daran, Angriffe in ihren Gewässern kund zu tun. Man will nicht als unfähig oder eingeschränkt handlungsfähig in Bezug auf den Schutz der Schifffahrt dastehen. Das gilt selbstverständlich nicht für alle Reedereien und Behörden. Zudem machen Beobachter vor Ort oder maritime Branchendienste die Piraterie in der Region publik.

Aber dennoch: Die offiziellen Zahlen für die westafrikanische Gesässer dürften weiter von einer nicht unerheblichen Dunkelziffer begleitet sein.

Verantwortlich für die Vorfälle sind nach wie vor vor allem nigerianische Seeräuber und Kriminelle. Allerdings verschiebt sich deren Fokus zunehmend. Die Entführung von Seeleuten wird zum präferierten »Geschäftsmodell«, auch wenn die Übergänge nach wie vor fließend sind (HANSA 07/2020). Bis zu 80.000 \$ können an Lösegeld pro Seemann erpresst werden.

In der Vergangenheit war es vor allem um Ladungsdiebstahl und Schmuggel gegangen. Zudem weiten die Seeräuber auch ihr Operationsgebiet aus, mittlerweile steigt das Risiko auch in den Gewässern von Benin, Togo oder Äquatorial Guinea deutlich. Trotz einigen politischen Anstrengungen hakt es weiter an einer ganz entscheidenden Stelle: Es mangelt in den Golfländern an polizeilicher und militärischer Ausrüstung, an geschultem Personal. Nicht zuletzt ist die Korruption noch immer ein großes Problem.

Die Analysten des Branchendienstes Dryad bewerten die Situation im Golf von Guinea mittlerweile als sehr riskant für die Handelsschifffahrt. Zwar liegt die Zahl der Entführungsoffer in diesem Jahr noch unter der des Vorjahres: 2019 wurden 177 Männer verschleppt – großen Einfluss auf die Zahl nahmen seinerzeit Entführungen von 19 und 20 Seeleuten von jeweils einem Schiff. Allerdings ist der Trend beunruhigend. Es

müsse von weiteren Angriffen in den kommenden Wochen ausgegangen werden, heißt es. Nicht zuletzt auch, weil sich kriminelle oder paramilitärische Gruppen von den jüngsten Erfolgen zu neuen Vorstößen ermutigt fühlen dürften. So war es in der Vergangenheit nicht selten zu beobachten.



Piraten beim Angriff auf »Torm Alexandra«, aufgenommen von der Besatzung des Tankers

© Torm/Dryad

## Hier eine Auswahl der jüngsten Vorfälle seit September:

- Der letzte vor Redaktionsschluss bekannt gewordene Fall betraf den Bunkertanker »Stelios K« 40 sm südlich von Lomé auf dem Weg nach Nigeria. Die Piraten blieben an Bord, was auf einen Plan zum Diebstahl der Ladung schließen ließ.
- Der Mehrzweckfrachter »AM Delta«, hierzulande als ehemalige »Ems Delta« bekannt, wurde südlich von Brass angegriffen. Es war der neunte Überfall im November, fünf Seeleute wurden in eines der Gefangenencamps an Land verschleppt. Dadurch stieg die Anzahl der entführten Seeleute im Golf von Guinea in 2020 auf 115, so die Zählweise von Dryad.
- Nur kurz zuvor war das Halbtaucher-Heavyliftschiff »Zhen Hua 7« Opfer eines Angriffs – dieses Mal nordwestlich der Insel Sao Tomé. 14 der 27 Seeleute wurden entführt.
- Der Chemikalienanker »Tor Alexandra« wird 162 sm südlich von Cotonou in Benin attackiert. Die Crew soll sich in eine Zitadelle gerettet haben können.
- Rund 180 sm südlich von Lagos in Nigeria wollen Piraten den Tanker »Wesley« entern. Durch bordseitige »Sicherheitsmaßnahmen« sowie einige Ausweichmanöver des Kapitäns kann der Angriff abgewehrt werden.
- Vom LNG-Tanker »Methane Princess« werden vor Malabo in Äquatorialguinea kurz nach dem Abschluss von Ladeoperationen ein Crew-Mitglied entführt. Ein weiterer Seemann kann durch einen Sprung vom Piratenschiff flüchten. Die Marine des Landes kam zu spät.
- Südlich von Lomé in Togo attackieren Kriminelle den Tanker »PTI Nile«, die Besatzung rettete sich in den Schutzraum.
- Der Kapitän und ein Besatzungsmitglied des Seatrade-Kühlcontainerschiffs »Water Phoenix« werden nahe Lagos von Bord verschleppt.

MM

Zu den jüngsten Entführungsoffern gehören Seeleute der »AM Delta« (ex »Ems Delta«)



© Wäger



Sicherheitskräfte kommen aus der Luft an Deck

© BSH

## Anti-Terrorübung auf »Nils Holgersson«

In der Lübecker Bucht haben Spezialkräfte die Bekämpfung von Terroristen trainiert. Die Übung erfolgte auf der RoPax-Fähre »Nils Holgersson«. Mit im Einsatz waren die GSG 9, die Bundespolizei See sowie die Fliegerstaffel der Bundespolizei

Einmal jährlich üben Bundespolizei (BPOL) und Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) den Einsatz bei maritimen Gefahrenlagen. Das Szenario der diesjährigen dreitägigen »Nationalen Maritimen Sicherheitsübung (NMS) RACOON 2020« im Oktober spielte sich in der Ostsee ab: Die »Nils Holgersson«, eine RoPax-Fähre der Reederei TT-Line, ist unterwegs von Travemünde nach Trelleborg. Plötzlich ein SSAS-Notsignal – Terroristen haben das Schiff gekapert. Für die Einsatzkräfte der GSG 9, der Spezialeinheit der Bundespolizei zur Bekämpfung von Schwerst- und Organisierter Kriminalität sowie Terrorismus, ist dies ein Auftrag und das Signal, schnell zu Hilfe zu kommen. Ihre Aufgabe ist die Befreiung der Besatzung, der Passagiere und des Schiffes.



Die Bordwand wird erklommen

### Premiere für neue Polizeischiffe

Geübt und damit auch optimiert werden an Bord bewährte Verfahren zur Lösung einer terroristischen Bedrohungslage. Die Einsatzkräfte erproben aber auch neue Methoden des Zugriffs. Nach jeder Übungseinheit analysieren die Teams den Ablauf, Verbesserungen werden im nächsten Übungsdurchlauf umgesetzt.

Die Spezialeinheit kann auf unterschiedlichen Wegen an Bord kommen: Eine Möglichkeit ist, wie in der Übung das Fast-Roping, also das ungesicherte Herabgleiten an einem Seil aus dem Polizeihubschrauber, aber genauso mit dem motorisierten Einsatzboot.

Neben drei Helikoptern der Fliegerstaffel aus Fuhlendorf waren an der Übung in der Ostsee die Bundespolizeischiffe »Bamberg« und »Bad Brams-

tedt« im Einsatz. Die »Bamberg« ist eines der drei Polizeischiffe des neuen Typs P-86, die bei der Fassmer-Werft in Berne an der Unterweser gebaut wurden. Wie ihre beiden Schwestern »Potsdam« und »Bad Düben« ist sie 86 m lang, hat eine 19-köpfige Besatzung und läuft dank ihrem diesel-elektrischen Antrieb 21 kn. Sie soll den Aktionsradius der Einsatzkräfte vergrößern und die Seeausdauer gegenüber den alten Schiffen verlängern, die nach 30 Dienstjahren ersetzt wurden.

Über Umwege und Notausgänge, die den Terroristen verborgen sind, gelangen die Beamten an die Aggressoren. Die Spezialeinheit geht schnell, planvoll und präzise vor. Die Terroristen werden überwältigt, das Schiff ist anschließend in der Hand der Spezialeinheit, dementsprechend kann die Besatzung aufatmen.

### Fazit und Ausblick

Eigenen Angaben zufolge sind die Beteiligten der Übung zufrieden, dass die Zusammenarbeit aller Verantwortlichen aus Behörden, Sicherheitsorganen und deren Vollzugskräften seit 2016 intensiviert werden konnte. Deren Kompetenzen und Aufgaben sind im föderalen Deutschland miteinander verwoben. Das mache die Planung und Durchführung solcher Übungen komplex, habe aber bisher für alle staatlichen Akteure positive Ergebnisse und einen Mehrwert erbracht.

Gleiches gelte für die deutschen Reedereien und ihre Besatzungen, die von den gemeinsamen Trainings profitierten. Die diesjährige Übung habe das erneut gezeigt. Eine einmalige Übung reiche jedoch nicht aus. Erklärtes Ziel sei die kontinuierliche Anpassung der Strukturen und Fähigkeitsprofile an die sicherheitstechnischen Erfordernisse und die Gewährleistung der Nachhaltigkeit der Sicherheitsmaßnahmen.

Eine Ausweitung auf die europäische Ebene sei dabei ein klares Ziel, denn kein Wirtschaftszweig sei internationaler als die Schifffahrt. Und so befinden sich die BPOL und das BSH bereits in der Planungsphase für eine Übung des europäischen Spezialkräfteverbundes ATLAS, die 2021 stattfinden soll.

### BSH fungiert als Schnittstelle

An der Übung RACOON waren verschiedene Dienststellen der Bundespolizei mit ihren Großfahrzeugen beteiligt, aber auch Behörden wie das Maritime Si-

#### **Abstract: Counter-terrorism exercise onboard »Nils Holgersson«**

*In the Bay of Lübeck in the Baltic Sea, special forces have trained fighting terrorists. The exercise took place on the RoPax ferry »Nils Holgersson« owned by TT-Line. The tactical police unit GSG 9, German Federal Police Sea and the Flying Squadron of the Federal Police were involved in the three-day trainings session. The special unit can come on board in different ways: as in the exercise, by fast roping from the police helicopter, but also with the motorized emergency boat. In addition to three helicopters, German police ships »Bamberg« and »Bad Bramstedt« were deployed during the exercise. »Bamberg« is one of the three new type P-86 police ships built at Germany's Fassmer shipyard.*

cherheitszentrum in Cuxhaven mit seinem Gemeinsamen Lagezentrum oder das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Lübeck. Im föderalen System der Bundesrepublik Deutschland tangieren Sicherheitsbelange viele staatliche Organe.

Betroffen sind natürlich auch die Besatzungen der Schiffe selbst, die als Zivilpersonen auf das Know-how behördlicher Sicherheitskräfte angewiesen sind. Deshalb organisiert und koordiniert

das BSH als zentrale maritime Behörde die Übungen. »Das BSH verfügt über das Fachwissen, die Erfahrung, die Kontakte und die finanziellen Mittel, um als Schnittstelle zwischen Sicherheitsbehörden aus Bund und Ländern und der maritimen Wirtschaft zu agieren und die Umsetzung der maritimen Sicherheit in Deutschland im Wirkverbund mit der Bundespolizei See voranzutreiben«, erläutert BSH-Präsidentin Karin Kammann-Klipstein. **RD**

**MTC**  
H A M B U R G

**MARINE  
TRAINING  
CENTER  
HAMBURG**

**YOUR COMPETENT PARTNER IN  
MARITIME  
TRAINING**

**www.mtc.hamburg**



Zwölf Monate



# in Schlagzeilen

Der große HANSA-Jahresrückblick



## Bremer MPP-Carrier Zeamarine ist insolvent

Die HANSA enthüllt exklusiv das bevorstehende Aus des Bremer MPP-Carriers Zeamarine. Eigner und Bauunternehmer Kurt Zech setzt die Geschäftsführer Többe und Fischer ab und installiert den Sanierungsexperten Lundehn auf der Kommandobrücke. Es folgt eine ganze Reihe von Management-Wechseln und schließlich die Insolvenz verschiedener Gesellschaften sowie der Zeamarine-Holding. Der zuvor stark und schnell gewachsene Carrier hatte in der schwierigen Marktlage immer größere Liquiditätsprobleme bekommen und musste schließlich aufgeben.

## Abeking & Rasmussen baut für den Bund

Großauftrag für Abeking & Rasmussen: Für 404 Mio. € baut die Werft an der Weser zwei neue Mehrzweckschiffe für Nord- und Ostsee. Auftraggeber ist die Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Die baugleichen Neubauten sollen die »Scharhörn« (Baujahr 1974) und »Mellum« (1984) ersetzen und 2023 und 2024 in Dienst gehen. In dem Auftrag wird zusätzlich die Option für ein drittes Schiff als Ersatz für die »Neuwerk« (Baujahr 1998) aufgenommen. Die Mehrzweckschiffe werden LNG als Kraftstoff nutzen und erhalten ein großes Hubschrauberlandedeck im Vorschiffsbereich.



## Peene-Werft: Bund zahlt

Nach dem Exportstopp nach Saudi-Arabien soll die Peene-Werft Schadenersatz bekommen. Grund sind die in Wolgast gefertigten Patrouillenboote, die nicht ausgeliefert werden dürfen. Im Bundeshaushalt werden 200 Mio. € für Schadenersatz-Zahlungen eingestellt.

## Unifeeder kauft zu

Der Shortsea-Carrier Unifeeder expandiert nach der Übernahme durch DP World in Asien. Die Feedertech-Gruppe aus Singapur wird zu 77 % aufgekauft.

## Lim bleibt IMO-Chef

Der Südkoreaner Kitack Lim wird für eine zweite Amtszeit an die Spitze der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO gewählt.

## Autonomes Schulte-Schiff

Die Hamburger Schifffahrtsgruppe Bernhard Schulte enthüllt ihre Pläne für den Testlauf einer unbemannten Brücke an Bord eines 5.600-TEU-Schiffs. Getestet werden soll unter Realbedingungen auf dem Containerfrachter »Henrika Schulte«.

## Neue Börse Hamburg?

Die Hamburger Seeversicherer-Branche plant den Neustart der 2018 eingestellten Versicherungsbörse in der Elbmetropole – als rein digitaler Marktplatz.

## Sloman Neptun de-listed

Die Sloman Neptun Schifffahrts-AG zieht sich von der Wertpapierbörse in Hamburg zurück. Grund: Kosten sollen reduziert werden.

## Seemann stirbt als Geisel

Westafrikanische Piraten lassen drei von vier Geiseln des gekaperten Tankers »Elka Aristotle« nach fünf Wochen frei. Der vierte Mann verstirbt in Gefangenschaft an Land.

## Ende einer OOCL-Ära

Andy Tung tritt nach dem Verkauf der Reederei OOCL an Cosco als Co-CEO endgültig ab. Der bekannte Manager stand in dritter Generation an der Spitze des Carriers.

## NOK-Ausbau startet

Mit dem ersten Auftrag beginnt der Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Ka-

nals. Es geht um einen Abschnitt zwischen Großkönigsförde und Schinkel.

## Reeder geben 5 Mrd. \$

Die globale Schifffahrt will mit einem 5 Mrd. \$ schweren Fonds ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz verbessern. Jedes Unternehmen soll eine Forschungsabgabe von 2 \$ je t Kraftstoff einzahlen, so der Plan.

## Stolberg muss in Haft

Der ehemalige Bremer Reeder und Beluga-Gründer Niels Stolberg muss seine dreieinhalbjährige Haftstrafe wegen Betrug und Untreue antreten. Das entscheidet der Bundesgerichtshof und hebt die Revision damit auf.

## Nobiskrug-Chef fliegt

Die angeschlagene Rendsburger Nobiskrug trennt sich mit sofortiger Wirkung von Geschäftsführer Bertram Lieber. Er war erst im Juli auf Holger Kahl gefolgt.

## NordLB gerettet

Nach langer Unsicherheit und zähem Ringen bekommt die NordLB die erhoffte Kapitalspritze von 2,8 Mrd. €. Damit ist das benötigte Rettungspaket für die angeschlagene Landesbank geschnürt.

## Streitfall »MKS 180« wird zum Politikum

Der Bau von vier neuen Mehrzweckkampfschiffen sorgt für große Diskussionen im Schiffbau-Markt. Der größte Auftrag in der Geschichte der Deutschen Marine mit einem Volumen von 5,27 Mrd. € wird an die niederländische Werftengruppe Damen vergeben. Diese war im Konsortium mit Blohm+Voss (Lürssen) gegen GNYK und TKMS angetreten. Doch die Kieler Werft German Naval Yards sieht Fehler im Vergabeverfahren und hinterlegt offiziell eine Rüge beim zuständigen Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw).



## Jubiläum für die Meyer Werft: 225 Jahre Schiffbau

Die Meyer-Werft, größtes Schiffbauunternehmen des Landes, feiert ihren 225. Geburtstag. Seit 1985 wurden 50 Kreuzfahrtschiffe gebaut, im Jubiläumsjahr sollen drei weitere Einheiten folgen. Zu Meyer gehören auch die Neptun-Werft in Rostock (seit 1997) und Meyer Turku (seit 2014). Die Werft ist mit 2 Mrd. € Umsatz im Jahr ein Wirtschaftsmotor. Sie bietet in der Region 3.625 Arbeitsplätze, mit Neptun mehr als 4.300, einschließlich Turku sogar 7.000. Seniorchef Bernard Meyer, inzwischen 71 Jahre alt, hatte in den vergangenen Jahren Teile des Managements an seine Söhne Jan und Tim abgegeben.

## Ökosünder unbekannt

Das Havariekommando veröffentlicht 2019er-Bilanz: 130 Umweltverschmutzungen in Nord- und Ostsee. Nur in 24 Fällen wird der Verursacher identifiziert.

## Kampf um Hapag-Anteil

Die Aktie von Hapag-Lloyd erlebt einen Höhenflug. Grund ist das Wettrennen der Shareholder Kühne und CSAV um Anteile an der Linienreederei.

## KfW legt maritim zu

Die staatliche KfW-Bank hat ihr Geschäft 2019 ausgebaut. In der Export- und Projektfinanzierung gab es ein Plus von 25% – ausgelöst vor allem durch die Refinanzierung von Schiffskrediten anderer Banken.

## Cerberus: Ships for sale

Der US-Investor Cerberus, Mit-Eigner der Hamburger Bank HCOB, will im großen Stil Schiffskredite verkaufen. Ein Portfolio ursprünglich deutschen Ursprungs von 930 Mio. \$ steht zum Verkauf.

## Oskar Wehr trennt sich

Die Hamburger Reederei Oskar Wehr hat die in die Jahre gekommene »Wehr

Schulau« verkauft und sich damit vom letzten verbliebenen Containerschiff getrennt.

## Frank Smet sagt Tschüss

Nach 27 Jahren bei der mittlerweile zu Mærsk gehörenden Reederei Hamburg Süd verabschiedet sich Chief Commercial Officer (CCO) Frank Smet in den Ruhestand.

## Elbvertiefung läuft

Im Zuge des Großprojekts Elbvertiefung wird die Fahrinne auf der 36 km langen Strecke zwischen Wedel und der Störmündung von 300 m auf 320 m verbreitert. Nun können in der »Begegnungsbox« Schiffe mit einer kombinierten Breite von 92 m aneinander vorbeifahren.

## 11 Schiffe für UHL

Die Hamburger Reedereigruppe United Heavy Lift nimmt auf einen Schlag neun ehemalige Zeamarine-Frachter in Charter und kauft zwei weitere 12.000-Tonner.

## Schulte + DEVK

Die Reederei-Gruppe Bernhard Schulte gründet gemeinsam mit der Versicherung DEVK eine neue Investmentgesellschaft Navigo Shipholding. An der Spitze steht ex-Marenave-Chef Ole Daus-Petersen.

## Über 24 Mio TEU auf See

Die weltweite Flotte an Containerschiffen wird angesichts des bestehenden Orderbuchs die Marke von 24 Mio. TEU übersteigen, prognostiziert Alphaliner. Das würde einem Wachstum von 3,5% entsprechen.

## Siemens schluckt Senvion

Siemens Gamesa hat die Übernahme des europäischen Servicegeschäfts vom insolventen Hersteller Senvion vollzogen. Die weltweit betreute Kapazität an Windkraftanlagen steigt damit auf 69 GW.

## »Sewol«-Ermittlungen

Fast sechs Jahre nach der schweren Havarie der Fähre »Sewol« gerät der Chef der koreanischen Küstenwache ins Visier der Ermittler. Er soll falsch gehandelt und Dokumente gefälscht haben.

## Jade-Dienst verkauft

Das in wirtschaftliche Schräglage geratene Unternehmen Jade Dienst GmbH bekommt neue Eigentümer: HLM Hamburg Lines Men GmbH und die Lübecker Schleppreederei und Hafenservice Gesellschaft J. Johannsen & Sohn.



## Wechsel beim Deutschen Nautischen Verein

Der Deutsche Nautische Verein hat – während die intensive Debatte um die Zukunft des Vereins läuft – einen neuen Vorstand gewählt. Christian Suhr (2. v.l.) vom NV Hamburg übernimmt den Posten an der Spitze des Vereins von Frank Wessels (Haren). Zu seinen Stellvertretern werden Iven Krämer (r.) vom Senat in Bremen und Hans-Herrmann Lückert (l.), ehemaliger Vorsitzender der Bundeslotsenkammer gewählt. Nikolai Wolk (2. v.r.), zuvor Vorstandsmitglied und Geschäftsführer, bleibt zunächst im Amt, im Jahresverlauf trennen sich die Wege allerdings.

## Schwerer Kran-Unfall im Rostocker Hafen

Zwei mobile Hafenkranen stürzen an der Pier von Liebherr in Rostock ins Hafenbecken, als ein Schiffskran bei einem Überlaststest bricht. Es entsteht ein Millionenschaden. Die beiden Mobilhafenkranen waren bereits erfolgreich verladen worden. Dann berührte ein Bordkran des Heavylift-Schiffs »Jumbo Vision« aber einen der bereits an Deck stehenden Krane, der daraufhin ins Hafenbecken stürzte. Durch die folgende Krängung des Schwergutschiffes rutschte auch der zweite Kran ins Wasser. Zwei Arbeiter wurden dabei verletzt, konnten aber vor Ort ambulant versorgt werden.



## Warten auf »Polarstern«

Der Bund bricht »aus rechtlichen Gründen« die Ausschreibung für den Neubau des Forschungsschiffs »Polarstern« ab. Gleichzeitig wird entschieden, eine neue »Meteor IV« zu bestellen.

## China am JaWePo

Der Konzern China Logistics investiert 100 Mio. € für einen neuen Logistic-Hub im GVZ am Wilhelmshavener JadeWeserPort. Ein Erbbaurechtsvertrag läuft über 20 ha.

## DNV GL & Wärtsilä

Die Branchengrößen DNG GL (Klassifikation) und Wärtsilä (Antriebstechnologie) vereinbaren, gemeinsam die Digitalisierung in der Schifffahrt voranzutreiben. Es geht um Datenaustausch und Standardisierung.

## Keine Weservertiefung

Trotz der geplanten Anpassung im Vergaberecht gibt es vom Bund nach wie vor keinen konkreten Zeitplan für die Weservertiefung. Nötig ist die »erneuerte Einleitung eines Zulassungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde«.

## Tui verkauft Hapag

Der Touristikkonzern Tui gibt die Hälfte der bislang eigenen Marke Hapag-Lloyd Kreuzfahrten an die US-Gruppe Royal Caribbean ab. Das Luxussegment wird bei Tui Cruises integriert.

## Intermarine-Comeback

Nachdem Zeamarine sich vom US-Carrier Intermarine getrennt hat, wird der MPP-Akteur reaktiviert und startet mit eigenen Diensten.

## Großbulker schlägt leck

Der 300.000-Tonner »Stellar Banner« erleidet nach Verlassen des brasilianischen Hafens São Luís einen Wassereintritt und droht zu sinken.

## Machtwort von AKK

Zur Stärkung der heimischen Industrie plant das Bundesverteidigungsministerium von Annegret Kramp-Karrenbauer, deutsche Marineschiffe künftig nur noch in Deutschland bauen zu lassen.

## Lotsenreederei gibt auf

Die umstrittene Deutsche Lotsenboot-Reederei, ein deutsch-norwegisches

Joint Venture, gibt nach nur einem Jahr im Versetzdienst in Bremerhaven wieder auf. Grund: zu wenig Nachfrage.

## TT-Line storniert bei FSG

Rückschlag für die angeschlagene Flensburger Werft: Die australische Fährreederei TT-Line zieht wegen Verzögerungen zwei Neubau-Aufträge zurück und wechselt zu RMC nach Finnland.

## Corona-Auflieger

Die große Zahl gestrichener Abfahrten aus China lässt die Auflieger-Flotte stark wachsen. Das Virus stellt damit Finanzkrise und Hanjin-Pleite in den Schatten.

## Hapag-Lloyd & HHLA

Die Linienreederei Hapag-Lloyd bleibt Kunde des Hamburger Terminalbetreibers HHLA. Der Vertrag wird nach harten Verhandlungen um fünf Jahre verlängert.

## Trauer um Wilhelmsen

Wilhelm Wilhelmsen, einer der wichtigsten Reeder Norwegens, verstirbt im Alter von 82 Jahren. Er hatte in vierter Generation maßgeblich den Ausbau der Gruppe Wilh. Wilhelmsen vorangetrieben.

## DMZ sucht neuen Chef

Wolfgang Sichermann nimmt nach zwei Jahren überraschend seinen Hut als Chef des Deutschen Maritimen Zentrums (DMZ). Ein Nachfolger wird gesucht.

## Entlastung für Werften

Im Zuge der Corona-Krise einigen sich Gewerkschaft und Arbeitgeber der Metallindustrie – damit auch für Werften – auf die Einführung von Krisen-Arbeitszeitkonten für bis zu 150 Minus- und 200 Plusstunden.

## Hafenmieten gestundet

Zur Entlastung der von der Pandemie getroffenen Hafenunternehmen werden in Hamburg und Bremen die Mieten gestundet. Auch über die Anassung von Hafengebühren wird geredet.

## EU pro Linienreeder

Trotz massiver Kritik aus der Spediteurs- und Hafenbranche können die Containernlinien weiter auf die Gruppenfreistellung setzen. Die EU-Kommission winkt die Verordnung durch, die Regelung für kooperative »Vessel Sharing Agreements« wird unverändert bis zum 25. April 2024 verlängert.

## Keine »Breakbulk«

Die für die MPP-Schiffahrt enorm wichtige Messe »Breakbulk Europe« in Bremen kann wegen der Corona-Krise nicht wie geplant im Mai stattfinden. Sie wird verlegt, später ganz abgesagt.

## ClassNK-Chef geht

Der bisherige Senior Executive Vice President Hiroaki Sakashita ist neuer Präsident und CEO der japanischen Klassifikationsgesellschaft ClassNK. Sein Vorgänger Koichi Fujiwara wird Vorsitzender des Verwaltungsrates.

## Mega-Schiffe für OOCL

Die Linienreederei OOCL, Tochter des chinesischen Staatskonzerns Cosco, setzt ihren Flottenausbau fort. In China werden für knapp 780 Mio. \$ fünf 23.000-TEU-Schiffe bestellt.

## Werften-Fusion in Japan

Die größten japanischen Werften Imabari und JMU setzen ihre Fusionspläne um. Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit plant die Regierung in Tokio gar einen noch größeren Verbund der 15 größten Schiffbauunternehmen im Land.

## Fairplay expandiert

Die Hamburger Schleppreederei Fairplay startet ihre Aktivitäten in Spanien, nachdem die Hafenbehörde in Las Palmas die lang erwartete Lizenz erteilt hat. Schon bei der Übernahme von Bugsier vor knapp drei Jahren hatte Fairplay den Schritt angekündigt, um dem auf den deutschen Markt drängenden Wettbewerber Boluda auf den Kanaren Konkurrenz zu machen.

## »Go« für Emsvertiefung

Die geplante Vertiefung der Außen-Ems nimmt eine wichtige Hürde. Nachdem ein positives Umweltgutachten vorliegt, soll es bis Ende 2021 einen Planfeststellungsbeschluss geben. Seit dem niedersächsischen Antrag 2012 gab es immer wieder Verzögerungen. Es gab Sorgen um eine mögliche Verschlickung in der Ems-Dollart-Mündung.



**TRUST BUILDS ON TRANSPARENCY**

With more than 135 years of shipping experience, BSM is known for its reliability and cost efficiency. As a leading ship manager and service provider for all types of vessels, we believe in trust built on transparency. That's why we offer our customers LiveFleet, which enables you to monitor your vessel's information in real-time – its current position as well as its essential operational and financial data. Want to learn more? Contact BSM Deutschland today at:  
 crt@bs-shipmanagement.com  
 +49 40 8222 65 0  
[www.bs-shipmanagement.com](http://www.bs-shipmanagement.com)

Member of the SCHULTE GROUP

**BSM**



## Lürssen verkündet Aus für die Elsflether Werft

Im Oktober 2019 hatte Lürssen die Elsflether Werft nach einem Tauziehen mit Fassmer aus der Insolvenz übernommen, nun folgt das endgültige Aus für den Standort. Das Ergebnis der Bestandsaufnahme nach der Übernahme: Eine Fortführung der Werft in Elsfleth ist »wirtschaftlich nicht tragfähig«. Der Betrieb wird noch im laufenden Jahr eingestellt. Entlassungen soll es aber nicht geben, allen 130 Elsflether Mitarbeitern wird ein Angebot zur Übernahme an einem der anderen Werftstandorte der Lürssen-Gruppe unterbreitet. Denn das Know How im Reparaturgeschäft will das Bremer Familienunternehmen erhalten.

## Meyer Werft in Not, Entlassungen in Turku

Wegen der Corona-Krise muss die zur Papenburger Meyer-Gruppe gehörende Werft Meyer Turku in Finnland zu drastischen Maßnahmen greifen. Es geht um die Entlassung von 450 Mitarbeitern, weitere 900 sind von befristeten Maßnahmen wie Kurzarbeit betroffen. In einer Videobotschaft hatte sich zuvor schon die Gruppengeschäftsleitung um Bernard Meyer an die Öffentlichkeit gewandt. Die Gruppe hat noch 16 seegängige Kreuzfahrer im Orderbuch. Bis 2023 gilt die Auftragslage als gut. Allerdings signalisieren einige Kunden bereits, von den Aufträgen zurückzutreten oder sie schieben zu wollen.



## HMM mit 23.964 TEU

Mit einer nominalen Containerkapazität von 23.964 TEU übertrifft die »HMM Algeciras« die von MSC in Dienst gestellte Serie von Neubauten (22.960 TEU) und ist somit das größte Containerschiff der Welt. Eines der Schwesterschiffe wird den Namen »Hamburg« tragen.

## FSG insolvent

Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft hat einen Insolvenzantrag gestellt. Als Sachwalter fungiert Christoph Morgen (Brinkmann & Partner). Künftiger Geschäftsführer wird Martin Hammer an der Seite von Jaap Klein, der selbst kurz zuvor auf Alex Gregg-Smith gefolgt ist.

## Auflieger vor Rekord

Eine hohe Zahl von »blank sailings« und Dienstumstellungen, die die Reedereien für die kommenden Wochen angekündigt haben, wird die Kapazität der inaktiven Containerschiffe wohl auf über 3 Mio. TEU steigen lassen.

## »Zeitbombe« auf See

»Auf See tickt eine Zeitbombe«, warnen führende Schiffsmanager. Geschlossene

Grenzen und Quarantänebestimmungen verhindern Besatzungswechsel. Mehr als 100.000 Seeleute können nicht von Bord, andere sitzen an Land fest.

## Döhle mit Yachtservice

Die Döhle-Gruppe erweitert ihr Portfolio um »Döhle One« für Yachten mit mehr als 24 m unter 500 GT. Es geht um Crewing, Compliance sowie um Finanz- und Managementservice zum Festpreis.

## Hartmann ordert Tanker

Nach der Neuordnung der Flotte und der Finanzen investiert die Reederei Hartmann wieder in Neubauten. In China wurden fünf LPG-Tanker bestellt, zwei davon als Optionen. Hartmann hatte in den vergangenen Jahren und Monaten eine Reihe von Schiffen abgeben müssen.

## BV holt Rolf Stiefel

Die Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas besetzt den Chef-Posten für die Region Zentraleuropa neu. Rolf Stiefel, zuvor Verkaufschef beim Motorenbauer WinGD, ersetzt als neuer »Regional Chief Executive« mit Sitz in Hamburg Hans Gätjens, der sich in den Ruhestand verabschiedet.

## Weber geht zu Krämer

Lutz Weber, zuletzt CFO bei John T. Essberger / DAL, heuert bei der Krämer Group in Hamburg an. Er stößt in der Geschäftsführung zu Christian Krämer und Hylke Boerstra.

## Fähre als Krankenhaushaus

Stena RoRo bietet die Fähre »Stena Saga« als Krankenhausschiff an. Nach einem Umbau wäre Platz für die Versorgung von 520 Corona-Patienten. Auch in Deutschland wurde nachgefragt.

## Deutsches Piratenopfer

In den Gewässern von Benin haben Piraten das 2014 gebaute Containerschiff »Tommi Ritscher« der Reederei Gerd Ritscher (Jork) angegriffen. Elf Besatzungsmitglieder konnten sich in der Zitadelle einschließen, die übrigen acht wurden an Land verschleppt.

## Trauer um Hintzsche

Die deutsche Schifffahrt trauert um einen engagierten Vertreter und Kämpfer für die Branche. Wolfgang Hintzsche ist verstorben. Der Nautiker, der lange Jahre beim VDR aktiv war, wurde nur 60.



## Lürssen und German Naval Yards fusionieren zu Großwerft

Lürssen und German Naval Yards (GNY) legen ihre Aktivitäten im militärischen und behördlichen Überwasserschiffbau unter Führung von Lürssen zusammen. Die beiden Eignerfamilien in Kiel (Safa) und Bremen (Lürßen) haben sich demnach bereits auf die vertraglichen Eckpunkte der Fusion geeinigt, heißt es in einer Mitteilung. Details würden noch verhandelt, auch die Zustimmung der Kartellbehörden steht noch aus.

## TKMS kauft Werft

Thyssenkrupp Marine Systems sichert sich die Oceana-Werft in Brasilien von Aliança. Zu Projektleitung und Technologietransfer kommt der eigentliche Schiffbau. Angesichts der Fusionspläne von Lürssen und German Naval Yards denkt man bei TKMS derweil über nationale und europäische Kooperationen nach.

## Job-Abbau bei Carnival

Trotz frischen Kapitalspritzen kann der weltgrößte Kreuzfahrt-Konzern, zu dem Marken wie Carnival Cruise Line, Princess Cruises, Holland America Line, Seabourn, P&O Cruises, Costa Cruises, Aida Cruises und Cunard gehören, im Zuge der Corona-Krise drastische Einschnitte nicht mehr verhindern.

## SMM wird verschoben

Wegen der Coronavirus-Pandemie und der Auswirkungen auf Reiseverkehr und die Ausrichtung von Großveranstaltungen findet die Weltleitmesse SMM nicht mehr in diesem Jahr in Hamburg statt, sondern erst im Februar 2021.

## BBC baut Flotte aus

Die Leeraner Reedereigruppe Briese baut ihre Flotte mit einer Serie an neuen MPP-Schiffen aus. Das erste nimmt seinen Dienst bei BBC Chartering auf. Für Briese und die Tochter BBC Chartering ist es der Start einer ganzen Neubauserie. Zuvor hatte man sich neue Finanzierungspartner für insgesamt 14 Schiffe inklusive zweier Neubauten gesichert.

## HHLA + BLG + Eurokai?

Unter dem Eindruck der Coronakrise gehen die Hamburger HHLA und die Joint Venture-Partner bei Eurogate, BLG Logistics und Eurokai, plötzlich aufeinander zu und verhandeln über eine Fusion des deutschen Containergeschäfts.

## Ardent gibt auf

Sieben Monate nach Übernahme durch den PE-Investor Aurelius – seinerzeit als Unterstützung eines Management-Buy-outs durch das Führungsteam um CEO Peter Pietka dargestellt – verabschiedet sich der Bergungsspezialist aus dem Markt. Mit der amerikanisch-niederländischen Firma Ardent gibt einer der ganz Großen der Branche das Geschäft auf.

## Neuer Shortsea-Riese

Arkon Shipping aus Haren und Wilson aus Norwegen legen ihre Flotten zusammen. So soll der »größte Akteur des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa« gebildet werden. Wilson wird etwa 20 Bulker langfristig von Arkon leasen. Dazu sollen auch die Neubauten der »Hanse Eco«-Serie gehören, die in den nächsten Jahren abgeliefert werden.



### BUREAU VERITAS SA

Zweigniederlassung Hamburg  
Marine Department

Veritaskai 1, 21079 Hamburg

Tel.: +49 40 23625-0

Fax: +49 40 23625-620

E-Mail: [ger\\_cha@bureauveritas.com](mailto:ger_cha@bureauveritas.com)

Visit us on: [www.bureauveritas.de](http://www.bureauveritas.de)  
[www.veristar.com](http://www.veristar.com)



Move Forward with Confidence

BUREAU  
VERITAS



## »Stellar Banner« im Atlantik versenkt

Der im Februar havarierte Großbulker »Stellar Banner« (300.000 t) ist rund 150 km vor der brasilianischen Küste im Atlantik versenkt worden. Das erst 2016 in Dienst gestellte Schiff hatte mit 270.000 t Erz an Bord vor dem brasilianischen Hafen Sao Luis einen Wassereintritt erlitten und war mit schwerer Schlagseite vor der Küste von Maranhão auf eine Sandbank aufgelaufen. Alle 20 Besatzungsmitglieder konnten gerettet werden. Zuletzt war es den Bergungsfirmen Ardent und Smit Salvage gelungen, den Havaristen wieder schwimmfähig zu machen. Eine Bergung wurde als zu aufwändig eingeschätzt.

## Schiffbau bekommt 1 Mrd. € Krisenhilfe

Die Regierungsparteien haben Krisenhilfen im Gesamtwert von 130 Mrd. € für die kommenden zwei Jahre beschlossen. Mit insgesamt 1 Mrd. € sollen Projekte im Schiffbau gefördert werden, die 2020 und 2021 begonnen werden. Darunter fallen die Innovationsförderung des Bundes, das Maritime Forschungsprogramm oder das Förderprogramm Landstrom. Neu im Programm sind ein Förderprogramm für LNG-Bunkerschiffe, ein Flottenerneuerungsprogramm für Behördenschiffe und ein Sofortprogramm »Saubere Schiffe«.



## Brandt von PwC zu DMZ

Nach dem angekündigten Rückzug von Wolfgang Sichermann als Geschäftsführer des Deutschen Maritimen Zentrums steht ein Nachfolger fest. Claus Brandt, bisher Leiter des Maritimen Kompetenzzentrums bei PwC, übernimmt.

## Chefwechsel bei Meyer

Bei der Meyer Werft wird die Geschäftsführung neu geregelt, bleibt aber in Familienhand. Jan Meyer, seit 2014 CEO von Meyer Turku, wird Geschäftsführer in Papenburg. Tim Meyer, seit 2016 Geschäftsführer in Papenburg, wird CEO in Turku. Der familieninterne Wechsel wird Ende des Sommers wirksam.

## MPCC in Not

Durch die Coronakrise drohen der börsennotierten MPC Container Ships ohne zusätzliche Liquidität Notverkäufe von Schiffen. Investoren einer Unternehmensanleihe müssen Geld nachschießen.

## Fregatte kommt zu spät

Die deutsche Marine übernimmt mit der »Nordrhein-Westfalen« die zweite von insgesamt vier Fregatten der Klasse

F125. Ursprünglich sollten die Schiffe ab 2014 in Dienst gestellt werden, was sich jedoch mehrfach verzögert hatte.

## Pullmantur insolvent

Der spanische Kreuzfahrtanbieter hat in Folge der Coronakrise Insolvenz angemeldet. Das Joint Venture von Royal Caribbean legt die Schiffe ins »cold lay-up«.

## Investor verkauft EWD

Die Emdener Werft und Dock GmbH (EWD), einer der Nachfolgebetriebe der Nordseewerke, ist verkauft. Die Anteile des Hamburger Investors Seafort Advisors gehen an die BENLI-Gruppe (Stahlbau) aus Bremerhaven.

## FRS auf Königslinie

Als »FRS Königslinien« startet im September die schnellste Fährlinie vom europäischen Festland nach Schweden. Der Route drohte nach 111 Jahren durch den Rückzug von Stena Line das Aus.

## Tui startet wieder

Während andere Reedereien bis in den Herbst oder sogar noch länger warten wollen, sollen die zu Tui gehörenden Schiffe noch im Sommer wieder ablegen.

Kurze Reisen, kaum Hafenanläufe – so lautet die Kurzformel.

## Carnival im Minus

Covid-19 hat dem US-Kreuzfahrtgiganten Carnival, zu dem auch die deutsche Aida Cruises gehört, im zweiten Quartal einen Verlust von 4,4 Mrd. \$ beschert.

## Bredo vs. Ministerium

Im Trauerspiel um die Sanierung der »Gorch Fock« verklagt die Bremerhavener Bredo-Werft – Subunternehmer der Elsflöther Werft – das Bundesverteidigungsministerium auf 10,5 Mio. € wegen ausstehenden Zahlungen.

## 6 Mrd. € für MKS 180

Der Bundestag hat den Bau von vier Marine-Schiffen des Typs MKS 180 für insgesamt 6 Mrd. € genehmigt. Der Kaufpreis für die vier Schiffe verteuert sich damit erheblich von ursprünglich 5,3 Mrd. €.

## Borealis sucht Rettung

Mit Christoph Toepfers Borealis muss eine weitere Investment-Plattform für Containerschiffe die Finanzen restrukturieren. Eine Bond-Rückzahlung ist angesichts der aktuellen Krise in Gefahr.

## Lürssen dockt neue Mega-Yacht »Opus« aus

Keine sechs Wochen nach der Ablieferung der 140 m langen Megayacht »Scheherazade« folgt bei der Lürssen Werft in Bremen schon das nächste, noch größere Projekt. Erstmals ist der 142 m lange Neubau »Opus« zu sehen. Die Bau-Nr. 13704, die auch unter dem Projektnamen »Redwood« geführt wurde, wird vermutlich noch in diesem Jahr nach mehreren Probefahrten abgeliefert. Zum künftigen Eigner gibt es, wie immer, keine Angaben. Die »Opus« wird bei Ablieferung Platz 10 auf der Liste der weltweit größten Yachten einnehmen, die von der 180 m langen »Azzam« (Lürssen) angeführt wird.



## Windhorst rettet FSG

Eine »Rettung in letzter Minute« für die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG): Finanzinvestor Lars Windhorst übernimmt über verschiedene Gesellschaften seiner Tenor Holding die Werft mit mehr als der Hälfte der Belegschaft und stellt Neubaufträge in Aussicht. 350 der bisherigen 650 Mitarbeiter sollen bei der »neuen FSG« weiterbeschäftigt werden, darunter alle 31 Auszubildenden und die neun dualen Studenten. Außerdem werden die Wirtschaftsgüter der Werft im Rahmen einer übertragenden Sanierung übernommen. Die übrigen 300 Beschäftigten kommen in einer Transfergesellschaft unter. Mit der Übernahme soll die Werft ohne Schulden neu starten können.

## Cruise-Reederei gibt auf

Wegen der Covid-19-Pandemie gibt der schwedische Kreuzfahrtanbieter Birka Cruises nach 49 Jahren auf.

## Schlickstreit bei Sietas

An der Estemündung schwelt seit Monaten ein Streit um die Verschlickung der Zufahrt zur Elbe. Die Werft Pella Sietas

droht mit einer Abwanderung. Jetzt sollen hochrangige Gespräche für eine Lösung sorgen.

## Wilhelmsen mit MPC

MPC Capital verkauft 50 % der Anteile an Ahrenkiel Steamship an Wilhelmsen Ship Management und gründet ein Joint Venture für das Management von Containerschiffen.

## Lomar-CEO gestorben

Die Reedereigruppe Lomar Shipping trauert um CEO Achim Boehme (56), der einer Krebserkrankung erlegen ist.

## Bund bestellt bei A&R

Erster vorgezogener Neubauftrag aus Berlin: Abeking & Rasmussen baut für 200 Mio. € ein drittes Mehrzweckschiff.

 BBC Chartering®

**ANYTHING.**  
**ANYWHERE.**

bbc-chartering.com





## »Wakashio«-Havarie sorgt für Umweltkatastrophe

Die Havarie des unbeladenen Bulklers »Wakashio« vor Mauritius im Indischen Ozean sorgt für eine Umweltkatastrophe. Das Wrack bricht auseinander – insgesamt fließen mehr als 1.000 t der 3.900 t Kraftstoff an Bord ins Meer und verseuchen die Strände. Während das Bugteil auf offenem Meer versenkt wird, liegt das Heck bis heute auf einem Riff. Die örtlichen Behörden stehen in der Kritik, weil sie die Katastrophe unterschätzen. Wie sich herausstellt, hat der Kapitän einen Kurs zu dicht unter Land gewählt, um in den Bereich des Mobilfunknetzes zu kommen. Der Schaden wird auf bis zu 500 Mio. \$ geschätzt.

## Verheerende Explosion im Hafen von Beirut

Bei einer verheerenden Explosion im Hafen der libanesischen Hauptstadt Beirut sterben mehr als 100 Menschen, dazu kommen Tausende Verletzte. Ursache war ein durch Schweißarbeiten entstandenes Feuer in einem Lagerhaus, wo 2.750 t Ammoniumnitrat ohne größere Sicherheitsvorkehrungen lagerten. Der explosive Stoff wird unter anderem zur Herstellung von Dünger und Sprengstoff verwendet und soll im September 2013 mit dem Frachter »Rhosus« angeliefert worden sein. Bei dem Unglück sinkt auch das Kreuzfahrtschiff »Orient Queen«, früher als »Vistamar« im deutschen Markt unterwegs.



## MV Werften in Not

Die von der Corona-Pandemie verursachte Kreuzfahrt-Krise trifft auch die Schiffbau-Gruppe MV Werften, sie muss sich einer Restrukturierung unterziehen. Banken und Bürgen geben zunächst 175 Mio. € aus einem Guthabekonto für die Zwischenfinanzierung der Neubauten frei. Weitere Millionen-Hilfen aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds des Bundes sind beantragt. Der Mutterkonzern Genting Hong Kong setzt zeitgleich alle Zahlungen aus.

## Neuer CFO für BBC

Beim Leeraner MPP-Carrier BBC Chartering, Branchenführer in der Tramp-Projektschiffahrt, löst Enno Jelken seinen Vorgänger Tobias Tanzer als Chief Financial Officer ab. In der Bremer Niederlassung, zuständig für das Russlandgeschäft, folgt Knut Voigt als Standortleiter auf Thomas Brötje.

## Corona bei B+V

Auf der Traditionswerft Blohm+Voss legt das Corona-Virus den Betrieb lahm. Bei einem Test von 1.800 Beschäftigten der Werft und bei Zulieferfirmen wa-

ren 80 Mitarbeiter positiv getestet worden. Die Belegschaft wird für eine Woche nach Hause geschickt.

## Fassmer baut »Uthörn«

Die Werft Fassmer bekommt den Auftrag für das neue Küstenforschungsschiff »Uthörn« im Wert von 14,45 Mio. €. Es wird ab 2022 der erste Neubau für die deutsche Forschungsflotte mit einem Methanol-Antrieb. Das knapp 36 m lange Schiff ist für Forschungsaufgaben in der Küsten- und Schelfmeeresforschung konzipiert.

## Loges geht zu Newport

Der ehemalige HSH-Banker Ingmar Loges hat eine neue Beschäftigung: Er leitet das Büro des Drydock-Dienstleisters Newport Shipping, eines in Großbritannien registrierten Unternehmens. Loges soll als Geschäftsführer das Wachstum der Gruppe speziell bei Finanz-Dienstleistungen voranbringen.

## Essberger ohne Bulker

Die Hamburger Reedereigruppe DAL/John T. Essberger zollt den Folgen der Corona-Pandemie mit einer Flottenanpassung Tribut: Das Bulker-Geschäft wird wegen der anhaltenden Marktschwäche

aufgegeben, die verbliebenen beiden Handysize-Schiffe »Zambesi« und »Selinda« (je 34.000 tdw) werden verkauft. Künftig will sich das 1924 gegründete Unternehmen ganz auf das Kerngeschäft mit Chemikaliertankern und Containerschiffen konzentrieren.

## TKMS verliert CFO

Die Schiffbaukonzern ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) braucht einen neuen Finanzvorstand. Den bisherigen CFO Sebastian Schulte zieht es zum 1. Februar 2020 nach Köln zum Motorenhersteller Deutz. Der 41-jährige Schulte war seit 2018 Geschäftsführer und Chief Financial Officer der Marine-Sparte des ThyssenKrupp-Konzerns.

## FRS kauft Elbfähre

Die Fährreederei FRS übernimmt die seit 100 Jahren bestehende Elbfähre Glückstadt-Wischhafen von der vorherigen Eigentümerin Hildegard Both-Walberg und will künftig Kombi-Tickets für Elbfähre, Syltfähre sowie die FRS Helgoline anbieten. Ganzjährig pendeln bis zu vier Fähren über die Elbe im Zuge der B495 und transportieren jährlich mehr als 600.000 Fahrzeuge.

## Claus-Peter Offen verkauft auch die Bulker-Sparte

Der Hamburger Reeder Claus-Peter Offen verkauft nach der Tanker-Sparte auch sein Bulk-Geschäft, das bei der Bremer Bereederungs-Gesellschaft (BBG) angesiedelt war. Neuer und jetzt alleiniger Eigner ist Joachim Zepfenfeld, zuvor bereits Minderheitsgesellschafter des Shipmanagement-Outfits. Teil dieses Management-buy-outs sind 15 Supramax- bis Panamax-Bulker (57.000 tdw–92.000 tdw), die für Dritte wie Oldendorff gemanagt werden. Zum Kaufpreis und weiteren Details schweigen die Beteiligten. Offen hatte die BBG im März 2017 zusammen mit der Conti-Reederei übernommen.



## Krise für die Werften – Jan Meyer schlägt Alarm

Angesichts der Corona-bedingten Milliardenverluste der Kreuzfahrtreedereien, ausbleibenden Abnahmen von Neubauten und fehlenden Aufträgen stehen laut Jan Meyer, Junior-Chef der Meyer Werft, »alle Arbeitsplätze auf dem Spiel«. Der Werftenverbund mit Standorten in Papenburg, Rostock und Turku (Finnland) muss die Kapazität um 40% reduzieren und 1,25 Mrd. € über fünf Jahre einsparen – 12% des Umsatzes. Ohne schmerzhaft Maßnahmen steht die Existenz auf dem Spiel, heißt es in einer Videobotschaft. Bis heute ringen Werfleitung sowie Betriebsrat und Gewerkschaft um eine Lösung für die Mitarbeiter.

## CMA CGM under attack

Die französische Containerreederei CMA CGM wird zum Ziel einer Cyber-Attacke. Es dauerte etliche Tage, bis die IT-Systeme wieder hochgefahren werden können. Laut dem Cyber-Spezialisten Naval Dome hat die Zahl gemeldeter Hacker-Angriffe in den vergangenen drei Jahren um 900 % zugenommen.

## Maersk strafft Struktur

Branchenprimus Maersk strafft den Geschäftsbereich »Ocean & Logistics«. Die Marken Safmarine und Damco werden aufgegeben. Von der »strategischen Umstrukturierung« ist auch die Hamburg Süd betroffen, Ende 2016 vom Oetker-Konzern übernommen. Die Marke bleibt zwar erhalten, die Regionalbüros sollen aber mit Maersk zusammengelegt werden. Bei Hamburg Süd wird zudem ein erweitertes Management-Team gebildet.

## Gigant auf der Elbe

Das Containerschiff »HMM Hamburg« kommt auf seiner Jungfernfahrt nach Hamburg. Der Frachter der koreanischen Reederei HMM gehört als Bau-Nr. 7 der neuen »Megamax-24-Klasse« zu den

größten Containerschiffen der Welt. Der Megaboxer ist 400 m lang, 61 m breit und hat eine Kapazität für 23.964 TEU.

## Von Ince zu Upwind

Im Markt der »maritimen Kanzleien« gibt es einen Neustart in Hamburg. »Upwind Legal« wird von Martin Malinowski und Julia Wiechell, beide ehemalige Mitarbeiter von Ince & Co., gegründet. Insgesamt umfasst das Team sechs Mitarbeiter. Sie wollen sich künftig auf Yachten/Superyachten und Schiffstransaktionen fokussieren.

## Krise bei German Naval

Bei der Kieler Werft German Naval Yards droht in der Coronakrise ein erheblicher Personalabbau. 200 der rund 500 Arbeitsplätze stehen auf der Kippe. Grund sind der Verlust von Aufträgen und Umsatzeinbußen. German Naval Yards gehört wie auch Nobiskrug zur Schiffbaugruppe Prininvest von Iskandar Safa.

## Millionen für JaWePo

Der Ausrüster Wildhagen Marine-Service investiert auf einem 3.000 m<sup>2</sup> großen Areal am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven in einen neuen Standort für

Handel und Wartung von Rettungsmitteln und Ausrüstung.

## Stehle als COO zu UHL

Dominik Stehle wird Chief Commercial Officer (CCO) bei dem MPP-Carrier United Heavy Lift (UHL). Stehle war zuvor bei Zeamarine, davor bei Deugro.

## 25 \$ pro Tonne CO<sub>2</sub>

Das Europäische Parlament will die Schifffahrt in EU-Gewässern bereits ab 2022 in den Emissionshandel aufnehmen. Demnach sollen alle Schiffe größer als 5.000 BRZ innerhalb des EU-Gebiets eine CO<sub>2</sub>-Abgabe von 25 \$/t entrichten, um die Emissionen bis 2030 um 40 % zu senken. Das Votum des EU-Rats steht noch aus.

## Aus für die »Astor«

Das Kreuzfahrtunternehmen TransOcean mit langer Bremer Vergangenheit gehört zu den Opfern der allgegenwärtigen Corona-Krise und muss in die Insolvenz. In der Folge werden die fünf Schiffe versteigert. Darunter sind mit der »Astor«, »Magellan« und »Columbus« drei bei deutschen Gästen bestens bekannte Klassiker. Die »Astor« wird letztlich verschrottet.



## SAL schluckt Intermarine

Die zur Bremer Harren&Partner-Gruppe gehörende SAL Heavy Lift übernimmt die US-Reederei Intermarine. CEO und Gesellschafter wird Ex-BBC-Chef Svend Andersen, der damit ein Comeback in der MPP-Branche feiert. Intermarine war ab 2018 in zwei Schritten von Zeamarine (Zech-Gruppe) übernommen worden und nach der Insolvenz der Bremer Reederei wieder eigenständig unterwegs. Künftig ist der Amerika-Spezialist mit derzeit sechs MPP-Schiffen eine Marke innerhalb des Mehrheitsgesellschafters SAL Heavy Lift, global größter Anbieter von Schiffen mit mehr als +900 t Krankkapazität. SAL selbst war 2017 von Harren & Partner übernommen worden.

## Rehder findet Partner

Die Hamburger Reederei Carsten Rehder gründet mit der Thome-Gruppe ein Joint Venture für das Management von Bulkern, Container- und Mehrzweckschiffen. Als Schiffseigner bleibt die Hamburger Reederei eigenständig. Das neue Unternehmen soll den Namen Thome Shipmanagement Germany tragen, Gesellschafter sind die Thome-Gruppe (65%) und Carsten Rehder (35%). Das Shipmanagement-Personal von Carsten Rehder geht in diesem neuen Gemeinschaftsunternehmen auf. Zudem wollen die beiden neuen Partner künftig bei Schiffsprojekten zusammenarbeiten. Erst im September hatte Carsten Rehder die Bulk-Befrachtung mit Aug. Bolten zusammenlegt.



## Auerbach hilft Start-ups

Die Hamburger MPP-Reederei Auerbach gründet gemeinsam mit dem Berliner Venture-Capital-Unternehmen rescape einen sogenannten »Accelerator« für die maritime Industrie. »Flagship Founders« soll digitale Geschäftsmodelle fördern und Start-ups mit Expertise und Kapital unterstützen.

## Giganten-Hochzeit

Die finnischen Kranhersteller Cargotec und Konecranes wollen fusionieren. Dadurch soll ein weltweit führendes Unternehmen mit zahlreichen Marken und Angeboten in allen Geschäftsbereichen wie Industrie, Fabriken, Häfen, Terminals, Straßen- und Seegüterhandlung entstehen. Es werden Synergien von etwa 100 Mio. € jährlich in den ersten drei Jahren nach der Fusion erwartet.

## Aden verlässt V.Ships

Nils Aden gibt seinen Posten als Managing Director bei V.Ships Hamburg auf, den er seit Anfang 2019 innehatte. Nachfolgerin beim weltgrößten Shipmanager wird Ulla Eithz Nielsen, zuvor COO für »Operational Excellence«. V.Ships

Hamburg war durch die Übernahme der Norddeutschen Reederei H. Schuldt 2018 entstanden.

## Carnival auf Sparkurs

Die weltgrößte Kreuzfahrtgruppe Carnival reagiert auf die Folgen der Virus-Pandemie: 18 Schiffe werden verkauft, um die Kapazität und die Betriebskosten dauerhaft zu verringern. Die Abnahme von Neubauten, unter anderem von der Meyer Werft, wird verschoben.

## Nobiskrug investiert

Expansion inmitten der Krise: Ungeachtet der durch Corona noch verschärften Krise erweitert die Werft Nobiskrug in Rendsburg die Kapazitäten für Yacht-Neubauten und Retrofit-Aufträge. Die Muttergesellschaft Privinvest modernisiert die ebenfalls zur Gruppe gehörende Lindenau Werft in Kiel. Vier Wochen zuvor war bekannt geworden, dass Nobiskrug einem Viertel der 470 Mitarbeiter »betriebsbedingt kündigen« will.

## Arctic entdeckt Hamburg

Die norwegische Investmentbank Arctic Securities nimmt den deutschen Schiffsfahrtssektor ins Visier. Für das neue Büro

in Hamburg wird Personal bei der Berenberg Bank rekrutiert. Im Fokus stehen zunächst die Bereiche Shipping, Erneuerbare Energien und festverzinsliche Wertpapiere.

## Vertrag mit US Navy

Die EMS-Fehn-Group gewinnt einen mehrjährigen Service-Vertrag mit der US Navy. Die Leeraner werden künftig US-Schiffe in europäischen Häfen versorgen. Der Vertrag läuft über fünf Jahre, kann auf insgesamt zehn Jahre verlängert werden.

## Svitzer baut aus

Die Maersk-Tochter Svitzer weitet ab Januar 2021 ihren Schleppdienst auf Emden, den drittgrößten deutschen Seehafen, aus. Platzhirsch vor Ort ist die von Frank Wessels geführte Emdener Schleppbetrieb GmbH (ESB).

## Mercy mit neuem Schiff

Die 1978 gegründete Hilfsorganisation Mercy Ships will Ende 2021 das größte zivile Hospitalschiff der Welt in Dienst stellen. 600 Ehrenamtliche finden darauf bei Hilfseinsätzen in aller Welt Platz. Die HANSA unterstützt Mercy Ships künftig als offizieller Partner.

## Eurogate mit Verlusten und Existenzsorgen

Europas größter Containerterminal-Betreiber Eurogate reagiert auf operative Verluste mit rigiden Sparmaßnahmen. Bis Ende des 3. Quartals lag das Minus bereits -23 Mio. €, so hoch war der für 2019 ausgewiesene Gewinn (vor Steuern) bei einem Umsatz von 282 Mio. €. Außerdem ist die Produktivität im Umschlag deutlich hinter die der Konkurrenzhäfen in Rotterdam oder Antwerpen zurückgefallen. Beim Joint Venture der Bremer BLG mit der Hamburger Eurokai sollen daher Personal- und Sachkosten dauerhaft um 84 Mio. € reduziert werden. Auch Arbeitsplätze sollen wegfallen – wie viele, wird noch verhandelt.



## Essberger und Stolt vereinen Tankerflotten

Nach dem Verkauf aller Bulker im September gründet die Hamburger Tankerreederei John T. Essberger ein Joint Venture mit dem norwegischen Partner Stolt-Nielsen für Parcel-Tanker im innereuropäischen Handel. »E&S Tankers« startet am 1. Januar 2021 mit 48 Schiffen mit Tragfähigkeiten von 2.800–11.300 t. Essberger bringt die gesamte Flotte von 34 Tankern in das Joint Venture ein, 14 Schiffe kommen von Stolt Tankers. Eine höhere Flotteneffizienz soll es ermöglichen, in die Zukunft zu investieren, heißt es. Stolt-Nielsen hatte zuvor, ebenfalls im August, die gesamte Flotte von CTG übernommen.

## Lürssen findet Kunden

Lürssen findet gleich zwei Kunden für etliche Patrouillenboote. Ägypten entpuppt sich als neuer Abnehmer für zehn Einheiten im Wert von 130 Mio. €, die eigentlich für Saudi-Arabien bestimmt waren, aber wegen des Exportstopps nicht ausgeliefert werden durften. Bulgarien bestellt zwei bis zu 90 m lange Modular Patrol Vessels (MPV) für mehr als 500 Mio. €.

## Piratengewalt eskaliert

Im Golf von Guinea vor der Westküste Afrikas eskaliert die Gewalt durch Piraten. Binnen neun Tagen gibt es acht Angriffe auf zivile Schiffe, 21 sind es bereits in diesem Jahr. Die Zahl der entführten Seeleute steigt auf 110. Der Branchendienst Dryad schätzt die Situation unverändert als sehr »kritisch« ein.

## Ernst Russ – Schiffe pur

Die Ernst Russ AG trennt sich von ihrer Immobilien-Sparte, will sich künftig ganz auf die Schifffahrt konzentrieren und das Asset-Portfolio in diesem Segment weiter ausbauen. Aktuell betreut Ernst Russ, Teil der Döhle-Gruppe, 70 Containerschiffe, Tanker, und Bulker als Asset-Manager.

## Reeder in Kauflaune

Die ungebrochen hohen Frachtraten und die seit Sommer stetig steigenden Charterraten befeuern die Aktivitäten auf dem Secondhandmarkt für Cotnainerschiffe. Besonders MSC, die Nr. 2 in der globalen Linienfahrt, nutzt die Gunst der Stunde und sichert sich mehr als ein Dutzend Schiffe. Darunter sind allein sechs Post-Panamax-Frachter aus der Flotte von Erck Rickmers. Aber auch deutsche Reeder kaufen und verkaufen für Preise zum Teil deutlich über Marktwert, unter anderem Claus-Peter Offen, NSC, Oltmann, Döhle, Brise, Thomas Schulte oder Leonhardt & Blumberg.

## Brise und F&L vereint

Brise Bereederung (Hamburg) und F&L Schifffahrt (Lübeck) vereinen unter dem Namen Baas Shipping ihr technisches und kommerzielles Management. Der Start erfolgt mit zwei Container-Feederschiffen (925 TEU) der Reederei Atlantic Feeder. Die beiden Shortsea-Spezialisten wollen die gemeinsame Flotte künftig gezielt ausbauen, sowohl im Drittgeschäft als auch mit Secondhand-Tonnage und mittelfristig mit Neubauten.

## SMM rein digital

Nach langem Ringen fällt die Entscheidung: Die maritime Leitmesse SMM findet im Februar 2021 aufgrund der Corona-Pandemie als eine rein digitale Veranstaltung statt. Das Hamburger Groß-Event war schon im Mai von September auf Februar verschoben worden und zunächst als hybrides Format geplant.

## PIL bleibt Sanierungsfall

Während alle anderen Linienreedereien gutes Geld verdienen und Hapag-Lloyd sogar die zunächst auf Eis gelegten Neubau-Pläne wieder aktiv verfolgt, bleibt die Pacific International Lines (PIL) in finanzieller Not. Die in Singapur beheimatete Reederei muss sogar Gläubigerschutz beantragen, um den Betrieb fortzuführen.

## Mehr Kredite für Reeder

Die Hamburger Finanzboutique Five Oceans von Jan Hagemann agiert künftig als offizielle Exklusiv-Agentur der norwegischen Maritime & Merchant Bank aus Oslo. Ziel ist es, mehr Schiffskredite an deutsche Reeder zu vermitteln. Im Angebot sind Ticketgrößen von 2,5 Mio. \$ bis 21 Mio. \$.



# HANSA PODCAST



2020 war ein aufregendes Jahr für die maritime Wirtschaft. Auch wir haben mit dem HANSA PODCAST ein neues Format aufgelegt. Ein Dutzend Folgen wurden auf [www.hansa-online.de](http://www.hansa-online.de) und allen gängigen Podcast-Portalen bereits kostenfrei veröffentlicht. Wir sprechen mit hochrangigen und interessanten Persönlich-

keiten aus der Branche über ihren Blick auf die maritime Welt. So haben wir einiges gelernt, etwa über das Schifffahrts- und Logistikgeschäft, maritim-politische Fußballteams, Hafendebatten, philosophische Erkenntnisse oder die deutsche Spendenbereitschaft. Eine kleine Auswahl:



Lucius Bunk  
Gründer | Managing Partner  
Auerbach Schifffahrt

### »Kreative Finanzierung«

Hamburger Reeder spricht über die MPP-Konsolidierung und Erkenntnisse aus der Philosophie.



Otto Schacht  
Seefracht-Chef  
Kühne + Nagel

### »CO<sub>2</sub>-Steuer darf 200 \$ kosten«

Der Logistik-Experte fordert ambitionierte Umweltziele und spricht über den Seefracht-Markt.



Dirk Lehmann  
Geschäftsführer  
Becker Marine Systems

### »Nicht LNG-Fehler wiederholen«

Zulieferer nimmt die Politik zur emissionsfreien Mobilität in die Pflicht und spricht über Corona-Folgen.



Rolf Habben Jansen  
Vorstandsvorsitzender  
Hapag-Lloyd

### »Mehr Umwelt-Realismus«

Linienreeder zu Corona-Folgen, Charter-Schiffen, Terminals und LNG-Umrüstungen.



Alexander Geisler  
Geschäftsführer  
Schiffsmaklerverband VHBS

### »Wohlfühlposition aufgeben«

Wirtschaftsvertreter spricht über das Eisbeinessen und die Debatte zur Zukunft des Hamburger Hafens.



Claus-Ulrich Selbach  
Geschäftsbereichsleiter  
Messe Hamburg | SMM

### »SMM findet statt«

Messe-Chef spricht über digitale Angebote, Optionen für Aussteller und das SMM-Programm.



Rüdiger Kruse  
Haushaltspolitiker  
CDU

### »1 Mrd. € für maritime Branche«

Hamburger Bundestagsabgeordneter spricht über Krisenhilfen und maritime Zukunftsaussichten.



Rolf Stiefel  
Regionalchef  
Bureau Veritas

### »Wollen mehr deutsche Schiffe«

Neuer Manager der Klassifikationsgesellschaft über seinen Wechsel, neue Ideen und Wachstumspläne.



Gunther Bonz  
Präsident  
UVHH

### »Nullrunden im Hafen nötig«

Verbandschef sorgt sich um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens und kritisiert die HPA-Politik.



Ayla Petersen |  
Sebastian Sandt  
Junge HTG

### »Jung nicht ans Alter gebunden«

Nachwuchskräfte im Wasserbau sprechen über gemeinsame Initiativen und Vernetzung.



Udo Kronester  
Geschäftsführer  
Mercy Ships Deutschland

### »Suchen Reederei-Partner«

Manager spricht über das neue Krankenhaustschiff »Global Mercy« und die Arbeit der Wohltätigkeitsorganisation



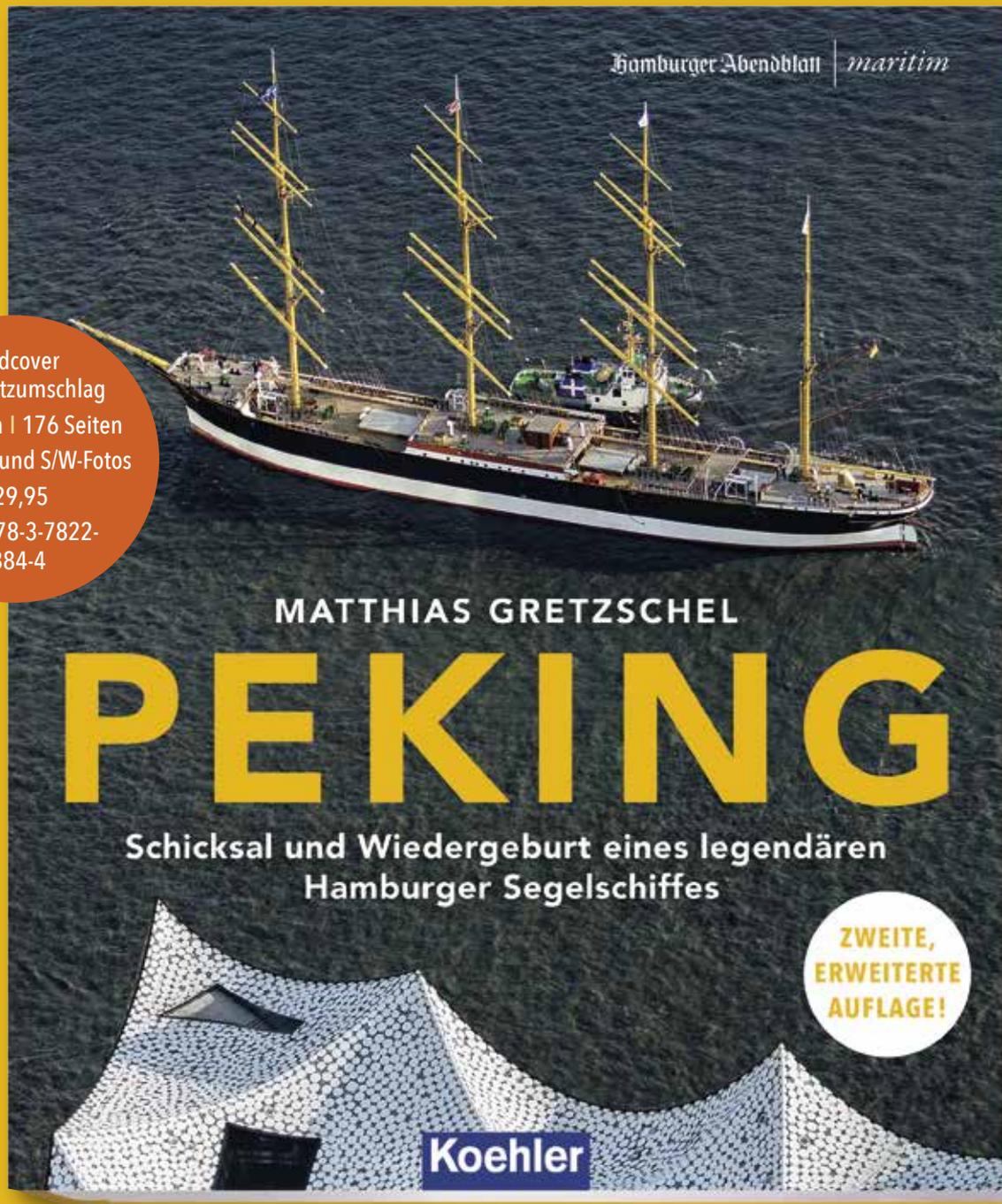
Martin Harren  
Geschäftsführer  
Harren & Partner

### »Wir haben noch einiges vor«

Der Chef der Bremer Reedereigruppe über die Intermarine-Übernahme und Wachstumspläne.

# PEKING

Die ganze Geschichte



Hardcover  
mit Schutzumschlag  
24 x 28 cm | 176 Seiten  
zahlr. Farb- und S/W-Fotos  
€ 29,95  
ISBN 978-3-7822-  
1384-4

Die Viermastbark PEKING ist einer der letzten der schnellen Frachtsegler, die bewundernd Flying-P-Liner genannt wurden. Nachdem ihr Schicksal schon besiegelt schien, konnte sie gerettet werden. Wie es dazu kam, erzählt Matthias Gretzschel, indem er die Geschichte des Schiffes nachzeichnet. Der spannende Text wird von zahlreichen historischen und aktuellen Bildern begleitet.

**Koehler**  
koehler-books.de

Hamburger Abendblatt | maritim

# Suppliers urge access to ports and ships

While crew changes and open ports were prominent issues, there were other segments in the logistics of keeping ships running that were heavily impacted from the Corona pandemic. One of them is the ship supply sector



Saeed Al Malik

© ISSA



It is a competitive market for ship suppliers at the moment. The laying up of the cruise sector has had an impact on suppliers in that sector and the ship supply industry is waiting to see when cruising will be resumed globally. »Shipping has proven its resilience through the lockdown and has carried on trading and bringing goods to our supermarkets. This is why it is important for ship suppliers to be acknowledged as key workers. Our members need to have access to the ships in port so they can undertake their workload,« Saeed Al Malik, President of the International Shippers & Services Association (ISSA), tells HANSA.

ISSA wrote to IMO Secretary General Kitack Lim in spring, asking for ship suppliers to be afforded key worker status. »Access to ships in port has, and always will, remain, a pre-requisite to suppliers being able to do their job. Hence the need for this status,« says Al Malik. »Ship suppliers should be given »essential worker« status to enable them to keep the world's ships stocked with vital supplies and spare parts during the global coronavirus pandemic, for that there is little doubt.«

## Supplies needed in crew crisis

Supply companies had complained to ISSA that they were being prevented from delivering to ships in some ports. The organisation also addressed the head of the World Customs Organization (WCO) asking for ship suppliers around the world to be given essential worker status. »We are an important part of the supply chain and it is essential that we can bring much-needed food, medical supplies and spare parts to ships for world trade to continue. With crew changes almost impossible throughout most of the world at this present time, some seafarers have been onboard for many months and potentially face many more months at sea before they can return to their loved ones. It is important that they receive

the equipment and stores they need,« Al Malik says.

Allowing ship suppliers access to ships in port is also an important consideration and something that ISSA has raised to member states at the IMO. ISSA is a non-governmental organisation member of the body. »In an IMO submission last year, first of all to the FAL43 meeting in April and then to the Maritime Safety Committee meeting in June, we told IMO member states that its members continued to experience unwarranted delay, obstruction and unfair charges when they try to enter ports to deliver stores to ships,« Al Malik reports.

#### »It is all about communication«

What are the lessons learnt, what can suppliers do to smoothen processes during such times in the future? »It is all about communication and working as a team with owners and managers,« Al Malik tells HANSA. His association has introduced an Honorary membership category for ship owners and managers and it has already started to attract in some of the larger managers. »This is an important category because it gives us a platform to work with our customers to strengthen and improve the procurement process.«

Al Malik says he expects business as usual for 2021 but with a focus on looking at ways to drive in efficiencies through greater digitalisation: »Digitalisation of the industry is essential for the future of the industry from a buyers' as well as suppliers' perspective. And while ISSA has just published its 2020 Ship Stores Catalogue and also its brand new 2020 Provisions and Bonded Stores Catalogue - the first of its kind in the industry, both titles are essential to the marketplace and will also be able to be accessed digitally.« ISSA sees the development as an exciting opportunity facing ship suppliers and buyers.

#### Digitization's opportunities

It was one of the organizations behind the Call-to-action-communiqué »Accelerating digitalisation of maritime trade and logistics« in June, urging port communities to seize the opportunities of the »fourth industrial revolution« and to develop into »smart« ports. Many ports have barely grasped the essentials of digitalisation, struggling with larg-

er reliance on personal interaction and paper-based transactions as the norms for shipboard, ship-port interface and port-hinterland based exchanges. When the world was exiting from the first phase of lockdowns, organisation behind the call to action saw an urgent need for inter-governmental organisations, governments and industry stakeholders concerned with maritime trade and logistics to come together and accel-

erate the pace of digitalisation. »Digitalisation is accelerating within the shipping industry and a supply/procurement sector that if digitally agile can only drive in greater efficiencies. The efficient movement of supplies across borders, as well as the speedy handling of customs documentation, not to mention a fast and efficient ordering and purchasing process augurs well for the future,« Saeed Al Malik sums up the suppliers' position. *fs*



**TGE** Marine Gas Engineering

*'The Gas Experts' since 1980*



30,000 m<sup>3</sup> LNG carrier



LNG Fuel Gas System

## Small LNG Carriers and Fuel Gas Systems

TGE Marine Gas Engineering is the world's leading engineering contractor for small LNG vessels and fuel gas systems.

Our reference of cargo systems for small LNG carriers and LNG bunker vessels cover the range from 5,000 m<sup>3</sup> and 30,000 m<sup>3</sup>, all with IMO type C tanks. LNG fuel gas systems are suited for all types of engines. TGE Marine is your best partner for all aspects of the LNG marine supply chain and LNG as clean fuel.

[www.tge-marine.com](http://www.tge-marine.com)



5,800 m<sup>3</sup> LNG bunker vessel

**YOUR EXPERTS FOR**

- LNG Fuel Gas Storage Tanks
- LNG Fuel Gas Systems for 4- and 2-stroke Engines
- LNG FSRUs
- LNG Bunker Solutions
- LNG/Ethylene/LPG Carriers

# Re-defining »high performance«

The recent expert conference HIPER 2020 redefined high performance, beyond propellers and hulls, to »everything«. With hypes fading and the Digital Twin paradigm maturing, many pseudo-Industry 4.0 »solutions« are being sniffed out thanks to the now broader horizon. A personal review by *Nick Danese*

Despite social distancing in times of the Covid-19 pandemic, the conference organized by Volker Bertram and with HANSA as media partner saw rich discussion and great daily panels. HIPER 2020 was a truly rewarding experience and a light at the end of a tunnel: it showed that people are getting off bandwagons and pursuing pragmatic goals while maintaining a vision and that a number of our industry players have embraced or are moving towards Industry 4.0: HIghPERformance. Broadly speaking, a few major themes stood out.



© Danese

## Artificial Intelligence (AI)

Volker Bertram's (HIPER organizer) realistic yet forward thinking »AI is a set of tools that may do jobs better or handle tasks we could not handle at all in the past . . . in its broadest sense, AI is concerned with the investigation and simulation of human intelligence with the ambition to replicate the processes in machines« set the pace. Powerful computers and smart programming by humans sort through Big Data in otherwise impossible ways. Machine Learning and Knowledge-Based Systems lead to the more advanced Natural Language and Gesture Processing. But despite its computational power, AI cannot predict the unpredictable, create, have ethics, develop desire. As Rodrigo Perez-Fernandez deftly puts it: »This is simply because AI cannot be a solution in itself«. His work concludes pragmatically that while AI will be required for success in the future its application in the marine industry is slow – possibly a blessing in disguise given the complexity of the task at hand.

## Future technology

Confinement highlighted how far off the pace tools, methods and perception are in today's digitally oriented world. Answers to on-line teaching challenges are only partial and Tracy Plowman discussed how gaming, virtual reality and social media concepts now apply to human interaction, not just technology. Refreshingly, Kohei

Matsuo: »... strive to pursue a prospective maritime industry in the future ... Rather than developing a deductive vision of the future as an extension of current social and technological trends, we focused on fundamental problems and ideal images ... formulated a strategic

hypothesis based on the attitude of the future image we wanted to create ... implemented the strategic hypothesis and organized the technology to achieve it«. IMO tries to keep up, too, by establishing four degrees of ship autonomy in its strategic planning, an effort concurrently supported and hampered by industry progressing faster than regulatory bodies and insurers, thanks to technology being ever cheaper, available and powerful (Giampiero Soncini). Stephan Procee's Platform Mounted Display aimed at identifying potential collision and evaluating evasive action is an example of what the future might hold.

Alexander Vannas



*Based on the visionary work of Alleantia founder Stefano Linari you have pioneered and today offer a truly open architecture vendor-agnostic Internet of Things plug & play solution, out of the box. Despite its Total Cost of Ownership, why is the Alleantia solution used by major industries yet still not widely adopted in the marine industry?*

**Alexander Vannas:** As is the case in many areas of the marine industry, there are a number of large companies which continue to pursue a monopolistic business model. Despite being anachronistic in every respect, what they provide continues to be seen as adequate, not to mention that their sheer size is interpreted as a guarantee of performance. This will take time to change. On the other hand, the true Industry 4.0 open architecture, end-to-end system integration paradigm is taking foot. This is recognised by world majors like HP, Bosch, Dell, Advantech, Cisco, etc. who equip their gateways with the Alleantia solution, but also by ship owners who are able to equip their fleets using their own resources at a fraction of the legacy cost. Such open architecture, end-to-end system integration being offered as a plug & play solution also provides unlimited freedom in replacing and adding equipment.

Giampiero Soncini



*You are a successful businessman and an accomplished visionary.*

*What is the most probable game changer that will strike the marine industry within three years?*

**Giampiero Soncini:** Unmanned or reduced crew shipping is barging to the forefront. Technology allowing unmanned ships has been around at least 30 years. Unmanned trains have been operating now for over 20 years. Cars are being tested for 4-5 years now. It is normal that ships will also be affected by this »movement«. The difference is that technology is much cheaper, much easier, much more powerful today. This leaves social trends, economic models, Class and Regulations desperate to catch up.



Nur im Zusammenspiel erstklassiger Komponenten entsteht ein nachhaltig zuverlässiges Produkt. Dies ist vor allem dort gefragt, wo ungeplante Ausfälle dramatische Folgen haben. In der Seefahrt vertrauen internationale Top-

Werften seit Dekaden auf die erprobt exzellenten Eigenschaften der Escher Wyss Propeller. Wenn auch Sie Wert auf höchste Qualität und Zuverlässigkeit legen, sollten wir uns daher unbedingt kennen lernen!

**Leistungsdichte – Verlässlichkeit  
Haltbarkeit – Geräuschlosigkeit.**

**Escher –Wyss Propeller sind erste Wahl  
im anspruchsvollen Schiffbau.**

## ENGINEERED SUCCESS

ANDRITZ HYDRO GmbH / Escher-Wyss-Weg 1 / 88212 Ravensburg  
Tel: +49 (751) 295 11-0 / andritz.com

## Antifouling, friction and hull resistance

Antifouling DTs are not common, forcing empirical testing of new ideas and a relatively short cycle to success or failure. On the technology side, UV emitting LEDs embedded in a transparent layer might soon coat many hulls. UV sanitation is a proven means to an end. Given that wireless energy transmission, neural meshing and 3D printing nanotechnology are just about at the lower-cost industrial level, one might expect that this solution will be made available in the form of sprayable paint and powered, why not, by wind, sun and ship motions. Nanoceramics and 3D printed shark skin patterns may also show promise. Friction peels off long-chain polymers with fouling but Johannes Oeffner's »Aircoat« has a velcro-like surface finish that traps air, reducing friction and inhibiting fouling simultaneously.

## Pandemic-proof ships and numerical models

Massimo Musio's work addresses contagious disease outbreaks while cruising with reinvented confinement zones and expandable sick bays. Adding another variable to ship design calls for more numerical models: multi-hulls were dusted off to find that they offer significant advantages especially in specialized applications and it was rediscovered that 20% of ship maintenance cost is unplanned, a striking thought given that maintenance represents 40% of ship operation costs. Forward thinking, Z.R. Yang considers a Virtual-Real Interaction Testing for Functions of Intelligent Ships and how to break the »dependence on human intrinsic knowledge«, use Big-Data to design tests and give ships »cognitive capabilities derived from perception, decision-making capabilities derived from cognition, optimization capabilities derived from decision-making, control capabilities derived from optimization, execution capabilities derived from control, and repair capabilities derived from fault« – perhaps wary of Bertram's note this might be another way of saying that humans are too subjective to design tests for AI-type machines (should we ask HAL 9000?). Modular Conceptual Synthesis (effectively a Lego-type collection of »building block« DigitalTwins), Selection of Environmental Impact Abatement Equipment, Knowledge Base Engineering Based Parametric Modelling and Prediction of Energy Demand on Fuel Cells for Cruise Ships applied in early design stages were also discussed, leading to the sobering consideration that with the exception of wind and solar all power sources seem to generate some undesirable byproduct.



Rodrigo Perez

**Forward thinking and a vision of what tomorrow's marine industry should be like won you the Compit 2020 Award. What do you expect to be**

**the next threshold to up the game?**

**Rodrigo Perez:** Smart shipyards and ships, intended in the broad sense will up the game. At Compit I discussed what a ship will need to be in order to be smart, starting from its open-architecture design using multi-CAD environments and all the way to a fresh attitude by shipowners. HIPER provides an even higher-tech forum that allowed to review Artificial Intelligence, its application across the industry's panorama and, most importantly, to picture a realistic roadmap dependent on the necessity for people to have a correct knowledge about what actually is A.I., the capabilities it offers to business, processes and normal life.

**Why do you go to HIPER?**

**Perez:** Attending the HIPER this year has been a very fruitful decision, a good choice in this horrible 2020. It was an appropriate and heavily-packed educational and networking opportunity offered to naval architects and marine engineers, everything surrounded by the beautiful Toscana. HI-

PER differs significantly from other events, and this year even more, with an in-person conference where many researchers presented the latest views and developments in our industry. So the main reason to attend HIPER, apart from meeting new and old friends, is to share and learn about the big world of new technologies applied to the marine industry, because there is a clear potential, and obviously a way to remain competitive, cooperating between the different partners.

**What does HIPER represent for you and the industry?**

**Perez:** Due to the pandemic many companies have reduced or even eliminated technical conferences and seminars, and the maritime industry has not been an exception. HIPER has been one of the few who has resisted. Many marine professionals, from students to company owners, professors and CAD developers, have met during the three days, interacting with each other in order to improve our knowledge. This year, two forum panels have been organized, both related to the future: Innovation in the maritime industry & Zero emission shipping by 2050. It is important to attend HIPER, because innovation implicates a huge collection of interrelated and joined technologies, which can be seen in this conference. So at the end, HIPER means state of the art of the marine industry.

## ASVs and oil spills

Angelo Odetti and Claneros applied innovative concepts in a very creative fashion: a portable Autonomous Surface Vehicle (ASV) loaded with interchangeable sensors within a micro-LAN and propelled by a very imaginative radio-axial pump, deployed in very shallow waters and the combined use of a highly oleophilic yet hydrophobic sponge material capable of absorbing 30 times its mass flanked by oil-degrading, smell removing allogenic bacteria. As a nice touch both sponges and bacteria are reusable.

## Industrial Internet of Things (IIoT), the conjunctive tissue

The topic of IIoT encompasses and wraps everything up elegantly as it connects everything: position predicting, machine learning, testing of intelligent ships, etc. – all depend on both instant data and Big Data at once. Without IIoT that cannot be. Edge computing is not yet implemented as widely as it could be, mostly due to a lack of vision or purpose on the side of the eventual beneficiaries. Closed IoT systems suffocate Industry 4.0, a topic addressed by Alexander Vannas and me, who pitched the Library of Things paradigm as a remedy: communications are established with the drivers and controllers of devices, not with devices themselves, rendering the solution ubiquitous and unlimitedly extensible. This allows multi-directional channels, supports hack-stopping segregated networks and provides a remarkably low cost connectivity in a multi-player system architecture thanks to a novel business model based on the supply of free »drivers« and communication channels through a network of gateways, rendering customers autonomous and not dependent on the IIoT supplier.

## Digital Twins: True or false

As there are all sorts of Digital Twins (DT), from synthesized to operational and predictive, there should be a bespoke Digital Twin for each person, process, machine, etc., active within a given process. With ships, that is everything from the first design thought to when the last piece is scrapped. Applying Industry 4.0 principles to ship design and production, I argued that the data and information sharing required to compose the bespoke DTs necessary to support a truly collaborative, distributed process remains a wish when working with Big Industry – a thought that received consensus during a discussion. On the bright side, though, parallel to monolithic / paralytic pseudo-solutions there are many common tools and processes already in place or available out-of-the-box to generate and maintain bespoke DTs, directly supporting the PLM paradigm.

## Propulsion

Beautiful Riva motorboats sporting electric engines, a comparative assessment of fuel cell types and several wind propulsion reviews – two lessons learnt being how important routing and assessment of the propulsive forces generated on a particular ship are. In other words, wind propulsion works but it is still being shoehorned into the current economic model.

---

Author: **Nick Danese**  
Nick Danese Applied Research  
(NDAR) & SYRRKLE

---



### OceanGuard® Fuel Gas Supply System

- | Compatible with all popular LP, MP, HP and BOG Compressor Engines;
- | Acquired AiP from DNV GL.

### OceanGuard® Ballast Water Management System

- | Full scale type approval of USCG and Revised G8;
- | 2-hour hold time for all water qualities.

# Schub für deutsche Methanol-Antriebe?

Methanol gilt als ein Kraftstoff der Zukunft. Es hapert aber noch an der Regulierung und der Wirtschaftlichkeit. In Norddeutschland geht jetzt ein Projekt in eine entscheidende Phase, dass diese Probleme lösen und schon bald konkrete Produkte zu Tage fördern soll

Auf Initiative des Maritimen Clusters Norddeutschland und unter dem Dach von »Green Meth« hatte sich im vergangenen Jahr ein Netzwerk von 16 Unternehmen und Einrichtungen zusammengefunden, das eine Umsetzung von Technologien zur Nutzung von Methanol als Kraftstoff in der Schifffahrt vorantreiben wollte – und weiter will. Jetzt wurde die zweite Phase gestartet. Mittlerweile sind es 24 Partner, davon 13 mittelständische Unternehmen über die Küstenländer verteilt.

Die Oldenburger Firma Embetecco fungiert als Koordinator des Netzwerks. Gründer und Eigner Matthias Brücke zeigt sich gegenüber der HANSA zuversichtlich: »2021 werden wir einen Methanol-laufenden Motor zeigen können.« Rund 20 Projektideen zirkulieren derzeit in dem ZIM-Innovationsnetzwerk, das von der Bundesregierung finanziell gefördert wird. Die Palette der Projekte ist breit, es geht etwa um Schiffstechnik, Brandschutz, Virtual-Reality-Module, 3D-Laser-Scan für Umbaupläne, Motoren oder Motorsteuerungsgeräte und nicht zuletzt die Regulierung auf globaler Ebene. Ziel des Netzwerks ist nach Angaben Brückes auch, dem deutschen Mittelstand das Thema Innovation näher zu bringen. Es gehe nicht darum, so lange allein zu tüfteln, bis ein Produkt marktreif ist. »Wichtig sind heute Geschwindigkeit und Plattformökonomie«, sagt er. Die erste Phase von »Green Meth« war davon geprägt, sich zu koordinieren, Ideen zu entwickeln und Partner zu finden. Nun geht es in eine entscheidende, zwei-

te Phase. Förderanträge werden gestellt, Forschung und Entwicklung angeschoben, um letztlich marktreife Produkte umzusetzen, die im Idealfall mehr als Pilotprojekte sind. Die Bewilligungsquote sei erfahrungsgemäß sehr hoch, wenn das Netzwerk ohnehin öffentlich gefördert werde. Die Förderung beträgt für einzelne Projekte bis zu 550.000 €. Für Kooperationsprojekte mehrerer Unternehmen können bis zu 2,3 Mio. € für Produktentwicklungen fließen.

»Green Meth« will Produktlösungen entlang der so genannten »Well-to-wake«-Wertschöpfungskette vorantreiben, also von der Herstellung des Brennstoffs bis hin zur Umwandlung in Vortriebsenergie eines Schiffes. Die Partner sehen insbesondere für kleinere Schiffe einen erhöhten Forschungs- und Entwicklungsbedarf, da hier eine technologische Lücke vorliege. Gleichzeitig biete Methanol einige technologische Vorteile. So gebe es in Verbrennungskraftmaschinen oder als Energieträger für Brennstoffzellen keinen Methanschlupf. »Bestehende Bunkertanks der Schiffe können mit sehr geringem Aufwand umgerüstet und weiter genutzt werden«, heißt es seitens des Netzwerks. Darüber hinaus sei Methanol als Flüssigkeit »verhältnismäßig einfach zu handhaben und zu bunkern«.

Im Fokus stehen derzeit beispielsweise Arbeitsschiffe für die Hafenorganisation Niedersachsen Ports oder Offshore-



Schiffe der Reederei Ems Offshore, die selbst eine Methanol-Anlage an Land vorhalten könnten. Zudem könnte sich der Windenergiestandort Niedersachsen neue Wertschöpfungsketten im Bereich der Herstellung wasserstoffbasierter Brennstoffe erschließen.

In der internationalen Schifffahrt wird seit einiger Zeit an Methanol-basierten Technologien gearbeitet. Die schwedische Reederei Stena etwa betreibt das RoRo-Schiff »Stena Germanica« seit Jahren mit einem solchen Antrieb. Aus »Kosten- und Logistikgründen« soll das aber nicht über die übrige Flotte ausgebreitet werden. Ein weiterer Aspekt ist die Regulierung, nicht zuletzt zum Brandschutz. Die internationale Schifffahrtsorganisation IMO wurde bereits mehrfach aufgefordert, den »Code of Safety for Ships using Gases« anzupassen.

»Wie bei jeder neuen Technologie braucht es staatliche Regulierung«, betont Brücke. Für Methanol-Antriebe sei naturgemäß die Umweltpolitik wichtig, sie könnten etwa in die vielen politischen Vorstöße zu Wasserstoff als Energieträger integriert werden. Befürworter betonen zudem, dass Methanol in einer »grünen Variante« aus erneuerbaren Energien produzierbar wäre. MM

**SDC** SHIP DESIGN & CONSULT GMBH

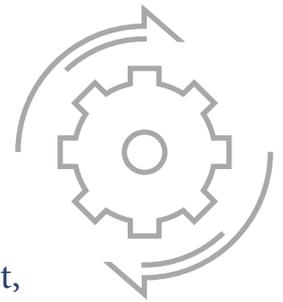
NAVAL ARCHITECTS  
MARINE ENGINEERS

info@shipdesign.de  
www.shipdesign.de



# EST-Floatch setzt auf deutschen Markt

Weil die Nachfrage aus Deutschland nach Batterie-Projekten steigt, setzt der niederländische Anbieter EST-Floatch auf lokale Präsenz



Im Laufe der Jahre hat sich das Unternehmen mit Hauptsitz in Hoofddorp als Anbieter von Energiespeichern auf dem ESS-Markt positioniert und gehört nach eigenen Angaben zu den Top 3 im maritimen Bereich. Weltweit wurden Fähren, Patrouillenboote, Fischfarmen, Superyachten und Passagierschiffe ausgestattet.

In den letzten Jahren ist die Nachfrage nach ESS in der Schifffahrtsindustrie für Projekte in Deutschland gestiegen. Aus diesem Grund hat sich EST-Floatch entschieden, in Deutschland vor Ort präsent zu sein. Das wichtigste Kapital sei der Service vor Ort und die Unterstützung der Kunden während des gesamten Projekts, heißt es aus dem Unternehmen. Die Komplexität der Projekte nehme zu, die schnelle Interaktion durch in Deutschland ansässige Projekt- und Vertriebsunterstützung sei entscheidend.

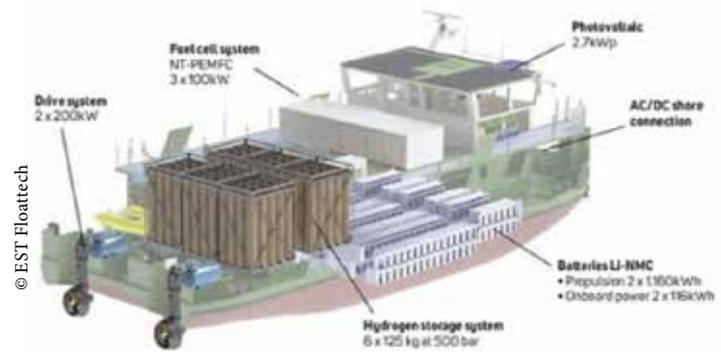
»Die deutsche Kultur und Arbeitsweise passt zu unseren Grundwerten«

Gründer Diederick Stam

Das deutsche Konsortium unter Leitung von Professor Gerd Holbach von der TU Berlin hat mit einem neuen Schiff gezeigt, dass Brennstoffzellen als Antriebsoption bald nicht mehr nur ein theoretisches Konzept sein werden. »Aufgrund seiner sehr spezifischen Eigenschaften sind im marinen Bereich Bedenken hinsichtlich der Machbarkeit von Wasserstoff als Energiespeicher aufgekommen. In Kombination mit unserer etablierten Schiffsbatterietechnologie sind wir jedoch in der Lage, die Energiedichte im emissionsfreien Schiffsbetrieb zu erhöhen und gleichzeitig die Lebensdauer der Schiffe zu verbessern«, betont der EST-Floatch-COO.



Bei der »Sankta Maria« lieferte EST 2017 die erste ESS für ein deutsches Projekt



Das Schubboot »Elektra« entsteht auf der Barthel-Werft

## Wasserstoff mit ESS

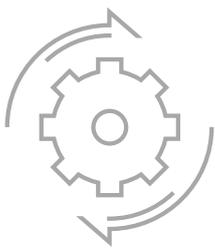
»Lokale Präsenz ist der Schlüssel im ESS-Geschäft«, sagt Hans Visser, COO/CFO. Auch wenn der Markt reife, erfordert es ein Gefühl des Vertrauens, sich auf Energiespeicherung zu verlassen; »auf See oder bei der Beförderung von Passagieren ist Sicherheit alles. Wir sind stolz darauf, dass deutsche Kunden EST-Floatch als den bevorzugten Batterieanbieter wählen«, so Visser weiter.

Deutschland ist nach Ansicht der Niederländer ein Spitzenreiter bei der Entwicklung erneuerbarer Energien. Für sie war es keine Überraschung, dass es die Technische Universität Berlin (TU Berlin) war, die mit der Erforschung der Möglichkeiten von Wasserstoff für die Schifffahrtsindustrie begann; das »Elektra«-Projekt – ein Wasserstoff-Batterie-Schubboot, das in der Lage ist, einen mit 1.400 t beladenen Lastkahn zu schieben.

## Weitere deutsche Projekte stehen an

Auf der Barthel-Werft in Derben in der Nähe von Berlin wird »Elektra« gebaut. Die Energiespeichersysteme mit insgesamt 2,5 MWh haben das Lager in Hoofddorp verlassen. In den nächsten Jahren will der Hersteller das Forschungsteam durch Engineering und Projektmanagement unterstützen.

»Wir sind der Meinung, dass die deutsche Kultur und Arbeitsweise wirklich zu unseren Grundwerten passt«, sagt Gründer und Technischer Direktor Diederick Stam. Sein Unternehmen habe eine pragmatische, ehrliche und pünktliche Arbeitsweise. »Wir legen Wert auf langfristige Beziehungen und die Zukunft ist vielversprechend. Da noch viele weitere deutsche Projekte anstehen, unterstützen wir Deutschlands Vision, den maritimen Sektor zu Netto-Null-Emissionen zu führen«, so Stam. **RD**



**DESMI**

**Firefighting also for Europe now**

Desmi is bringing its firefighting products to the European market. In Asia, the company is known not only for its pumps but also for its firefighting systems. More than 180 such systems are supplied to ship owners around the globe – though most of these are for ships built in China. There have not been so many installations in European shipyards yet, says Desmi’s Marine and Offshore Sales Manager, Christian Mellergaard. But he wants to reach out to European ship owners and shipyards to change this. One of Desmi’s products is the low-pressure, water-based FineFog System. »You can kill the fire much easier with mist than by just pouring water on it. These millions of small droplets absorb much more heat, and oxygen is displaced locally at fire source. As a result, an inerting effect is generated, effectively killing the fire,« Mellergaard says. Ships would benefit from the automatic system around high-risk objects like combustion machinery, oil-fired boilers or burners, incinerators or purifiers for heated oil fuel, the company stated.

If there is an oil spill that catches fire, then the FineFog nozzles above that application are activated – based on a signal from flame detector or smoke detector – and the alarm sounds. The crew can still enter the room and continue with conventional firefighting with hoses. Or, if necessary, they can release the total flooding mechanism in engine rooms up to 5036m³. For living areas, hallways, and other accommodation areas like cafeterias, Desmi offers its automatic water sprinkler system. The

most common is a conventional wet-pipe system, meaning the piping is filled with pressurized water from a dependable source. It runs with low pressure. A similar, dry pipe system is available for areas where the water in the piping would be subject to freezing. In such a system, air or nitrogen fills the pipes until a fire activates the sprinklers. In that case, air escapes from the pipes and activates the dry pipe valve, causing water to flow from the activated sprinklers. Desmi’s low expansion foam firefighting system protects oil and chemical tanker deck areas, helidecks, or other open deck areas (like loading areas) and closed, horizontal spaces like streamer reel and purifier room. Desmi also offers a water spray/deluge/drencher system with open nozzles. It is activated by a fire detection system, opening a deluge valve and letting water flow simultaneously from all the open sprinklers in a specific section.



SEIL  
HERING

- Drahtseile • Tauwerk • Festmacher
- CASAR Bordkransseile • Anschlagmittel
- Prüflasttest bis 1.000 t
- Segelmacherei • Taklerei • Montage

Walter Hering KG  
Porgesring 25  
22113 Hamburg

Telefon: 040-73 61 72 -0  
eMail: info@seil-hering.de  
www.seil-hering.de

**METIS**

**New monitoring module**

Metis Cyberspace Technology has launched a new software module to tackle the challenges shipping companies face in monitoring vessel performance to meet Charter Party Agreement (CPA) reporting needs. It allows operators to monitor and track their vessel’s CPA performance at a glance through an online platform using a set of visually rich dashboards. Once all CPA terms are imported into the system the user can monitor all vessels concerned and identify potential deviations to specified consumption and speed terms. In addition, the system provides automated notifications in case the speed consumption curve exceeds certain predefined limits.

# HYBRIDE UND ELEKTRISCHE LÖSUNGEN MIT DNV-GL TYPE GENEHMIGUNG



**Vom Entwurf bis zur Fertigstellung  
Wir sind Ihr Partner**



## EST-Floattech

Intelligent Energy Storage Solutions

[est-floattech.com](http://est-floattech.com)

[sales@est-floattech.com](mailto:sales@est-floattech.com)

HB HUNTE | HØGLUND MARINE SOLUTIONS

## Entwicklung von neuartigem CO<sub>2</sub>-Tanker



Die Ingenieurfirmen Høglund Marine Solutions und HB Hunte Engineering haben zusammen ein CO<sub>2</sub>-Schiff-, Tank- und Umschlagkonzept entwickelt. Der zweischalige Tank mit einem Fassungsvermögen von 8.000 m<sup>3</sup> basiert auf dem Cargo Handling System CHS und Tankkonstruktionen, die sich bereits in anderen Sektoren bewährt haben. Das auf CO<sub>2</sub> ausgelegte Design könne schnell für LPG angepasst werden, was für Flexibilität sorgt, heißt es. Gegenwärtig liegt die maximale Kapazität für den Transport von verflüssigtem CO<sub>2</sub> bei etwa 3.600 m<sup>3</sup>, oder etwa 1.770 t in speziellen CO<sub>2</sub>-Tankern, die überwiegend von spezialisierten Betreibern wie beispielsweise Larvik Shipping betrieben werden.



ROLLS-ROYCE

## MTU-Motoren für ESB-Schlepper

Die Reederei Emdener Schlepp-Betriebe (ESB) hat den 28 m langen Hafenschlepper »Peter Wessels« in Emden in Betrieb genommen. Für den Antrieb des Assistenz- und Bergungsschleppers hat Rolls-Royce zwei 12-Zylinder MTU-Motoren der Baureihe 4000 mit einer Gesamtleistung von 3.680 kW geliefert. Das Schifffahrtsunternehmen hat den von der Damen-Gruppe gefertigten Neubau von

der Hamburger Reederei Neue Schleppdampfschiffsreederei Louis Meyer geleast. Mit einem Pfahlzug von 63 t ist die »Peter Wessels« das mit Abstand stärkste Schiff der nun auf fünf Schlepper angewachsenen ESB-Flotte in Emden. Der Seehafen ist Basishafen für den Volkswagen-Konzern und Europas drittgrößter Automobilumschlagplatz – nach Zeebrugge und Bremerhaven.

LÜRSSEN

## Patrouillenboote für Bulgarien

Die Werftengruppe Lürssen hat sich einen Auftrag aus Bulgarien gesichert. Die beiden Mehrzweck-Schiffe für die Marine kosten gut 500 Mio. €. Die Bremer haben sich in der Ausschreibung unter anderem gegen Fincantieri (Korvette der Abu Dhabi-Klasse) und eine lokale Werft durchgesetzt. Laut Minister Krasimir Karakachanov sollen die beiden Schiffe vollständig in Bulgarien bei der Werft MTG Dolphin in Varna gebaut werden, die bei der Vergabe unterlegen war. Die sogenannten Modular Patrol Vessels (MPV) werden nach Angaben des Verteidigungsministeriums in den Jahren 2025 und 2026 ausgeliefert. Lürssen hat sich dem Vernehmen nach mit seiner Baureihe OPV 80/85/90 erfolgreich durchgesetzt. Die Offshore Patrol Vessels (OPV) sind bei einer Verdrängung von 1.486 t–2.100 t zwischen 80 m und 90 m lang und können variabel ausgerüstet werden.




**Elektrische Antriebe für Schiffswinden und Offshore, für NT-Betrieb bis -50°C**  
*electrical drives for marine winches and offshore, for LT-operation down to -50°C*

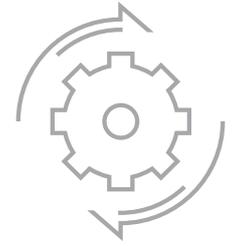
**BEN BUCHELE ELEKTROMOTORENWERKE GMBH**  
 POPPENREUTHER STR. 49A 90419 NÜRNBERG  
 POSTFACH 91 04 40 90262 NÜRNBERG  
 TEL. +49 911 3748-0 FAX +49 911 3748-138  
 Internet: [www.benbuchele.de](http://www.benbuchele.de) E-Mail: [info@benbuchele.de](mailto:info@benbuchele.de)



## TGE MARINE

### Fokus auf Ammoniak

Das 1980 gegründete Unternehmen TGE Marine Gas Engineering hat sich als Experte für kryogene Gasanlagen, Tankbau, Fuelgasanlagen und Rückverflüssigungsanlagen am Markt einen Namen gemacht. Künftig will man mit Hochdruck an Ammoniak-Lösungen arbeiten, weil darin ein vielversprechender Zukunftsmarkt gesehen wird. Mittlerweile sind rund 120 Mitarbeiter weltweit in den Geschäftsbereichen LPG/Ethylene Gastanker, LNG Tanker, Fuel Gas Systeme und FSRU (»Floating Storage Regasification Units«) tätig. Kerngeschäft ist weiterhin der Gastanker-Bereich. Nicht nur die Gasanlagen und Tanks zum Handling von Flüssiggasen konzipiert TGE Marine, es werden auch eigene Designs für Gastanker angeboten.



## NORWEGIAN GREENTECH

### Großauftrag von Wilson

Norwegian Greentech hat sein bisher größtes Geschäft in Form eines Flottenvertrags mit der norwegischen Reederei Wilson unterzeichnet. Von 2020 bis 2024 werden Ballastwassersysteme für alle Schiffe im Besitz von Wilson geliefert, insgesamt mehr als 80 Einheiten. Die Reederei ist in ihrer Segment eine der größten Frachtschiffahrtsgesellschaften in Europa. Die Flotte umfasst derzeit 120 Schiffe, von denen sich die Mehrheit im Eigentum der Reederei befindet. Das Hauptgeschäft von Norwegian Greentech sind Ballastwasserbehandlungssysteme. Das zur Havyard-Gruppe zählende Unternehmen mit Sitz in Fosnavåg ist auch ein Lieferant von Aufbereitungssystemen für die Offshore- und landgestützte Aquakulturindustrie.



## SCHRAMM SCHLEPPSCHIFFFAHRT

### Schlepperflotte wird erweitert

Die Schramm Schleppschiffahrt baut die Flotte mit einem Neubau der Sanmar Shipyards aus. Die »Sönke« ist bereits der fünfte Neubau für Schramm, den die türkische Werft gefertigt hat. Es handelt es sich um einen ATD-Schlepper des Typs TRaktor-Z 2500SX, der mit seinen CAT-Motoren auf eine Gesamtleistung von 4.200 kW und einen Pfahlzug von 70 t kommt. Die DeLiçay-Serie von 25 m x 12 m messenden Hafenschleppern wurde vom Konstruktionsbüro Robert Allan aus Kanada entworfen. »Mit diesem Neubau wappnen wir uns für künftige Entwicklungen«, sagt Hans Helmut Schramm, Geschäftsführer der Hans Schramm & Sohn Schleppschiffahrt in Brunsbüttel.



## Die Spezialisten für Filtertechnologie in Schifffahrt und Industrie

Filterelemente und Ersatzteile für Einfach-, Doppel- und Automatikfilter für Schmieröle, Brennstoffe, Hydrauliköle, Wasser und Luft aller namhaften

Hersteller. Ersatz für Filtrix, Moatti, Nantong und Kanagawa Kiki, Sonderanfertigungen, verbesserte Speziallösungen, kundenspezifische Einzelstücke nach Muster/Zeichnung.



Als **Vertragspartner** liefern wir Austausch- und Originalfilterelemente von Fleetguard, Rexroth Bosch, Hengst, Triple R, Mann Filter, Mann+Hummel



**FIL-TEC RIXEN GmbH** Osterrade 26 • D-21031 Hamburg • Phone: +49 (0)40 656 856-0 • info@fil-tec-rixen.com • www.fil-tec-rixen.com



Das Containerschiff »CMA CGM Argentina« verlässt Hamburg mit nur wenigen Boxen

© Wägner

## Deutsche Häfen unter Corona-Druck

Die Hafenwirtschaft steht wegen der Corona-Krise vor einem schwierigen Jahr 2021. Auch deshalb fordert der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) eine stärkere Unterstützung durch die Politik

Die globale Covid-19-Pandemie belastet die Ergebnisse der deutschen Seehäfen für 2020 und den Ausblick für 2021. Frank Dreeke, Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), berichtete jetzt über »herbe Verluste« bei den Umschlagmengen mit großen Unterschieden zwischen Gütergruppen und Standorten.

Offizielle Zahlen des Statistischen Bundesamts zeigen, dass der Gesamtumschlag im ersten Halbjahr 2020 um 10 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurückging. Von Januar bis Juni 2020 gingen 135,7 Mio.t Güter über die Kaikanten, 15 Mio.t weniger als im Jahr zuvor.

Während im Containerumschlag das Minus im ersten Halbjahr etwas über 11 % betrug, brach im ersten Halbjahr der Autoumschlagmarkt um 80 % ein, der Passagiersektor verzeichnete ein Minus von rund 60 %.

Für das laufende Jahr wird von einem Rückgang bei der Güterbilanz im mittleren einstelligen Bereich ausgegangen. Dreeke erwartet aber, dass sich die Zahlen schon 2021 wieder auf Vor-Covid-Niveau erholen könnten, beim RoRo- und Stückgutverkehr könne sich das noch bis 2022 hinziehen. »Durch die Corona-Pandemie kam es zu deutlichen Verlusten, die sich auch in den Betriebsergebnissen

und bei der Investitionsfähigkeit der Unternehmen niederschlagen«, sagte Dreeke. »Wir erwarten ein herausforderndes Jahr 2021 und benötigen von dieser und auch der nächsten Bundesregierung eine ehrgeizige Standortpolitik.«

### Deutschland teurer als Nachbarn

Der Verband begrüßt, dass es bei einigen für die deutsche Hafenwirtschaft wichtigen Themen bereits Bewegung gegeben hat, beispielsweise bei der Anpassung des Erhebungsverfahrens zur Einfuhrumsatzsteuer. »Wir brauchen allerdings mehr Tempo, damit sich der Standort Deutschland weiter behaupten kann und die Seehafenbetriebe besser zum wirtschaftlichen Aufschwung nach der Krise beitragen können«, so Dreeke.

So fordern die Häfen ein Verrechnungsmodell der Einfuhrumsatzsteuer zur Angleichung an die europäischen Nachbarn und Veränderungen bei Hinterlandkosten wie Lkw-Maut und Trassenpreisen für die Bahn. Die Kosten seien höher als in den Nachbarstaaten, was ausländische Konkurrenzhäfen an Nordsee, Ostsee und am Mittelmeer bevorzugen. Gleiches gelte auch für den Breitbandausbau. **RD**

#### Abstract: German ports under Covid pressure

*The global Covid-19 pandemic is weighing down German seaports' results for 2020 and the outlook for 2021. Official figures from the Federal Statistical Office show that the total volume of cargo handled in the first half of 2020 fell by 10% compared to the same period last year. German terminal operators Eurogate and Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) expect hard times to come. Eurogate says it faces »existential challenges«. The company reports that it intends to reduce its workforce. How many jobs are endangered was not disclosed. HHLA is also suffering considerable losses and has to cut costs. Business activity in the second quarter was -38.9% below the previous year's figure. The Group's revenues fell by -8.1% to 937.4 mill. €. The company will clearly miss its 2019 result.*

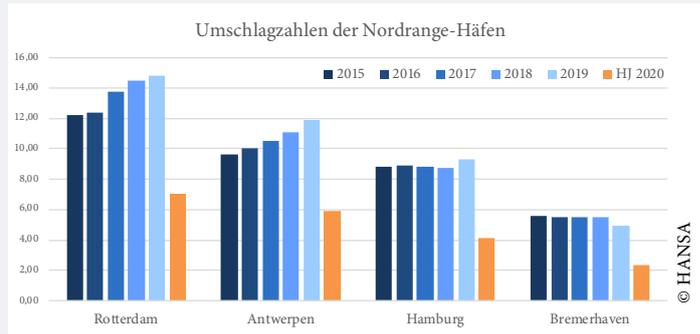
## Eurogate in »existenzieller« Not, HHLA mit schmerzhaften Einbußen

Die deutschen Häfen sind gegenüber der Konkurrenz in Europa entscheidend ins Hintertreffen geraten. Beim Umschlag, vor allem im Containersektor, hat sich das schon länger abgezeichnet.

Während die Westhäfen Antwerpen und Rotterdam, Danzig in der Ostsee und auch die aufstrebenden Mittelmeerhäfen Valencia, Koper oder Piräus ihren Umschlag steigern konnten, fallen die deutschen Standorte weiter zurück.

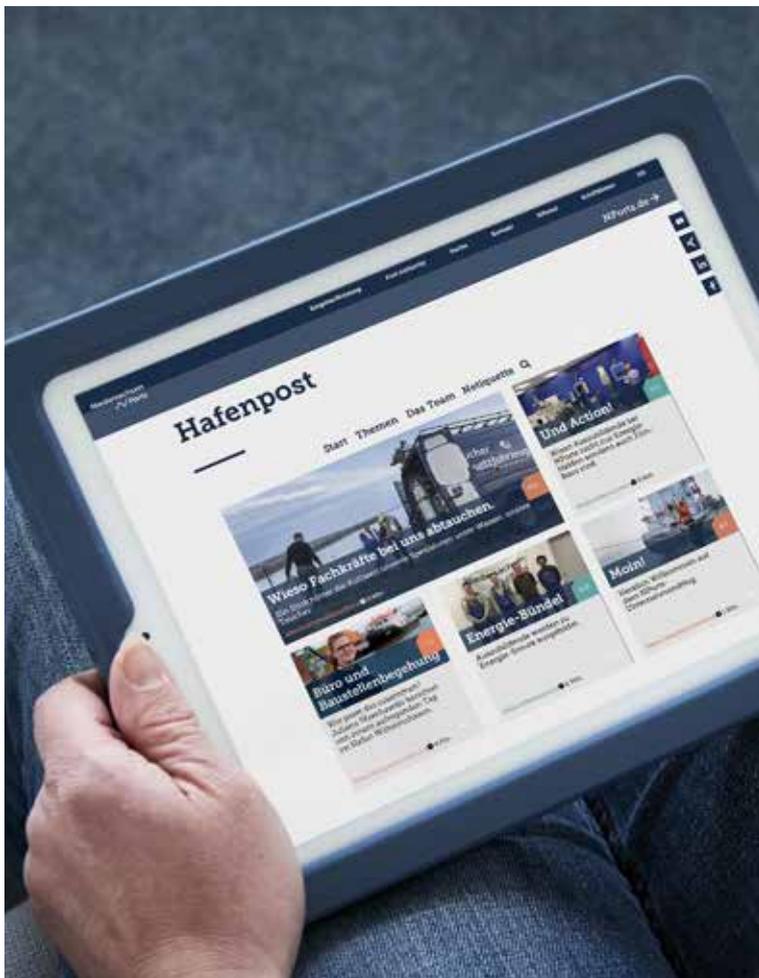
In Bremerhaven ist der Containerumschlag von 5,55 Mio TEU (2015) auf nur noch 4,9 Mio. TEU (2019) gesunken, im ersten Halbjahr 2020 gingen weitere -4,8% verloren, da waren es nur noch 2,36 Mio. TEU. Hamburg musste nach dem Zwischenhoch 2019 bis Juni 2020 Einbußen von -12,4% vermelden. Zwar ging der Umschlag coronabedingt auch Rotterdam und Antwerpen zuletzt zurück, zuvor aber waren die Mengen dort deutlich gestiegen (Grafik).

Schwerer noch wiegt aber, dass die Eurogate- und HHLA-Terminals offenbar bei den Kosten ihre Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt haben. Dazu zählen neben externen Faktoren wie ungünstigeren Steuerregelungen vor allem die im Vergleich deutlich schlechtere Produktivität. Während Containerbrücken in Antwerpen im Durchschnitt 30 bis 32 Bewegungen pro Stunde schaffen, sind es bei Eurogate nur 20 bis 25 »moves«. Von »existenziellen Herausforderungen« spricht deshalb die Geschäftsführung und plant ein Krisenprogramm mit schmerzhaften Einschnitten.



Dennoch nach neun Monaten sind bei Eurogate bereits operative Verluste von -23 Mio. € aufgelaufen. Die Personal- und Sachkosten sollen künftig dauerhaft um jährlich 84 Mio. € reduziert werden, auch betriebsbedingte Kündigungen unter den 1.650 Eurogate-Beschäftigten werden nicht ausgeschlossen.

Bei der Hamburger HHLA ist die Lage kaum besser. Der Umsatz ging um -8,1% zurück, der Containerumschlag sank um -11,2% auf 5,1 Mio. TEU. Auch in Hamburg verordnet Vorstandschefin Angela Titzrath dem Unternehmen daher ein »ambitioniertes« Effizienzprogramm. Details wurden zunächst nicht bekannt. **KF**



**Niedersachsen**  
**NPorts**

## Unsere Häfen. Unser Blog.

---

NPorts-Hafengeschichten von der niedersächsischen Küste gibt's ab sofort im Blog »Hafenpost« unter [www.nports.de/blog](http://www.nports.de/blog)

# Häfen betreiben aktiven Klimaschutz

Die deutschen Hafenstandorte legen einen Fokus auf den Klimawandel. Die Maßnahmen reichen von erneuerbaren Energien über LED-Beleuchtung bis hin zum Abfallmanagement

Neben der Bewältigung der Corona-Krise und der Stärkung des Wirtschaftsstandortes müsse man auch den Klimawandel fest im Blick behalten, sagt Frank Dreeke, Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS). Häfen seien wichtige Bindeglieder in der Energieversorgung Deutschlands, heißt in einem vom ZDS veröffentlichten Positionspapier zu Umschlag und Nutzung von Energieträgern im Hafen.

Damit man die Energiewende aktiv mitgestalten könne, müssten Investitionen in Terminals und Verteilinfrastruktur für Flüssiggas (LNG) verstärkt gefördert werden. Aufgrund ihrer Rolle als Logistikzentren seien Seehäfen zudem »hervorragende Standorte« für Versuchsanlagen zur Wasserstoff-Elektrolyse, zur Ansiedelung von Import-Terminals und von Unternehmen, die in ihren industriellen Prozessen grünen Wasserstoff einsetzen.

Um die Klimaziele zu erreichen und das Potenzial der Windenergie in Deutschland als zweitgrößter Markt weltweit zu heben, müsse der zügige Ausbau der Offshore-Kapazitäten weiter vorangetrieben werden. Die Bundesregierung solle zudem auf die

EU-Kommission einwirken, um die kategorische Ablehnung von Subventionen für fossile Brennstoffe zu verhindern.

## ZDS gegen Landstrompflicht

Die Verwendung von Landstrom könnte sich insbesondere an den Standorten positiv auswirken, an denen Schadstoffe in Innenstädte getragen würden. Flächendeckend eine Landstrompflicht einzuführen, was derzeit in Brüssel diskutiert werde, verfehle hingegen das Ziel, so ZDS-Hauptgeschäftsführer Daniel Hosseus. Wichtig sei vor allem, dass der Landstrom aus erneuerbaren Energien komme, auch müsse das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmen.

Auch wenn die meisten Emissionen auf Schiffe entfallen, der ZDS spricht von etwa 70 %, treiben auch die Häfen ihre Entwicklung voran und haben dabei die Nachhaltigkeit im Blick, um die Zukunftsfähigkeit zu sichern. Bei bremenports steht die Nachhaltigkeitsstrategie bereits seit 2009 auf der Agenda. Im Fokus ist dabei eine nachhaltige ökologische, ökonomische und soziologische Entwicklung.

Bis Ende 2023 habe man sich nun zum Ziel gesetzt, die Hafeninfrastruktur CO<sub>2</sub>-neutral zu gestalten, sagte Uwe von Bargen, Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten bei bremenports, kürzlich auf einer Veranstaltung des Maritimen Kompetenzzentrums (Mariko) mit Sitz in Leer. Erneuerbare Energien sollen insgesamt eine größere Rolle spielen. Photovoltaik, Windkraft und Biogas aus ökologischer Landwirtschaft sowie aus Abfällen und Reststoffen hat man besonders im Blick. Gleiches gilt für den Energieverbrauch. Hier setzt man auf E-Mobilität, etwa bei Straddle-Carriern und der Ladeinfrastruktur sowie bei den Containerbrücken. Die Brennstoffzelle soll künftig bei Hafenschiffen, Rangierloks und Lkw eine Rolle spielen. Im Jahr 2018 habe man das CO<sub>2</sub> bereits um 70% reduzieren können. Dies sei im Wesentlichen durch Energieeffizienzmaßnahmen und den Bezug von Ökostrom erreicht worden.

Weitere wichtige Maßnahmen betreffen die Schiffsflotte. Neubauprojekte sollten demnach nur mit alternativen, emissionsarmen Antrieben ausgestattet werden. Ferner will bremenports bei der Wärme-

## Gedämpfter Optimismus in Hamburgs Hafenwirtschaft

Ein rückläufiger Güterumschlag, weniger Schiffsanläufe und maritime Dienstleistungen insgesamt prägen weiterhin die Situation im Hamburger Hafen. Nach Auskunft des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH) gibt es inzwischen aber offenbar erste Anzeichen für eine Erholung der Umschlagmengen. Mit Blick auf die Konjunkturprognose für das Jahr 2021 sei eine positive Entwicklung möglich, heißt es. Dies werde aber entscheidend vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie abhängen.

Der Hamburger Hafen sei zu jeder Zeit voll betriebsfähig und seiner wichtigen Versorgungsfunktion für Wirtschaft und Bevölkerung mit Gütern und Rohstoffen gerecht geworden, sagt UVHH-Präsident Gunther Bonz. Die Corona-Hilfen des Hamburger Senats und des Bundes hätten zur Unterstützung beigetragen.

»Die zinslose Stundung von Mieten und Hafentgelten war für viele Unternehmen hilfreich, um die notwendige Liquidität zu sichern«, so Bonz, der jüngst für drei weitere Jahre im Amt bestätigt wurde. Dies allein reiche jedoch nicht aus, die Unternehmen benötigten dringend eine Absenkung der Hafenkosten, denn diese seien in Hamburg deutlich höher als in den Wettbewerbshäfen. Auch vor der Corona-Krise stand die Elbmetropole in einem harten Wettbewerb zu den Häfen der Nordrange.

Der Kampf um Ladung werde immer härter. Güter ins osteuropäische Hinterland würden zunehmend mit Großschiffen direkt in die Ostsee transportiert. Und auch der Ausbau der Mittelmeerhäfen und deren Infrastruktur ins Hinterland würden den Standortwettbewerb noch verstärken, so Bonz.

Um wichtige Marktanteile im europäischen Wettbewerb zurückzugewinnen, müssten die Stärken des Hamburger Hafens weiter ausgebaut werden. Verlässlichkeit, Effizienz, hohe Qualität und die sehr gute Eisenbahnanbindung seien attraktive Standortvorteile. »Damit der Hamburger Hafen ein verlässlicher Hafen- und Logistikstandort für Nord, Mittel- und Osteuropa bleibt, brauchen die Hafenunternehmen wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen«, fordert Bonz. Dazu zählt er eine intakte und leistungsfähige Infrastruktur, eine kooperierende und dienstleistungsorientierte Hamburg Port Authority (HPA) sowie eine attraktive und fördernde Standortpolitik.



Gunther Bonz

© UVHH

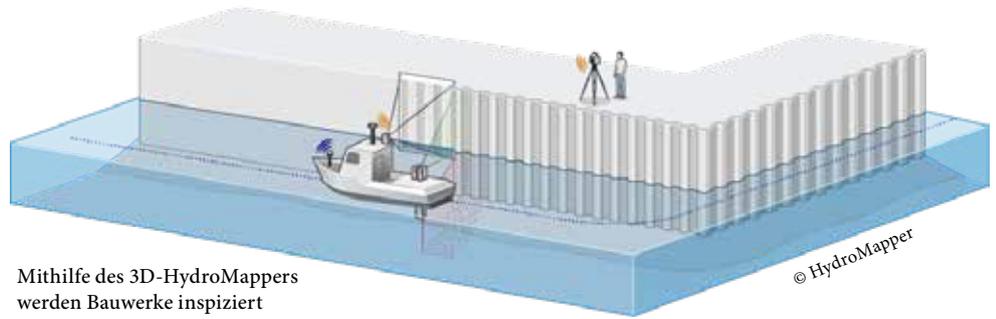
RD

versorgung den Anteil regenerativer Energien steigern und beim Fuhrpark verstärkt auf Elektro- und Hybrid-Fahrzeuge setzen. Nicht vermeidbare Emissionen sollen über Klimazertifikate kompensiert werden. Auch Reedereien, die die Umwelt im Blick haben, profitieren bei bremenports. Besonders umweltfreundlichen Schiffen werden Rabatte auf die Liegebühre gewährt. Seit 2014 verleiht das Unternehmen sogenannte »greenport Awards«. Seit zwei Jahren ist bremenports Mitglied des Vereins »H2BX-Wasserstoff für die Region Bremerhaven«.

### 25% der Energie für Beleuchtung

Der Hafenbetreiber NiedersachsenPorts (NPorts) setzt bei der Entwicklung seiner Häfen ebenfalls auf eine Nachhaltigkeitsstrategie. Dafür wurden verschiedene Projekte gestartet. Ein Fokus liegt auf der Beleuchtung, die 25% des gesamten Energiebedarfs ausmache, wie Werner Repenning bei der Mariko-Veranstaltung betonte. NPorts hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 die Beleuchtung aller Hafenanlagen auf LED umzustellen. In Emden wurde das bereits bei einer Gleisanlage vollzogen. Bewegungsmelder sowie Licht- und Gleissensoren erfassen die jeweilige Situation. Über eine Web-Anbindung kann die Anlage auch ferngesteuert bedient werden. So sei im betriebslosen Zustand eine mittlere Beleuchtungsstärke ausreichend, sagt das Unternehmen. Durch den geringeren Stromverbrauch werde der den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Hafens reduziert.

Auf der Insel Baltrum ist die Hafenbeleuchtung inzwischen an den Tidenkalender gekoppelt. Auch hier wird darauf geachtet, dass das Licht dann zur Verfügung steht, wenn es gebraucht wird. Dies ist in erster Linie dann der Fall, wenn Schiffe ankommen.



Mithilfe des 3D-HydroMappers werden Bauwerke inspiziert

Beim Projekt »DashPort« geht es darum, im Hafen Brake Energieverbräuche zu erfassen und intelligent zu steuern, während sich das Projekt »Wash2Emden« um innovative und umweltfreundliche Wasserstoffanwendungen im Seehafen Emden dreht. Es wird die Möglichkeit untersucht, den bisher nicht nutzbaren Strom in Form von »grünem« Wasserstoff zu speichern und in unterschiedlichen Anwendungen im Hafen nutzbar zu machen. Hierdurch sollen Emissionsreduktionen beim landseitigen Hafenbetrieb, in der Logistik sowie bei den im Hafen liegenden Schiffen durch die Nutzung von regenerativ erzeugtem Wasserstoff erzielt werden.

### Abfallmanagement spart Kosten

Beim Thema Nachhaltigkeit geht es aber nicht nur um den Energieverbrauch. Beim Einsatz des sogenannten 3D HydroMappers geht es darum, automatisierte 3D-Aufnahmen der Gebäude und Kaianlagen zu bekommen. Es handelt sich sowohl um Überwasser- als auch Unterwasseraufnahmen. Im Kern geht es um die Digitalisierung der Bauwerkskonstruktionen. Taucher müssten dadurch beispielsweise nur noch dort eingesetzt werden, wo sie gebraucht werden.

Handlungsbedarf gibt es auch im Bereich des Müllmanagements, insbesondere bei der korrekten und nachweisbaren Entsorgung von Schiffsabfällen. So

sei neben der fachgerechten Entsorgung auch eine ordnungsgemäße Dokumentation notwendig, die als Nachweis herangezogen werden könne, erläuterte Cathrin Prikker, von Top Glory Marine (TGM) jüngst bei der Mariko-Veranstaltung.

Top Glory Marine ist nach eigenen Angaben der weltweit erste Plattform-Anbieter für das Abfallmanagement von Schiffen. Abfallentsorgungsunternehmen sowie Schiffseigner und Schiffsmanager sind Nutzer dieser Plattform. Mit einem ständig wachsenden Netzwerk von Entsorgungsunternehmen in Häfen auf der ganzen Welt werden regelmäßig rund 400 Schiffe bedient. Für die Flotte werden Abfallbewirtschaftungspläne für alle an Bord anfallenden Abfälle erstellt, die sich am jeweiligen Schiffsfahrplan orientieren. Dadurch und durch die Nutzung von Skaleneffekten könne man niedrigere Preise für die Entsorgung MARPOL-relevanter Materialien erzielen, erklärt Cathrin Prikker.

Mit Hilfe der EnviroFleetCloud werden die Abfalldaten digital erfasst, Mitglieder wird volle Transparenz und ein direkter Zugang gewährt. Durch die Echtzeit-Analysen bekommen sie Informationen über die entladenen Abfälle pro Schiff und Flotte, Kunden können den Zeitraum hierfür frei wählen. Schiffsbetreibern sei es durch den Zugriff auf die Zahlen möglich, das eigene Aufkommen gezielt zu reduzieren, so Prikker. **TWG**



**T | G | M**  
TOP GLORY MARINE

COMPREHENSIVE MARITIME WASTE  
MANAGEMENT EXPERTISE

+49 40 609 232 02

www.topglorymarine.de



Im »Port-Hub« berichten wir über aktuelle Entwicklungen im Hafen- und Wasserbau. Übersichtlich, umfassend, unabhängig. Haben Sie uns Neuigkeiten in diesem Segment zu vermelden? Dann schicken Sie uns gerne eine Nachricht an [redaktion@hansa-online.de](mailto:redaktion@hansa-online.de). Wir sichten, verarbeiten, veröffentlichen. Wir freuen uns auf Ihre News!

## GDYNIA

### Suche nach Partner für neuen Außenhafen

Die Hafenbehörde von Gdynia hat formell ein Verfahren zur Auswahl eines privaten Partners für das Projekt »Bau des Außenhafens« eingeleitet. Aus allen Bewerbungen sollen maximal fünf ausgewählt werden, die in die nähere Auswahl kommen. Bis zum 15. Januar 2021 können Interessenten ihre Unterlagen einreichen. Das Projekt umfasst den Bau eines neuen Tiefseehafenterminals inklusive eines Umschlagplatzes für Container mit einer Kapazität von 2,5 Mio. TEU. Die geschätzten Investitionen für den neuen Außenhafen belaufen sich auf rund 787 Mio. €. Das Vorhaben gilt als eines der größten PPP-Projekte, das in naher Zukunft in Polen umgesetzt werden soll. Die Fertigstellung ist im Jahr 2028 vorgesehen.



## GUAYAQUIL

### Zwei Betreiber modernisieren Liegeplätze

Terminal Portuario de Guayaquil (TPG), eine Tochtergesellschaft von SAAM Puertos, hat mehrere Modernisierungen seines Containerpiers in der ecuadorianischen Hafenstadt Guayaquil abgeschlossen. Neben anderen Infrastrukturverbesserungen hat TPG den Kai von 480 auf 660 m verlängert. Dies ermöglicht die gleichzeitige Abfertigung von zwei Neo-Panamax-Containerschiffen mit Längen von bis zu 335 m. Darüber hinaus wurde der Zu-

gangskanal ausgebaggert, dessen Tiefe bei Niedrigwasser nunmehr 13,70 m aufweist. Auch das Contecon Terminal des Wettbewerbers International Container Terminals Services (ICTSI) wird ausgebaut. Über die lokale Tochtergesellschaft Contecon Guayaquil will ICTSI 30 Mio. \$ investieren. Zunächst soll die Kapazität des Terminals erhöht werden, damit auch dort künftig Neo-Panamaxe abgefertigt werden können.



## JACKSONVILLE

### Meilenstein für neue Tiefwasserkajen

Die Umbauten am SSA Jacksonville Container Terminal am Blount Island Marine Terminal von Jaxport in Florida schreiten voran. In diesem Monat soll die Kaierweiterung um rund 213 m fertiggestellt werden. Weitere 213 m sollen voraussichtlich bis Ende 2021 hinzukommen, womit das Projekt abgeschlossen wäre, an dem seit 2017 gearbeitet wird. Insgesamt entstehen zwei neue 366 m lange Liegeplätze, an denen gleichzeitig zwei Post-Panamax-Frachter abgefertigt werden können. Dafür wird auch die wasserseitige Zufahrt, der Jacksonville-Schifffahrtskanal, von derzeit 12,1 m auf 14,3 m bis Ende 2022 vertieft.



## GÖTEBORG

### Umweltvorgaben beim Bau

Der Hafen Göteborg will Entwicklungs- und Instandhaltungsarbeiten künftig klimafreundlicher durchführen. Um die Emissionen zu verringern, wurde das Projekt »Emissionsfreie Baustellen« von der Stadt Göteborg und der Industrie- und Handelsförderungsgesellschaft Business Region Göteborg initiiert. Die Göteborger Hafenbehörde ist ebenfalls beteiligt, sie will ein Beschaffungssystem einführen, das die neuen Bestimmungen berücksichtigt. Etwa könnte verlangt werden, dass ein bestimmter Anteil der Ausrüstung, des Arbeitsprozesses oder des Energieverbrauchs emissionsfrei sein müsse. Potenzielle Auftragnehmer könnten zudem verpflichtet werden, die Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen darzulegen.



## LA SPEZIA

### Liegeplatz für Megamaxe

Der italienische Hafen La Spezia will die Kapazitäten für besonders große Schiffe ausbauen. Die Contship Italia Group, italienischer Terminalbetreiber und Intermodalmarke der deutschen Eurokai-Gruppe, plant im nordöstlichen Teil des La Spezia Container Terminals (LSCT) den Bau eines neuen, 524 m langen Tiefwasserliegeplatzes für Megamax-Containerschiffe. Dort seien fünf »ultra-große Ship-to-Shore-Krane« geplant, um Frachter mit 25 Containerreihen in der Breite abfertigen zu können, heißt es. Dort festmachen sollen Schiffe der sogenannten Megamax-Generation, die Stellplätze für 24.000 TEU haben. Über den genauen Zeitplan des Vorhabens wurde nichts bekannt, lokale Quellen berichten davon, dass der neue Liegeplatz 2024 fertiggestellt sein soll. Derzeit liegt die Kapazität des LSCT bei jährlich 1,4 Mio. TEU. Elf Containerbrücken fertigen die Schiffe ab, plus sieben mobile Umschlaggeräte.



## WILHELMSHAVEN

### LNG-Terminalpläne auf dem Prüfstand

LTew (LNG Terminalgesellschaft Wilhelmshaven) will die Planungen für ein LNG-Terminal überdenken. Hintergrund sei die fehlende Bereitschaft von Marktteilnehmern, im derzeitigen Umfeld Import-Kapazitäten der geplanten Anlage verbindlich zu buchen, erklärt Uniper. Die Projektgesellschaft des Energiekonzerns überlegt nun mehrere neue Optionen, wie Wilhelmshaven als Imпорthafen für umweltfreundliches Gas genutzt werden kann. Langfristig sei auch der direkte Import von Wasserstoff eine mögliche Option, heißt es. An dem Standort sollte ein Terminal in Form einer FSRU zusammen mit der japanischen Reederei MOL realisiert werden.



**Zur Person: Dr. Peter Ruland**

Bauingenieur

1983-1989: Bauingenieur-Studium an der RWTH Aachen

1989-1995: wissenschaftliche Arbeit, Promotion, RWTH Aachen

1995: Bundesanstalt für Wasserbau (BfW)

1997: IMS Ingenieurbüro, beratender Ingenieur

2003: Geschäftsführer IMS Ingenieurbüro

2012: Leiter des Bereichs Verkehrsinfrastruktur nach Übernahme von IMS durch Ramboll

*»In dem einen oder anderen Fall würde ich mir noch mehr fachliche Tiefe wünschen«*

**BEWERTUNG**

(1 bis 5 Sterne)

**AKTUALITÄT**

★★★★★

**THEMENSPEKTRUM**

★★★★★

**KOMPETENZ**

★★★★★

**RELEVANZ**

★★★★★

**LAYOUT/GESTALTUNG**

★★★★★

**VERSTÄNDLICHKEIT**

★★★★★

**GESAMTEINDRUCK**

★★★★★

**Die HANSA im Blickpunkt**

**»Weniger ist manchmal mehr«**

Schon während seines Studiums und der nachfolgenden wissenschaftlichen Laufbahn an der RWTH Aachen Ende der 1980er Jahre entdeckte Peter Ruland die Hafentechnische Gesellschaft (HTG), deren Mitglied er wurde, und die HANSA. »Seither lese ich sie regelmäßig, mal mehr und mal weniger intensiv«, sagt er.

**HANSA und HTG**

Während der gesamten beruflichen Laufbahn hatte es der studierte Bauingenieur mit dem Element Wasser zu tun. In seiner Promotion ging es um den Sedimenttransport in Fließgewässern, in seiner ersten Anstellung als Referatsleiter bei der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), lieferte er die wissenschaftlichen Grundlagen für die vorletzte Elbvertiefung, dann schließlich landete er bei der auf Wasserbau-Projekte spezialisierten Hamburger Ingenieurgesellschaft IMS und wurde 2003 deren Geschäftsführer.

Seit der Übernahme der IMS durch Ramboll ist er Leiter des Bereichs Verkehrsinfrastruktur und somit immer noch vor allem mit Wasserbau-Projekten befasst. Zudem war er viele Jahre als Mitglied der Schriftleitung bei der HTG der HANSA aufs engste verbunden – eine Verbindung, die auch nach dem Ende dieser ehrenamtlichen Tätigkeit bis heute Bestand hat.

**Nicht Umfang, sondern Qualität**

In seiner »Blattkritik« zur November-Ausgabe der HANSA nimmt Ruland dennoch kein Blatt vor den Mund. »Weniger ist vielleicht manchmal mehr«, sagt er und meint damit, dass für ihn nicht Umfang der Zeitschrift und Länge der Artikel die entscheidenden Kriterium sind, sondern die Qualität des Inhalts. »Die HANSA ist insgesamt gut, aber in dem einen oder anderen Fall würde ich mir noch mehr fachliche Tiefe wünschen.« Eine Möglichkeit könnte sein, sich noch stärker auf Schwerpunktthemen in jeder der Ausgaben zu fokussieren.

Zwangsläufig richtet sich der berufliche Blick des Bauingenieurs und Leiters des Bereichs Infrastruktur bei Ramboll vor allem auf Hafen- und Wasserbau-Themen inklusive der PORT HUB-Seiten und des

HTG-Teils in jeder Ausgabe, »das lese ich zuerst und mit dem größten Interesse.« Das kenne er vergleichbar bei keinem anderen Medium. Er wisse aber auch, dass gerade in diesem Bereich die beteiligten Akteure zurückhaltend gegenüber der Öffentlichkeit seien, »genau das ist dann die Herausforderung für die Redaktion.«

**Seeverkehr und Häfen**

Er sei zwar ein Leser, der generell durch das aktuelle Heft blättere und an den für ihn spannenden Themen hängenbleibe, aber er schätze dennoch das insgesamt breite Themenspektrum in der HANSA, gerade auch die Informationen zur Trends und Entwicklungen in der Schifffahrt. »Auch wir im Wasserbau müssen schließlich wissen, was an Schiffsgrößen oder Umschlag-Anforderungen auf uns zukommt.« In diesem Bereich liefere die HANSA gute und Erkenntnisse bringende Informationen. Der Fokus auf die anstehenden Veränderungen im globalen Kontext sei auf jeden Fall richtig, »das ist für alle interessant und hilfreich.«

Da könne die HANSA noch mehr Zusammenhänge erklären, analysieren und auch kommentieren. »Die Leser brauchen und erwarten Einsichten zu Themen und Ereignissen«, sagt Ruland. Natürlich müsse die redaktionelle Berichterstattung im Heft dann klar erkennbar von der Meinungsäußerung abgegrenzt und dürfe nicht vermischt werden.

**Mehr Online statt Print**

Der Aufbau der Zeitschrift sei sehr übersichtlich, das Layout klar strukturiert, das Heft sehr hochwertig und die Texte seien gut lesbar. »Aber der Trend geht doch immer mehr dazu, Informationen digital, also online, zu lesen.« Da könne sich die HANSA noch verbessern, einen besseren Lese-Service anbieten. Statt eines pdf-Downloads wünscht sich Ruland eine App, um die Ausgaben bequem, auch offline, jederzeit für die Lektüre verfügbar zu haben.

Als Zukunftsthemen sieht Ruland auch in den kommenden Jahren die Entwicklung des Seeverkehrs und die Auswirkungen dieser globalen Tendenzen auf die Seehäfen und die Hinterlandtransporte. ■

# HTG Kongress 2021

01.–03.09.2021 in Düsseldorf



## Veranstaltungen 2020 | 2021

- 10.12. **Onlineveranstaltung Korrosionsschutz**
- 26.01. **WorkingGroup Junge HTG**
- 11.02. **Forum HTG**
- 17.03. **WorkingGroup Junge HTG**
- 22.04. **Workshop Junge HTG**
- 06.05. **Forum Wissenschaft**
- 31.05. **WorkingGroup Junge HTG**
- 10.06. **Forum HTG**
- 22.07. **WorkingGroup Junge HTG**
- 01.–03.09. **HTG Kongress**
- 21.09. **WorkingGroup Junge HTG**
- 30.09. **Forum HTG**
- Okt. **Workshop Consulting**
- 04.11. **Forum HTG**
- 10.11. **WorkingGroup Junge HTG**
- 11.11. **Workshop Korrosionsschutz**
- 18.11. **Kaimauerworkshop**
- 09.12. **Weihnachtsmarkt Junge HTG**

Leider kann der Neujahrsempfang 2021 aufgrund der Pandemie nicht stattfinden.

Anmeldungen unter:

[www.htg-online.de/veranstaltungen](http://www.htg-online.de/veranstaltungen)

## EAU 2020 zum Sonderpreis für Mitglieder der HTG

Die 12. Auflage der Empfehlungen des Arbeitsausschusses Ufernefahrungen (EAU) 2020 erscheint am 09.12.2020. Für HTG-Mitglieder bieten wir diese Ausgabe zu einem Sonderpreis an:

### Print-Ausgabe,

ISBN 978-3-433-03316-6,  
Ladenpreis 129,- Euro;  
Sonderpreis für Mitglieder der HTG:  
86,- Euro

### e-Bundle (Print + eBook),

ISBN 978-3-433-03317-3;  
Ladenpreis 169,- Euro;  
Sonderpreis für Mitglieder der HTG: 113,- Euro

Die Preise verstehen sich inkl. MwSt. und zzgl. Versandkosten.

Wenn Sie die EAU 2020 beziehen möchten, bestellen Sie bitte direkt über die HTG-Geschäftsstelle. Ansprechpartnerin: Bettina Blaume, Tel.: 040 / 42847-2178, Mail: [bettina.blaume@htg-online.de](mailto:bettina.blaume@htg-online.de).

Geben Sie bei Ihrer Bestellung neben Stückzahl und Variante immer die Rechnungsanschrift an. Wir leiten die Bestellung dann an den Verlag Ernst & Sohn weiter. Wenn Sie bereits direkt beim Verlag bestellt haben, teilen Sie uns dies bitte mit, damit der Sonderpreis entsprechend berücksichtigt werden kann.

Bei Rückfragen steht Ihnen die Geschäftsstelle jederzeit gerne zur Verfügung.



**HTG Geschäftsstelle:** Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg, [www.htg-online.de](http://www.htg-online.de) **Vorsitzender:** MDir Reinhard Klingen, [service@htg-online.de](mailto:service@htg-online.de) **Geschäftsführung:** Dipl.-Ing. oec. Michael Ströh, Tel. 040/428 47-52 66, [michael.stroeh@htg-online.de](mailto:michael.stroeh@htg-online.de) **Ansprechpartnerin:** Bettina Blaume, Tel. 040/428 47-21 78, [service@htg-online.de](mailto:service@htg-online.de)

Nicht verpassen!  
**10.12.2020**

## HTG Workshop »Korrosionsschutz für Meerwasserbauwerke«

Aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie hat der Fachausschuss für Korrosionsschutzfragen entschieden, den am 10. Dezember stattfindenden Workshop »Korrosionsschutz für Meerwasserbauwerke« **ONLINE** durchzuführen.

### Programm:

14:00	<b>Begrüßung</b>	<i>Oliver Heins (EnBW AG)</i>
14:05	Zustandsbewertung von Stahlbauwerken und der Einfluss der Korrosion auf die Ermüdungsfestigkeit	<i>Martin Deutscher (BAW)</i>
14:35	Sinn und Unsinn der Nachbehandlungen von Schweißnähten vor dem Beschichten (DIN EN ISO 8501-3)	<i>Christian Karge (EnBW AG)</i>
15:05	Das Problem mit dem Staub im Korrosionsschutzprozess	<i>Joachim Pflugfelder (SIKA GmbH)</i>
15:35	<b>Pause</b>	
16:00	Die Nutzung von Sensordaten aus maritimen Messnetzen für die Bewertung von Korrosion und von Korrosionsschutzsystemen	<i>Andreas Momber (Mühlhan AG)</i>
16:30	Digitale Strahlprozessüberwachung beim Einsatz von Mehrwegstrahlmitteln im schweren Korrosionsschutz	<i>Albert Miller (Eisenw. Würth GmbH)</i>
17:00	<b>Abschlussdiskussion und Verabschiedung</b>	<i>Oliver Heins (EnBW AG)</i>

Die Outlook-Einladung und die Zugangsmöglichkeit für die Digitalveranstaltung wird rechtzeitig vor Beginn versandt.

**Kostenbeitrag:** HTG Mitglieder: 50,- €; Nichtmitglieder: 75,- €  
Anmeldungen bitte online unter <https://www.htg-online.de/veranstaltungen/>. **Anmeldeschluss** ist der **09.12.2020**.  
Für HTG Jungmitglieder kann eine Förderung aus dem Spendenfonds Goedhart erfolgen.  
Das entsprechende Antragsformular ist bei der HTG Geschäftsstelle erhältlich.

**Anmeldemodalitäten:** Die Kostenbeiträge gelten bei Onlineanmeldung. Jede Anmeldung gilt als verbindlich. Schriftliche Abmeldungen sind bis zum 09.12.2020 (Anmeldeschluss) kostenfrei. Danach wird die Teilnahmegebühr vollständig erhoben.

Zahlungsfrist sowie Bankverbindung entnehmen Sie bitte Ihrer Rechnung.

Bitte melden Sie sich rechtzeitig an. Bei Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl schließt das Anmeldeportal automatisch. **Ihre Ansprechpartnerin ist Bettina Blaume, Tel.: 040/428 47-21 78, E-Mail: [service@htg-online.de](mailto:service@htg-online.de)**

### Anmeldemodalitäten

Die angegebenen Preise gelten bei Onlineanmeldung. Bei schriftlicher Anmeldung über die HTG Geschäftsstelle wird eine Bearbeitungsgebühr von 10,00 € berechnet. Jede Anmeldung gilt als verbindlich. Schriftliche Abmeldungen sind kostenfrei möglich bis zum Datum des Anmeldeschlusses. Danach wird die Gebühr vollständig fällig. Jeder Teilnehmer erhält nach Anmeldung eine Rechnung die gleichzeitig Anmeldebestätigung ist. Zahlungsfrist und Bankverbindung entnehmen Sie Ihrer Rechnung. Bitte melden Sie sich rechtzeitig an. Bei Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl schließt das Anmeldeportal automatisch. Für HTG-Jungmitglieder kann eine Förderung aus dem Spendenfonds Goedhart erfolgen. Das Antragsformular kann über die HTG Geschäftsstelle angefordert werden. **Ansprechpartnerin: Bettina Blaume, Telefon: 040/428 47-21 78, E-Mail: [service@htg-online.de](mailto:service@htg-online.de)**



## Fachausschuss

### Binnenwasserstraßen und Häfen

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Michael Heinz, Abteilungsleiter der Abteilung Umwelt, Technik, Wassertourismus, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Propsthof 51, 53121 Bonn, Tel.: 0228 42968-2500, E-Mail: michael.heinz@wsv.bund.de

#### 1. Zielsetzung (Aufgabenstellung)

Der Fachausschuss »Binnenwasserstraßen und Häfen« arbeitet als gemeinsamer Ausschuss des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. (VBW) und der Hafentechnischen Gesellschaft (HTG). Der Fachausschuss greift aktuelle Fragestellungen aus der Praxis ebenso auf, wie er generelle neue Entwicklungen selbst anstößt oder verfolgt. Die Ergebnisse der Arbeit des Fachausschusses werden in kurzen Jahresberichten, in Veranstaltungen, zu besonderen Themen und in Veröffentlichungen der Fachwelt und der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Aufgaben des Fachausschusses sind u. a.:

- Anregungen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur von Wasserstraßen und Häfen
- Vorschläge zur Entwicklung der Binnenwasserstraßen in ihrer Netzfunktion
- Darstellung der Nutzungsmöglichkeiten und der Bedeutung von Wasserstraßen und Häfen für die Verkehrswirtschaft
- Darstellung der volkswirtschaftlichen Bedeutung
- Erfassung der Leistungsmerkmale aller Wasserstraßen und Binnenhäfen
- Beschreibung der Mehrzweckfunktionen der Wasserstraßen über ihre verkehrspolitische Bedeutung hinaus für Ökologie, Wasser- und Energiewirtschaft sowie für Tourismus und Freizeit
- Analyse und Vorschläge zur Behebung von Schwachstellen der Infrastruktur

#### 2. Angaben zur Arbeitsgruppe

Die Mitglieder des Fachausschusses präsentieren unterschiedliche Bereiche, z. B.:

- Verwaltung und Wissenschaft
- Binnenschifffahrtsgewerbe
- Verladerschaft
- Binnenhäfen

##### 2.1 Mitgliederänderungen

Im Berichtszeitraum wurde folgendes neue Mitglied in den Fachausschuss berufen:

- Herr Kai Nandelstaedt, Reederei Schwaben GmbH

Aus dem Fachausschuss ist im Berichtszeitraum ausgeschieden:

- keiner

##### 2.2 Kooperation mit Dritten

Die Arbeit des Fachausschusses erfolgt fachbezogen, teilweise im Dialog mit anderen Fachausschüssen des VBW - insbesondere mit den Fachausschüssen »Binnenschiffe« und »Verkehrswirtschaft«. Teilweise erarbeiten fachausschussübergreifende Arbeitsgruppen Themen, Stellungnahmen oder Positionspapiere. Mit dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) werden aktuelle technische Fragestellungen erörtert.

#### 3. Ergebnisse der Ausschussarbeit

##### 3.1 Sitzungen des Fachausschusses im Berichtszeitraum

Im Jahr 2019 hat der Fachausschuss zweimal getagt:

- 13.03.2019 in Mannheim
- 18.09.2019 in Duisburg

##### 3.2 Arbeitsergebnisse

###### Beschleunigung von Infrastrukturprojekten

Im Jahr 2018 wurde auf Initiative des Hauptverbandes der deutschen Bauindustrie (HDB) die Initiative System Wasserstraßen (ISW) gegründet. Die ISW ist kein neuer Verband mit fester Organisationsstruktur, sondern versteht sich als Plattform zur Bündelung der Stake-

holderinteressen am System Schiff/Wasserstraße/Häfen. Der ISW gehören inzwischen eine Vielzahl an Verbänden der verladenden Wirtschaft, der Hafen- und Logistikwirtschaft, der Schifffahrt, planender Ingenieurbüros, der Baustoffindustrie sowie die Industrie- und Handelskammern an. Der VBW ist der ISW ebenfalls beigetreten.

Vor dem Hintergrund dieser Initiative haben der VBW und die Bundesfachabteilung Wasserbau im Hauptverband der deutschen Bauindustrie beschlossen, den Runden Tisch zur Beschleunigung von Infrastrukturprojekten gemeinsam und unter das Dach der ISW zu stellen.

Die erste Sitzung des wieder aufgelegten Runden Tisches hat im August 2019 in Duisburg stattgefunden. In der Sitzung haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine umfassende Evaluation des bestehenden Positionspapiers des Runden Tisches von 2016 vorgenommen. In dieser wurde festgestellt, dass das Papier weitgehend aktuell ist, in einzelnen Passagen allerdings Aktualisierungsbedarf besteht. Zudem sollen einige neue Themen bearbeitet werden. Hierzu gehören:

- Die Beschleunigung der Verfahren durch Abbau administrativer und juristischer Hemmnisse
- Partnerschaftliches Bauen und Mehrparteienverträge
- Optimierung des Planfeststellungsverfahrens

###### Liegstellen für die Binnenschifffahrt

Der Fachausschuss hat sich mit einem gemeinsamen Vorschlag beschäftigt, den die Delegationen Deutschlands und der Niederlande für eine Empfehlung der ZKR zur Ermittlung des Bedarfs an Liegestellen eingebracht haben. Die Berechnungsgrundlage ist in Deutschland von der ehemaligen WSD West entwickelt worden. Diese Empfehlung der ZKR wird den Mitgliedsstaaten eine erste Orientierung für die Grundlagenermittlung des Be-

darfs an Liegestellen und Ruhehäfen am Rhein dienen. Aus der Empfehlung ergibt sich für die Mitgliedsstaaten keine unmittelbare Verbindlichkeit. Die Durchführung und Umsetzung der Bedarfsermittlung durch die Mitgliedsstaaten. Regionale Spezifikationen werden dabei berücksichtigt.

#### **Auswertung des Niedrigwassers 2018 und der Abflusssituation 2019**

Mithilfe der Bundesanstalt für Gewässerkunde hat der Fachausschuss die Niedrigwasserperiode 2018 und die Abflusssituation im abgelaufenen Jahr 2019 ausgewertet.

Zudem hat der Fachausschuss mit der BfG über Möglichkeiten zur Verbesserung der Wasserstandsvorhersage diskutiert. Die Forderung nach genaueren und langfristigeren Wasserstandsprognosen ist eines der Kernanliegen des 8-Punkte-Plans zur Bewältigung von Niedrigwassersituationen auf dem Rhein. Außerdem hat sich der Fachausschuss über den Stand der Aktualisierung der Klimamodelle für den Rhein auf Basis des IPCC-Berichtes von 2018 informiert.

#### **Stärkung der Robustheit des Systems Wasserstraßen in besonderen Wassersituationen**

Das BMVI hat mit seinem 8-Punkte-Plan für den Rhein von vielen Seiten begrüßte Schritte gemeinsam mit allen Schifffahrts- und Industrieverbänden erarbeitet und verabschiedet. Diese 8 Punkte müssen nun zeitnah in Angriff genommen werden und nicht nur mit Inhalt, sondern auch mit wirksamen Aktivitäten unterlegt werden.

Der VBW wird mit seiner Expertise die zügige und qualitative Erarbeitung dieser 8-Punkte unterstützen und die gebotene Robustheit des Gesamtsystems wieder versuchen zu gewährleisten. Dazu soll aus den sich mit diesen Themenfeldern befassenden Fachausschüssen (Binnenwasserstraßen und Häfen, Verkehrswirtschaft, Binnenschiffe) eine Arbeitsgruppe gebildet werden.

Ausgehend von den bestehenden hydrologischen Systemzusammenhängen und den absehbaren klimabedingten Veränderungen soll für die Felder Infrastruktur, Schifffahrtsgewerbe (u. a. Flottenentwicklung- und bestandsbedarf, schiffbauliche Potentiale) und verladende Industrie (u. a. Lagerhaltung, Transportkosten) kurz-, mittel- und langfristig wirkende Impulse erarbeitet werden. Dabei sollen möglichst

auch die Erfolgsaussichten sowie die Wirkungsgrößen abgeschätzt werden.

#### **3.3 Weiteres Arbeitsprogramm und Perspektiven für die nächsten Jahre**

Im kommenden Jahr steht auf dem Programm:

- Fortsetzung des Dialoges zur Initiative »Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben«
- Stärkung der Robustheit des Systems Wasserstraßen-Schiff-Logistik für extreme Wasserstandssituationen
- Kontinuierliche Beobachtung und Verbesserung von Quantität und Qualität der Liegestellenmöglichkeiten – insbesondere im Rheinstromgebiet.

#### **Fachausschuss Hafenrecht**

Vorsitzender. Dr. Thomas Brinkmann,  
c/o Dr. Schackow & Partner,  
Domshof 17,28195 Bremen  
Tel: 0421 / 3699 – 148,  
Fax: 0421 / 3699 – 144,  
E-Mail: t.brinkmann@schackow.de

Der Fachausschuss für Hafenrecht hat sich als offenes Diskussionsforum für an hafenrechtlichen Fragen fachlich Interessierte herausgebildet. Der Hafenrechtsausschuss hat 30 Mitglieder. Zum Vorstand gehören:

- Dr. Jörn Augner, Hamburg Port Authority (HPA), Hamburg
- Susann Blaseio, Freie Hansestadt Bremen Senator für Wirtschaft und Häfen, Bremen
- Dr. Thomas Brinkmann, LL.M. (Vorsitzender) Dr. Schackow & Partner Rechtsanwälte, Bremen
- Jan-Hinnerk Faida, Berg-Packhäuser & Kollegen Rechtsanwälte und Wirtschaftsmediation, Worpswede
- Dr. Alexander Geisler, Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V., Hamburg
- Lutz Könnner, ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Hamburg
- Peter Marx, Rechtsanwalt, Unternehmensverband Bremische Häfen e.V., Bremen
- Tilo Wallrabenstein, VDR - VERBAND DEUTSCHER REEDER, Hamburg

Am 16.05.2019 fand die 41. Fachausschuss-Sitzung des Hafenrechtsausschusses bei der HPA Hamburg Port Authority statt.

Die Themen waren:

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Bericht des Vorsitzenden
3. Aktuelle Stunde  
Stefan Jenner, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Kiel  
»Naturschutzgebiete in Fahrwassern von Seeschiffahrtstraßen und in der deutschen AWZ - Einschränkungen des Zugangs zu den deutschen Seehäfen?«

David Saive, Carl von Ossietzky Universität Oldenburg, Oldenburg

»Blockchain - Anwendungsfelder der Technologien rund um den Hafenbetrieb«

#### **4. Schwerpunktthema**

Prof. Michele Acciaro, Hapag-Lloyd Center for Shipping and Global Logistics (CSGL) und Kühne Logistics University, Hamburg

»Einwirkungen der Europäischen Kommission auf die Hafenaufonomie der Mitgliedsstaaten und der deutschen Bundesländer«

#### **5. Verschiedenes**

Die Arbeitsergebnisse der 41. Fachausschuss-Sitzung des Hafenrechtsausschusses sind auf der Homepage des Fachausschusses abrufbar.

Am 19.11.2019 fand die 42. Fachausschuss-Sitzung des Hafenrechtsausschusses bei der HPA Hamburg Port Authority statt. Die Themen waren:

#### **1. Genehmigung der Tagesordnung**

#### **2. Bericht des Vorsitzenden**

#### **3. Aktuelle Stunde**

Ulrike Riedel, EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, Bremen

»Hafenwirtschaft im Wandel - Automatisierung der Hafenaufläufe und damit verbundene Auswirkungen auf die Belegschaften und die Unternehmen«

Dr. Jan Dirks, BMVI, Bonn

»EU-Hafenverordnung - Bund, Länder und Häfen ziehen an einem Strang«

#### **4. Schwerpunktthema**

Prof. Dr. Helmut Philipp Aust, Freie Universität Berlin, Berlin

»Das Recht der globalen Stadt: Perspektiven für den Klimaschutz und die Seehäfen«

#### **5. Verschiedenes**

Die Arbeitsergebnisse der 42. Fachausschuss-Sitzung des Hafenrechtsausschusses sind auf der Homepage des Fachausschusses abrufbar.

gez. Dr. Thomas Brinkmann,  
Vorsitzender

# Die EU Hafendienste-Verordnung: ein neues »Grundgesetz« für die Häfen?

Mit der EU Hafendienste-Verordnung sollten die großen Seehäfen der EU-Mitgliedstaaten ein neues »Grundgesetz« erhalten. Durch das langwierige EU-Gesetzgebungsverfahren ist der Anwendungsbereich rechtlich zwar deutlich reduziert worden, die Verordnung beinhaltet aber wichtige Änderungen für die Hafenvirtschaft.

Die EU Hafendienste-Verordnung wurde als »Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.02.2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz« erlassen und ist nach einer Übergangsfrist am 24.03.2019 in Kraft getreten. Dass es innerhalb des ersten Jahres ihrer Gültigkeit keine grundlegenden Änderungen in den Hafenaufgaben gegeben hat, sollte nicht zu der Annahme verleiten, ihre Bedeutung wäre gering. In anderen Bereichen des EU Wirtschaftsrechts, wie etwa bei der zunächst vollkommen unterschätzten Wasserrahmenrichtlinie mit ihren Auswirkungen auf die Vertiefung der Hafenzuwegungen, hat sich erwiesen, dass selbst vage Formulierungen in den Rechtsakten der EU zu einer strikten Auslegung durch den Europäischen Gerichtshof führen können.

Im Folgenden sollen Hintergründe und Regelungsgegenstände der EU Hafendienste-Verordnung näher erläutert werden, damit sie für die Praxis in den Häfen besser verständlich und handhabbar wird.

## Hintergründe

Die EU Hafendienste-Verordnung von 2017 blickt auf eine gut 20-jährige Entstehungsgeschichte zurück. Die ersten Überlegungen zur Schaffung einer umfassenden Marktordnung für die Seehäfen geht auf ein Grünbuch der Europäischen Kommission über Seehäfen und maritime Infrastruktur aus dem Jahre 1997 zurück. Im Jahre 2001 brachte die Kommission das sogenannte »Port Package I« auf dem Weg, das große Proteste bei den meisten Marktbeteiligten hervorrief und im Europäischen Parlament

kläglich scheiterte. Die wiederholte Einbringung im Jahre 2003 endete mit einem Desaster für das sogenannte »Port Package II«. Anschließend brauchte die Europäische Kommission nahezu 15 Jahre, um die EU Hafendienste-Verordnung, auch als »Port Package III« bezeichnet, durch den Rat und das Europäische Parlament zu bringen.

Hamburg hat diesen Prozess, zunächst vertreten durch sein MEP Dr. Georg Jarzembowski und später durch den Berichterstatter des Europäischen Parlaments für die EU Hafendienste-Verordnung, MEP Knut Fleckenstein, aufs engste begleitet.

Inhalt und Bedeutung der EU Hafendienste-Verordnung kann nur verstanden werden durch einen parallelen Blick auf die EU-Richtlinie für Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen, die im Jahre 1996 erlassen worden war und dazu diente, eine Marktöffnung für die wirtschaftlich bedeutenden Dienstleistungen bei der Abfertigung von Flugzeugen auf den Flughäfen in den Mitgliedstaaten der EU zu erzwingen. Auch dieser Rechtsakt benötigte von Vorarbeiten im Jahre 1976 angerechnet etwa 20 Jahre bis zur endgültigen Umsetzung. Bei Flughafenbetreibern und Fluglinien war die Kritik an den Bestrebungen der EU-Kommission zur Öffnung der Märkte zunächst massiv. Volkswirtschaftliche Erhebungen haben indes ergeben, dass die Wertschöpfung und die Schaffung von Arbeitskräften von der Richtlinie erheblich profitiert haben.

In ihren Entwürfen für die Port Packages I und II wie auch der EU Hafendienste-Verordnung ist die EU-Kommission von dem Grundmodell der Richtlinie für die Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen ausgegangen. Der lange Prozess bis zum Erlass der EU Hafendienste-Verordnung 2017 hat bei der

EU-Kommission indes auch die Erkenntnis gefördert, dass sich die Marktverhältnisse in den Seehäfen grundlegend von den Flughäfen unterscheiden. Herausgekommen ist ein Kompromiss, der sowohl am »status quo« der Häfen orientiert ist als auch dem Wunsch der EU-Kommission nach Marktöffnung und Transparenz in entscheidenden Punkten Rechnung trägt.

Neu ist ein Recht der Hafenverwaltungen zur Bewirtschaftung und Konzessionierung von bestimmten Hafendienstleistungen. Darüber hinaus kommt es zu Ansätzen einer Preisaufsicht. Schließlich erfordert die Verordnung die Einrichtung eines umfassenden Konsultationsmodells für nahezu alle hafenvirtschaftlichen Belange.

Ein rechtliches Merkmal von erheblicher Bedeutung ist der Umstand, dass die EU Hafendienste-Verordnung in der Rechtsform einer Verordnung und nicht als Richtlinie erlassen wurde. Der wesentliche Unterschied ist darin zu suchen, dass die Verordnung nach dem Datum ihres Inkrafttretens am 24.03.2019 in allen betroffenen Seehäfen der EU-Mitgliedstaaten als unmittelbar anwendbares Recht gilt, wohingegen Richtlinien von dem nationalen Gesetzgeber der Mitgliedstaaten zunächst in das nationale Recht umgesetzt werden müssen. Auch dies ist nur historisch zu begreifen. Denn die Umsetzung der EU-Richtlinie für Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen aus dem Jahre 1996 brauchte viele Jahre bis zu ihrer tatsächlichen Umsetzung in allen Mitgliedstaaten. Teilweise mussten die Mitgliedsstaaten, unter anderem auch Deutschland, durch Vertragsverletzungsverfahren angehalten werden, die Grundsätze der Richtlinie in ihrem nationalen Recht zu verankern. Die damit verbundene Frustration wollte sich

die EU-Kommission bei der EU Hafendienste-Verordnung ersparen.

Dies führte aber zugleich zu einem wesentlichen Manko: während Richtlinien mit der Umsetzung in nationales Recht durch den Gesetzgeber an die Rechtsordnung der jeweiligen Mitgliedstaaten und deren Rechtstraditionen angepasst werden, schneidet die EU Hafendienste-Verordnung als unmittelbar anwendbares Recht ohne Rücksicht auf gewachsene Rechtstraditionen in das nationale Recht ein. Auch der geschulte Jurist steht daher vor der Aufgabe, sich die Bedeutung der EU Hafendienste-Verordnung im Kontext des nationalen Rechts zu erschließen: im deutschen Recht steht die EU Hafendienste-Verordnung als Sonderwirtschaftsrecht der Seehäfen neben dem traditionellen Hafen-Verwaltungsrecht und dem allgemeinen auch in den Häfen geltenden Wirtschaftsrecht, insbesondere dem Kartellrecht und dem Recht gegen unlauteren Wettbewerb.

## Grundzüge der EU Hafendienste-Verordnung

Grundsätzlich gilt in Deutschland die Gewerbefreiheit. Einschränkungen des Rechts zur Ausübung eines Gewerbes sind nach dem deutschen öffentlichen Recht nur in sehr beschränktem Maße gestattet. Dennoch gibt es einzelne berufsgruppenspezifische Anforderungen an die Ausübung der Gewerbefreiheit, über die die jeweils zuständigen Behörden wachen. In der Regel geht es hierbei um Anforderungen an die persönliche Zuverlässigkeit/Qualifikation.

Vollkommen fremd ist dem deutschen Recht im Ausgangspunkt der Gedanke, Märkte für Waren oder Dienstleistungen so zu regulieren, dass nur einzelne Anbieter zum Zuge kommen. Auch hierfür sehen die Gesetze jedoch punktuelle Ausnahmen vor, wie etwa bei den Gebietsmonopolen im Strom-, Telekommunikations- oder Bahntransportbereich. Häufig unterliegt der jeweilige Sektor dann einer strengen hoheitlichen Aufsicht etwa über die anwendbaren Tarife.

Gesonderte Beschränkungen dieser Art haben sich im deutschen Recht für die Seehäfen bisher nicht etabliert.

An dieser Stelle bricht die EU Hafendienste-Verordnung in die überkommenen deutschen Rechtstraditionen ein.

Erstmals werden Voraussetzungen definiert, unter denen Dienstleistungen, die in den Häfen erbracht werden, von den Mitgliedsstaaten einer sektoralen Bewirtschaftung unterworfen werden können. Für das rechtliche Verständnis der EU Hafendienste-Verordnung ist dabei von grundlegender Bedeutung: die Verordnung legt den Mitgliedstaaten keine Verpflichtung zur Durchführung von Bewirtschaftungsmaßnahmen in den Häfen auf. Vielmehr besteht die Zielsetzung allein darin, Auswüchse der Bewirtschaftung in einzelnen Mitgliedstaaten auf ein EU-weit allgemein akzeptiertes Maß zurückzuführen. Dort wo früher lokale Monopole entstanden waren, indem Hafendiensteleistungen hoheitlich bewirtschaftet werden, sollen diese Monopole durch die Verordnung aufgebrochen und nur in dem vorgesehenen Umfang zugelassen werden.

Weit überwiegend richtet sich der Wortlaut der EU Hafendienste-Verordnung insofern an die »Leitungsorgane des Hafens«, respektive die »zuständigen Behörden«. Gemeint sind die Hafenverwaltungen und ihre Aufsichtsorgane. Die Verordnung geht davon aus, dass in jedem Seehafen mindestens eine Institution, sei es öffentlicher oder privater Natur, besteht, zu deren wesentlichen Aufgaben die Organisation und Überwachung des Hafenbetriebs gehört. Welche Rechtsform jeweils geeignet ist, bleibt offen. Durch die EU Hafendienste-Verordnung soll gerade kein Einfluss darauf genommen werden, wie die Organisation der Hafenstrukturen in den Häfen der Mitgliedstaaten erfolgt.

In den deutschen Häfen sind die Organisationsstrukturen unterschiedlich ausgestaltet. Regelmäßig geht es um die Zuordnung der zentralen Aufgabenbereiche wie der Überwachung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Unterhaltung der Hafenbecken, des Einzugs von Nutzungsgebühren für die öffentlichen Wasserflächen und Hafenanlagen und die Zuordnung und Vergabe von Umschlagsflächen. Während in den bremischen Häfen die Überwachung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dem Hansestad Bremischen Hafenamts (HBH) mit dem Hafenskapitän an der Spitze und die Unterhaltung der öffentlichen Wasserflächen und Hafenanlagen der landeseigenen Gesellschaft bremenports zugeordnet sind, werden diese

Aufgaben in Hamburg von der Hamburg Port Authority (HPA) als Anstalt öffentlichen Rechts insgesamt übernommen. Die Flächen der Umschlagsanlagen gehören in beiden Häfen durchweg dem Bundesland mit seinen kommunalen Gebietskörperschaften; in Niedersachsen gehören die Flächen hingegen der landeseigenen Gesellschaft Niedersachsen Ports. Die Beispiele für wirtschaftlich gewachsene Strukturen könnten fortgesetzt werden.

Nur zu einem sehr geringen Teil wenden sich die Vorschriften der EU Hafendienste-Verordnung demgegenüber an die Hafendienstleister selbst, welche die eingangs genannten, in ihren sachlichen Anwendungsbereich fallenden Dienstleistungen im Hafen erbringen. Dies gilt im Wesentlichen nur im Zusammenhang mit den Konsultationspflichten gemäß Kapitel IV.

Zwischen den Leitungsorganen des Hafens, respektive der zuständigen Behörden einerseits und den Hafendienstleistern andererseits wird in der Verordnung streng unterschieden. Wenn das Leitungsorgan des Hafens als sogenannter »interner Betreiber« sowohl Aufgaben der öffentlichen Hafenverwaltung wahrnimmt als auch, entweder selbst oder durch von ihm kontrollierte Organe, Hafendienstleistungen erbringt, fordert die EU Hafendienste-Verordnung eine klare Trennung zwischen den beiden Tätigkeitsbereichen. Dadurch gelten für die öffentliche Hand bei der Erbringung von Hafendienstleistungen nach der Verordnung die gleichen Rechte und Pflichten gelten wie für unabhängige, rein private Anbieter.

Die Mitgliedstaaten sind indes berechtigt, durch nationales Recht festzulegen, dass bestimmte Arten von Hafendienstleistungen aus dem durch die Verordnung gestatteten Bewirtschaftungsrahmen ganz oder teilweise ausgenommen werden. Dies ist in Deutschland bisher nicht geschehen, kann für das Verständnis der Grundintentionen der EU Hafendienste-Verordnung jedoch nicht hoch genug eingeschätzt werden: denn durch die Möglichkeit des »Opting-out« können die Mitgliedstaaten für ihre jeweiligen Häfen frei bestimmen, ob und in welchem Umfang die nach der EU Hafendienste-Verordnung zulässigen Maßnahmen zur Steuerung der Hafendienste umgesetzt werden sollen. Im Extremfall

ist es den Mitgliedstaaten daher möglich, den Hafenverwaltungen Bewirtschaftungsmaßnahmen komplett zu verbieten. Dadurch würde Deutschland den Zustand der vollkommenen Gewerbefreiheit für Hafendienstleistungen in seinen Häfen nachträglich wiederherstellen.

Für die deutschen Häfen ergibt sich daraus eine überraschende Schlussfolgerung: weil die EU Hafendienste-Verordnung in Deutschland unmittelbar anwendbares EU-Recht beinhaltet, ermöglicht sie es den Hafenverwaltungen in den sachlich definierten Bereichen von Hafendienstleistungen erstmals, lokal wirksame Bewirtschaftungsmaßnahmen einzuführen. Dies trifft so lange zu, wie der Bundesgesetzgeber dieses Recht nicht von neuem ausschließt oder begrenzt.

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur ist entschlossen, sich über die Umsetzung der EU Hafendienste-Verordnung mit den in Deutschland für die Seehäfen zuständigen Bundesländern und den Hafenverwaltungen selbst abzustimmen. Man darf gespannt verfolgen, ob und in welchem Umfang der frühere Zustand der allgemeinen Gewerbefreiheit für Hafendienstleistungen wiederhergestellt wird. Wahrscheinlich ist dies auch in Deutschland nicht.

### III. Anwendungsbereich

Die EU Hafendienste-Verordnung stützt sich auf drei Kernregelungen. In Kapitel II werden Möglichkeiten des sogenannten Leitungsorgans des Hafens oder der zuständigen Behörde beschrieben, Einfluss auf die Erbringung von Hafendienstleistungen zu nehmen. In Kapitel III finden sich Regelungen zur Einflussnahme auf Preise und Konditionen sowie und zur sogenannten finanziellen Transparenz. Von noch nicht endgültig einzuschätzender praktischer Bedeutung sind sodann gemäß Kapitel IV die Vorschriften über Konsultationen zwischen Anbietern von Hafeninfrastruktur und -dienstleistungen und mit den Hafennutzern.

Zu unterscheiden ist zwischen einem räumlichen und einem sachlichen Anwendungsbereich:

Für den räumlichen Anwendungsbereich beschränkt sich die EU Hafendienste-Verordnung ganz ähnlich wie

die Richtlinie für Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen auf die großen und bedeutenden Umschlagsplätze. Anknüpfungspunkt dafür sind die Seehäfen des Kernnetzes und des Gesamtnetzes der Verordnung (EU) Nummer 1315/2013 über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dazu gehören in Deutschland die Häfen Benseniel, Brake, Bremen/Bremerhaven, Brunsbüttel, Cuxhaven, Emden, Hamburg, Helgoland, Kiel, Langeoog, Lübeck, Norddeich, Nordenham, Norderney, Puttgarden, Rostock, Saßnitz und Stade-Bützfleth/Brunshausen. Deutschland wäre berechtigt, Häfen in äußerster Randlage aus dem Anwendungsbereich herauszunehmen und dies der EU-Kommission mitzuteilen; bisher ist dies jedoch nicht erfolgt. Umgekehrt wäre Deutschland auch berechtigt, die Verordnung auf andere Häfen anzuwenden, was ebenfalls bisher nicht erfolgt ist. Die notwendige Abstimmung darüber müsste wiederum zwischen dem Bund und den für die jeweiligen Häfen zuständigen Bundesländern erfolgen. Die Vertretung gegenüber der EU-Kommission erfolgt dann ausschließlich durch den Bund.

In sachlicher Hinsicht gibt es, ebenfalls ähnlich der Bodenabfertigungsrichtlinie für Flughäfen, einen fest umschriebenen Katalog von Dienstleistungen, die in den Anwendungsbereich der EU Hafendienste-Verordnung fallen. Es mag etwas verwundern, dass die Liste der relevanten Hafendienstleistungen von der Betankung angeführt wird. Auch dies ist ein klares Indiz für die sachliche Nähe zur Bodenabfertigungsrichtlinie für Flughäfen. Weiter wird die Liste ergänzt durch den Ladungsumschlag, das Festmachen, Fahrgastdienste, das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen, Lotsendienste und das Schleppen. Nur eine einzige Vorschrift aus dem Kapitel zur finanziellen Transparenz (Art. 11 (3)) gilt zusätzlich für die Ausbaggung.

Für diese Hafendienstleistungen ist räumlich festgelegt, dass nur Hafendienste innerhalb des Hafengeländes oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt, erfasst sind. Die EU Hafendienste-Verordnung gilt daher beispielsweise nicht für das Seelotsenwesen oder Schleppleistungen außerhalb des Hafengeländes.

Sachlich bleiben die wichtigen Bereiche des Ladungsumschlags, der Fahrgast- und Lotsendienste von dem zentralen Kapitel II, den einschlägigen Bestimmungen zur möglichen Begrenzung der Anzahl von Anbietern solcher Leistungen, ausgenommen. Lediglich bei den Lotsendiensten können die Mitgliedsstaaten beschließen, dass die Lotsendienste entgegen dem vorstehenden Grundsatz doch unter das Kapitel II fallen sollen. Auch dafür wäre in Deutschland eine Abstimmung zwischen den für die Seehäfen zuständigen Bundesländern und dem Bund erforderlich, der die EU-Kommission darüber unterrichten müsste.

### IV. Die zulässigen Maßnahmen der Bewirtschaftung von Hafendienstleistungen

Die dem jeweiligen Leitungsorgan des Hafens, respektive der zuständigen Behörde gestatteten Maßnahmen zur Bewirtschaftung der Hafendienstleistungen erfolgen durch Beschränkungen den Zugang zu den Dienstleistungsmärkten, und zwar auf drei rechtlich möglichen Ebenen: (1) die Einführung qualitativer Mindestanforderungen an die Anbieter von Hafendienstleistungen, (2) die zahlenmäßige Begrenzung von Diensteanbietern und (3) die Auferlegung sogenannter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gegenüber Anbietern von Hafendienstleistungen.

#### 1. Qualitative Mindestanforderungen

Die qualitativen Mindestanforderungen (Art. 4 und 5) müssen sich auf die fachliche Qualifikation des eingesetzten Personals, die finanzielle Leistungsfähigkeit des Anbieters von Hafendienstleistungen, den Standard der eingesetzten Ausrüstung, die zeitliche Verfügbarkeit, die Einhaltung von Sicherheitsstandards, die Einhaltung von Sozialstandards oder die persönliche Zuverlässigkeit des Anbieters beschränken.

Neben den genannten sachlichen Voraussetzungen, die weitgehend für sich selbst sprechen, steht das Kriterium der persönlichen Zuverlässigkeit, das aus dem deutschen Gewerberecht entlehnt ist.

Die Auferlegung derartiger qualitativer Mindestanforderungen muss nach der Verordnung transparent, objektiv, diskriminierungsfrei und verhältnismäßig

sein. Sie müssen von dem Leitungsorgan des Hafens, respektive der zuständigen Behörde zudem 3 Monate vor Inkrafttreten veröffentlicht werden. Der Entzug des Rechts, Hafendienstleistungen zu erbringen, ist nach den vorgenannten Maßstäben zu begründen.

## 2. Begrenzung der Hafendiensteanbieter

Die wohl wichtigste der zulässigen Bewirtschaftungsmaßnahmen liegt in der zahlenmäßigen Begrenzung der Anzahl der Hafendiensteanbieter (Art. 6). Diese ist nur in engen Grenzen zulässig. Hauptvoraussetzung ist die Knappheit der Hafinfrastruktur selbst.

Weiter kann die zahlenmäßige Begrenzung im gemeinwirtschaftlichen Interesse, wie der ununterbrochenen Verfügbarkeit des Hafendienstes für alle Hafennutzer oder die Erschwinglichkeit des Dienstes, vorgenommen werden.

Schließlich können auch Gründe der Sicherheit, der Zuverlässigkeit oder der Ökologie des Hafensbetriebs zu einer zahlenmäßigen Begrenzung der Hafendiensteanbieter führen.

Vor einer solchen Begrenzung sind den interessierten Kreisen mit einer Frist von 3 Monaten die Möglichkeit zur Stellungnahme einzuräumen. Der Beschluss ist im Übrigen zu begründen und zu veröffentlichen. Die Ausschreibung der Dienstleistung muss anschließend nach einem offenen, diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren erfolgen.

Für Häfen, die nicht zum Gesamtnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes gehören, also nicht in den unmittelbaren räumlichen Anwendungsbereich der Verordnung fallen, ist ausdrücklich geregelt, dass die Mitgliedstaaten Zugangsbeschränkungen nach freiem Ermessen einführen können.

## 3. Gemeinwirtschaftliche Auflagen

Gemeinwirtschaftlichen Auflagen bei der Erbringung von Hafendienstleistungen (Art. 7) bestehen in Anforderungen an eine ununterbrochene Verfügbarkeit des Hafendienstes, die Verfügbarkeit für alle Nutzer zu gleichen Bedingungen, die Erschwinglichkeit des Dienstes für bestimmte Kategorien von Nutzern, die Bereitstellung von angemessenen Transportdienstleistungen für die Allgemeinheit und,

nicht zuletzt in Gründen des territorialen Zusammenhalts.

Die genannten Auflagen müssen klar definiert, transparent und überprüfbar sein und dürfen nur diskriminierungsfrei verhängt werden. Grundsätzlich müssen die Leistungen deshalb ausgeschrieben werden. In Notfällen kann jedoch eine Direktvergabe an einzelne Anbieter erfolgen, die indes auf 3 Jahre begrenzt sein muss.

Wenn die Auflagen nicht nur in einzelnen Häfen, sondern in allen Häfen eines Mitgliedstaats gelten sollen, muss die EU-Kommission informiert werden.

## 4. Interne Betreiber

Die EU Hafendienste-Verordnung ermöglicht es ausdrücklich, dass die Leitungsorgane des Hafens, respektive die zuständigen Behörden als sogenannte interne Betreiber selbst Hafendienstleistungen anbieten. Damit können öffentliche Infrastrukturaufgaben, Aufgaben der Gefahrenabwehr und die Leistungserbringung im Hafen gleichermaßen von der öffentlichen Hand erbracht werden. Die Hürden dafür sind marginal. Es wird lediglich angeordnet, dass etwaige qualitative Mindestanforderungen im Sinne der Art. 4,5, die in einem Hafen für bestimmte Arten von Hafendienstleistungen gelten, auch von dem öffentlichen Anbieter eingehalten werden müssen. Wenn interne Betreiber in den Häfen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, also insbesondere die Verfügbarkeit gewährleisten müssen, unterliegen sie zusätzlich den Konsultationspflichten nach Kapitel IV, sh. unten VI. Eine Besonderheit ergibt sich dort, wo öffentliche Anbieter neben privaten Anbietern aktiv werden, nämlich dann, wenn die Anzahl der Anbieter nach Art. 6 beschränkt werden soll. In diesem Fall muss neben dem öffentlichen Anbieter mindestens ein privater Anbieter zugelassen werden. Auch insoweit ergibt es eine Parallele zu der Bodenabfertigungsrichtlinie für Flughäfen. Neben dem Flughafenbetreiber selbst muss dort mindestens ein weiterer Dienstleister anbieten dürfen.

In der Praxis werden Mischformen von öffentlichen und privaten Anbietern vor allem bei den Umschlagsbetrieben anzutreffen sein, wenn man nur an die Häfen von Hamburg und Bremen denkt. Diese Unternehmen fallen nicht

in den unmittelbaren Anwendungsbereich der Bewirtschaftungsregeln des Kapitel II. Dies bedeutet nach dem oben Gesagten, dass die Mitgliedsstaaten und ihre Hafenverwaltungen weiterhin frei sind, Umschlagstätigkeiten ohne Rücksicht auf die genannten Mindeststandards durchzuführen. Die außerhalb des Kapitels II angesiedelten Pflichten der gelten hingegen auch für den Umschlag. Deswegen finden beispielsweise die Konsultationspflichten nach Kapitel IV auch statt, wenn die Hafenverwaltungen mittelbar oder unmittelbar selbst im Umschlag tätig sind.

## 5. Sozialstandards

Alle sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften der Mitgliedstaaten bleiben durch die Verordnung unberührt. Arbeitnehmer dürfen nur nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten beschäftigt werden. Im Falle eines Wechsels des Hafendiensteanbieters infolge der zulässigen Bewirtschaftungsmaßnahmen, also etwa beim Anbieterwechsel nach Ausschreibung gelten die Grundsätze des Betriebsübergangs.

## 6. Praktische Bedeutung

Die praktische Bedeutung der Bewirtschaftungsmaßnahmen unter der Verordnung sollte nicht unterschätzt werden. Zwar ist die Dienstleistungsfreiheit in den deutschen Seehäfen weiterhin weitgehend frei. Organisatorische Einschränkungen hat es zumindest im Ansatz jedoch bereits gegeben. Zu denken ist an den Versuch, die Schlepperversorgung an dem neu eröffneten Jade Weser Port durch qualitative Mindestanforderungen zu steuern und gleichzeitig den Zugang der Anzahl der Anbieter von Schleppleistungen zu begrenzen. Auch wenn ruinöser Wettbewerb die ausreichende Versorgung der Häfen gefährdet, kann die öffentliche Hand aufgrund der EU Hafendienste-Verordnung nunmehr mit den Mitteln der Bewirtschaftung eingreifen.

## V. Preisbewirtschaftungs- und Transparenzregeln

Mit den Regeln zur finanziellen Transparenz und Autonomie sind im wesentlichen erlaubte Maßnahmen zur Preisbewirtschaftung gemeint. Daneben soll

gewährleistet werden, dass für die durch die öffentliche Hand unmittelbar oder mittelbar erhobenen Hafeninfrastruktur entgelte Nachvollziehbarkeit entsteht. Außerdem stellt die EU Hafendienstleistungs-Verordnung sicher, dass bei der Leistungserbringung durch die sogenannten internen Betreiber öffentliche Mittel nicht zur Verfälschung des Wettbewerbs zweckentfremdet werden.

### 1. Entgelte für Hafendienstleistungen

Die Kernregelung findet sich in Art. 12 Abs. 1. Überall dort, wo das Angebot von Hafendienstleistungen in Anwendung von Kapitel II der Verordnung dem freien Spiel der Kräfte entzogen ist, wird die Vertragsfreiheit zur Festsetzung der zahlbaren Vergütungen begrenzt.

Dies gilt für Entgelte für Hafendienstleistungen, die von einem internen Betreiber, der gemeinwirtschaftlich begründeten Auflagen zur Leistungserbringung unterliegt, ebenso wie für Lotsgelder, wenn auf dem Markt der Lotleistungen kein Wettbewerb besteht, und für alle Entgelte von Hafenanbietern, deren Anzahl unter der Verordnung begrenzt wurde, um der Versorgungssicherheit im Hafen zu dienen.

Die anwendbaren Tarife sind dann in transparenter, objektiver und nicht-diskriminierender Weise festzusetzen und müssen in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten des geleisteten Dienstes stehen. Dies bedeutet zugleich, dass Abweichungen von den festgesetzten Tarifen unzulässig sind und Rabatte nicht gewährt werden dürfen. Die Grundlagen der Bemessung der Preise sind den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats auf dessen Anfrage hin oder bei Beschwerden offenzulegen.

Anders als die Preise und Konditionen aller sonstigen Hafendienstleistungen, bei denen das Tarifwerk nur öffentlich zugänglich sein muss, gilt in diesem Bereich also eine Verpflichtung, alle einschlägigen Informationen zu Struktur und Höhe der erhobenen Raten nachzuweisen.

### 2. Hafeninfrastruktur entgelte

Auch für die auch für die Entgelte zur Nutzung der Hafeninfrastuktur gilt der Grundsatz, dass diese transparent, objektiv und nicht-diskriminierend festgelegt werden müssen. Sie sind daher, wie die Entgelte für Hafendienstleistungen

in den vorgenannten Bereichen nicht verhandelbar, und müssen erhoben werden. Im Rahmen der Festlegung der Tarife besteht jedoch weitgehendes Ermessen, etwa in Bezug auf die jedermann zugängliche Gewährung von Rabatten für den Kurzstreckenverkehr oder finanzielle Unterstützung der Umweltverträglichkeit.

Auch für die Hafeninfrastruktur entgelte besteht eine Verpflichtung, den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats auf dessen Anforderung oder bei Beschwerden die Grundlagen der Leistungsbemessung offenzulegen.

### 3. Finanzielle Transparenz bei öffentlichen Anbietern von Hafendienstleistungen

Werden Hafendienstleistungen durch sogenannte interne Betreiber angeboten, gilt die Verpflichtung zu einer strengen Trennung zwischen der Rechnungslegung für die erbrachten Dienstleistungen einerseits und der Kosten für die Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben andererseits. Ziel ist die Vermeidung einer wettbewerbsverzerrenden Quersubventionierung. Die finanziellen Daten sind den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats zur Verfügung zu stellen. Die EU-Kommission kann die relevanten Informationen bei den Mitgliedstaaten abfragen.

## VI. Das Konsultationsverfahren

Obwohl in den Schlussbestimmungen der EU Hafendienstleistungs-Verordnung untergebracht, stellen die Pflichten zur Konsultation der Hafennutzer und anderer Beteiligter ein Kernstück der Neuregelung dar. Die Durchführung der Konsultationen ist eine Verpflichtung des jeweiligen Leitungsorgans des Hafens. In Art. 15 Abs. 2 sind insgesamt 6 Bereiche aufgezählt, für welche die Konsultationspflicht gilt. Es handelt sich um

- die Koordinierung der Hafendienstleistungen im Hafengelände
- Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung an das Hinterland, einschließlich Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung eines effizienten Verkehrs auf der Schiene und den Binnenwasserstraßen
- die Effizienz der Verwaltungsverfahren in den Häfen und Maßnahmen zu ihrer Vereinfachung

- den Umweltschutz
- die Raumplanung, und
- Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit im Hafengelände, einschließlich gegebenenfalls der Gesundheit und Sicherheit der Hafentarbeiter;

Damit sind alle relevanten Felder der Hafenplanung, der Sicherheit und Ordnung im Hafen und der Durchführung von Hafendienstleistungen erfasst. Hinzu kommen Konsultationen über die Art und Höhe der Entgelte für Hafendienstleistungen, und zwar auch solche, die von rein privat strukturierten Anbietern erbracht werden. Lediglich kommerzielle sensible Informationen von Hafenanbietern brauchen nicht veröffentlicht zu werden.

Das Konsultationsverfahren ist durch Beschwerde- und Rechtsbehelfsverfahren gesichert. Obwohl die EU Hafendienstleistungs-Verordnung verlangt, dass die Zuständigkeiten innerhalb der Mitgliedstaaten bis 24.03.2019 zu klären waren, ist dies für die deutschen Seehäfen bisher erkennbar nicht der Fall.

## VII. Zusammenfassung

Zusammenfassend zeigt sich, dass die EU Hafendienstleistungs-Verordnung 17/352 zahlreiche Neuerungen für das Hafengeschehen bringt. Erstmals liegt ein Rechtsrahmen für die Bewirtschaftung von Hafendiensten vor. Dieser muss von den Hafenverwaltungen nicht ausgeschöpft werden. In Extremfällen, etwa bei der Gefährdung der Versorgungssicherheit durch ruinösen Wettbewerb, können jedoch hoheitliche Maßnahmen zur Beschränkung der Anzahl der Dienstleister und zur Art der Durchführung der Dienste ergriffen werden.

Dort wo der Wettbewerb strukturell eingeschränkt ist, besteht eine Verpflichtung, Tarife diskriminierungsfrei anzubieten.

Schließlich sind Hafennutzer gegenüber Entscheidungen der öffentlichen Hand in den Häfen nicht mehr rechtlos gestellt. Für die zuständigen öffentlichen Stellen ergibt sich ein erhöhter Begründungsbedarf durch die neu eingeführten Konsultationspflichten. Anbieter von Hafendienstleistungen unterliegen den Konsultationspflichten ebenfalls, auch wenn die Vertragsfreiheit im Ergebnis nicht eingeschränkt wird.

# Buyer's Guide

Drehscheibe von Herstellern, Dienstleistern, Experten und Zulieferern

## Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG

Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg | Postfach 10 57 23 | 20039 Hamburg  
Tel. +49 (0)40-70 70 80-225 | Fax -208 | anzeigen@hansa-online.de | www.hansa-online.de

### Ihre Ansprechpartner im Außendienst

#### Deutschland, Schweiz und Österreich

Verlagsbüro ID GmbH & Co.KG  
Tel. +49 (0) 511 61 65 95-0 | Fax -55  
info@id-medienservice.de

#### Skandinavien, England, Portugal, Spanien, Frankreich

Emannuela Castagnetti-Gillberg  
Tel. +33 619 371 987  
emannuela.hansainternational@gmail.com

#### Niederlande

Mark Meelker  
Tel. +31 71-8886708, M: 06 515 84086  
hansa@meelkermedia.nl

#### USA

Detlef Fox  
Tel. +1 212 896 3881  
detleffox@comcast.net

## Rubriken

- 1 Werften
- 2 Antriebsanlagen
- 3 Motorkomponenten
- 4 Schiffsbetrieb
- 5 Korrosionsschutz
- 6 Schiffsausrüstung
- 7 Hydraulik | Pneumatik
- 8 Bordnetze
- 9 Mess- | Regeltechnik
- 10 Navigation | Kommunikation
- 11 Konstruktion | Consulting
- 12 Umschlagtechnik
- 13 Container
- 14 Hafenanbau
- 15 Finanzen
- 16 Makler
- 17 Reedereien
- 18 Shipmanagement | Crewing
- 19 Hardware | Software
- 20 Spedition | Lagerei
- 21 Versicherungen
- 22 Wasserbau
- 23 Seerecht
- 24 Schiffsregister | Flaggen
- 25 Dienstleistungen

### 1 Werften

- Neubau
- Reparaturen | Umbauten
- Arbeits- | Behördenfahrzeuge
- Werftausrüstungen

### 2 Antriebsanlagen

- Motoren
- Getriebe
- Kupplungen | Bremsen
- Wellen | Wellenanlagen
- Propeller
- Ruder | Ruderanlagen
- Manövrierhilfen
- Spezialantriebe
- Wasserstrahlantriebe
- Dieselservice | Ersatzteile

### 3 Motorkomponenten

- Abgasanlagen
- Wärmetauscher
- Kolben | Laufbuchsen
- Kolbenstangen | Stopfbuchsen
- Anlasser
- Turbolader
- Filter
- Separatoren
- Brennstoffsysteme
- Vorwärmer
- Kessel | Brenner
- Indikatoren

### 4 Schiffsbetrieb

- Kraftstoffe
- Schmieröle

### 5 Korrosionsschutz

- Farben | Beschichtungen
- Oberflächenbehandlung
- Kathodenschutz | Anodenschutz

### 6 Schiffstechnik | -ausrüstung

- Lukenabdeckungen
- Anker | Zubehör
- Tanks
- Platten | Profile
- Isoliertechnik
- Kälte | Klima | Lüftung
- Sanitäreinrichtungen
- Küchen | Stores
- Möbel | Inneneinrichtung
- Fußbodensysteme | -beläge
- Schifftüren | Fenster
- Versorgung
- Entsorgung
- Entöler
- Ballastwassermanagement
- Brandschutz
- Rohrleitungsbau und -systeme
- Yachtausrüstung
- Mess- | Prüfgeräte
- Fendersysteme
- Seezeichen

### 7 Hydraulik | Pneumatik

- Pumpen
- Kompressoren
- Hydraulikanlagen
- Armaturen
- Rohrleitungssysteme
- Dichtungssysteme

### 8 Bordnetze

- Bordaggregate
- Transformatoren
- Schalttafeln | Steuerpulte
- E-Installation
- Kabel- | Rohrdurchführungen
- Beleuchtungsanlagen

### 9 Mess- | Regeltechnik

- Drehzahlmessung
- Druckmessung
- Temperaturmessung
- Füllstandsmessgeräte
- Durchflussmessung
- Automatisierungssysteme
- Ölstandsüberwachung
- Schiffsmangement-Systeme
- Kalibrierungsgeräte

### 10 Navigation | Kommunikation

- Radaranlagen
- Satelliten | Funkanlagen
- Telefonanlagen
- Navigationssysteme

### 11 Konstruktion | Consulting

- Ingenieurbüros
- Versuchsanstalten
- Klassifikationsgesellschaften

### 12 Umschlagtechnik

- Flurförderfahrzeuge
- Krane
- Greifer
- Schiffsentlader

### 13 Container

- Container-Zellgerüste

### 14 Hafenanbau

- Hafen- | Wasserbau

### 15 Finanzen

- Banken
- Emissionshäuser
- Vertrieb

### 16 Makler

- Makler

### 17 Reedereien

- Reedereien
- Logistik

### 18 Shipmanagement | Crewing

- Shipmanagement
- Crewing
- Technische Inspektion

### 19 Hardware | Software

- Hardware | Software

### 20 Spedition | Lagerei

- Spedition | Lagerei

### 21 Versicherungen

- Versicherungen

### 22 Wasserbau

- Wasserbau

### 23 Seerecht

- Seerecht

### 24 Schiffsregister | Flaggen

- Schiffsregister | Flaggen

### 25 Dienstleistungen

- .....

# 1



**WERFTEN  
YARDS**

**Werftausrüstungen  
Shipyard Equipment**



**KNAACK & JAHN**  
Marine Systems and Ship Repair

+49 40 781 293 42  
www.kj-marinesystems.com  
steelwork@kj-marinesystems.com

**Repairs and Conversions**

# 2



**ANTRIEBSANLAGEN  
PROPULSION**

**Motoren  
Engines**



**Volvo Penta  
Central Europe GmbH**

Am Kielkanal 1 · 24106 Kiel  
Tel. (0431) 39 94 0 · Fax (0431) 39 67 74  
E-mail juergen.kuehn@volvo.com  
www.volvopenta.com

Motoren für Schiffshauptantriebe, Generatoranlagen, Bugstrahlruder

Buyer's Guide monatlich neu

**Kupplungen | Bremsen  
Clutches | Brakes**



**REXNORD | CENTA**

Hochelastische Kupplungen  
für Schiffshaupt- und  
Schiffsnebenantriebe

CENTA Antriebe Kirschey GmbH  
Bergische Str. 7 | 42781 Haan/Deutschland  
Tel. +49-2129-912-0 | Fax +49-2129-2790 | info@centa.de

www.centa.info

**Propeller  
Propellers**



**SCHOTTEL GmbH**

Mainzer Str. 99  
56322 Spay/Rhein  
Tel.: + 49 (0) 26 28 / 6 10  
Fax: + 49 (0) 26 28 / 6 13 00  
info@schottel.de · www.schottel.de

**YOUR PROPULSION EXPERTS**

**ANDRITZ** Controllable Pitch Propellers

Escher-Wyss-Weg 1 / D-88212 Ravensburg  
Tel.: + 49 (751) 295 11-0  
Fax: + 49 (751) 295 11-679  
cpp@andritz.com  
andritz.com



ENGINEERED SUCCESS

**Service und Reparatur  
Service and repair**



**STORM**

Technologie und Service  
für Motoren und Antriebe

August Storm GmbH & Co. KG  
August-Storm-Str. 6 | 48480 Spelle  
T 05977 73246 | F 05977 73261

www.a-storm.com

Aggregate  
Motoren  
Getriebe  
Dieselservice  
Reparaturen  
Kolben  
Anlasser  
Turbolader  
Filter  
Brennstoff-  
systeme  
Indikatoren  
Pumpen



**Volvo Penta  
Central Europe GmbH**

Am Kielkanal 1 · 24106 Kiel  
Tel. (0431) 39 94 0 · Fax (0431) 39 67 74  
E-mail juergen.kuehn@volvo.com  
www.volvopenta.com

Motoren für Schiffshauptantriebe, Generatoranlagen, Bugstrahlruder

**Wellen | Wellenanlagen  
Shafts | Shaft Systems**

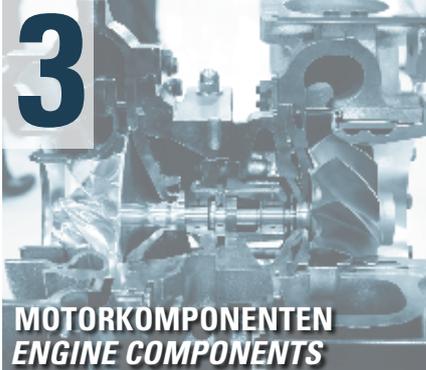


**Piening Propeller**

**Otto Piening GmbH**  
Am Altendeich 83 D-25348 Glückstadt  
Tel.: +49 (4124) 9168-0 Fax: +49 (4124) 3716  
E-Mail: info@piening-propeller.de  
www.piening-propeller.de

**specialist plant for propellers  
and stern gears**

# 3



**MOTORKOMPONENTEN  
ENGINE COMPONENTS**

**Filter  
Filter**



**Filtration Group**  
Industrial

Entölungs- und Entwässerungssysteme für die  
Schifffahrt, Offshore-Plattformen und die Industrie

**Filtration Group GmbH**  
Essener Bogen 21  
22419 Hamburg  
Telefon: + 49 7941 6466 - 720  
Fax: + 49 7941 6466 - 392  
Email: separation@filtrationgroup.com  
Website: industrial.filtrationgroup.com



# HIER

könnte Ihre Anzeige stehen!

www.hansa-online.de

**5**



**KORROSIONSSCHUTZ  
CORROSION PROTECTION**

**Farben | Beschichtungen  
Colours | Coatings**



**Anstriche- und Beschichtungsstoffe**  
Ihr Ansprechpartner für die Schifffahrt:

Carsten Most | Tel. 040/72003-120  
E-Mail: carsten.most@akzonobel.com

**AkzoNobel**

**6**



**SCHIFFSTECHNIK | AUSRÜSTUNG  
SHIP TECHNOLOGY | EQUIPMENT**

**Ballastwasser  
Ballast Water**



Wärmeübertragung, Separation und Fluid Handling: Die Mehrheit aller Schiffe weltweit hat Ausrüstungen von Alfa Laval an Bord.

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

**Rohrleitungsbau und -systeme  
Piping construction and systems**



**KNAACK & JAHN**  
Marine Systems and Ship Repair

+49 40 781 293 41  
[www.kj-marinesystems.com](http://www.kj-marinesystems.com)  
[piping@kj-marinesystems.com](mailto:piping@kj-marinesystems.com)

**Repairs, Conversions, New Builds**

**Brandschutz  
Fire protection**



Innovation,  
integrity  
and trust.

[www.apollo-fire.co.uk](http://www.apollo-fire.co.uk) **apollo**



**KNAACK & JAHN**  
Marine Systems and Ship Repair



**FireOff Systems**  
+49 40 781 293 44  
[www.kj-fireoff.com](http://www.kj-fireoff.com)  
[fireprotection@kj-fireoff.com](mailto:fireprotection@kj-fireoff.com)

**FIRE PROTECTION: WATER · GAS · FOAM**  
New Builds, Conversions, Repairs, Sales

**Dichtungen  
Sealings**



**V.A.V. GROUP**

- Customized silicone and TPE-profiles
- Sealing profiles for windows and doors

**V.A.V. Group Oy**  
Paneelitie 3  
91100 Ii, Finland  
Tel. +358 20 729 0380  
[www.vav-group.com](http://www.vav-group.com)

**FLEXIBLE · FAST · RELIABLE**

**Kälte | Klima | Lüftung  
Refrigeration | Climate | Ventilation**



**KNAACK & JAHN**  
Marine Systems and Ship Repair

+49 40 319 792 770  
[www.kj-marinesystems.com](http://www.kj-marinesystems.com)  
[hvacr@kj-marinesystems.com](mailto:hvacr@kj-marinesystems.com)

**Repairs, Conversions, Services, Sales**

**Mess- | Prüfgeräte  
Measuring | Testing Technology**



**KRAL** ■ Durchflussmesstechnik

Hochpräzise Durchflussmessgeräte für Ship Performance Monitoring Systeme. Kraftstoffverbrauchs- und Zylinder-schmierölmessung für Dieselmotoren.

KRAL AG, 6890 Lustenau, Austria  
Tel.: +43/55 77/8 66 44-0, [kral@kral.at](mailto:kral@kral.at), [www.kral.at](http://www.kral.at)

**Sicherheitsausrüstung  
Safety Equipment**

**Complete deck solutions –  
Lifting appliances • Life saving equipment**



Made in Germany [www.di-hische.de](http://www.di-hische.de)

**davit International** **hische**  
deck equipment plant engineering

**Wärmeübertragung  
Heat Transfer**



Wärmeübertragung, Separation und Fluid Handling: Die Mehrheit aller Schiffe weltweit hat Ausrüstungen von Alfa Laval an Bord.

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



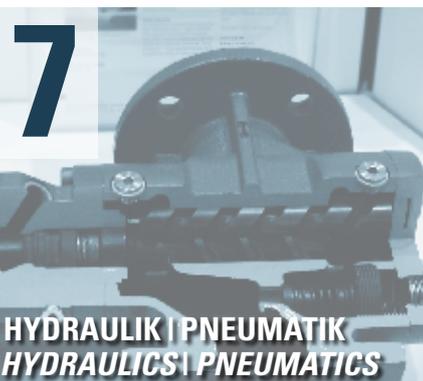
Direkt buchen auf: [www.hansa-online.de/abo](http://www.hansa-online.de/abo)

**Tanks**  
*Tanks*



**Insulation for  
LNG fuel tanks  
and pipe supports.**

**Röchling Engineering Plastics SE & Co. KG**  
49733 Haren/Germany • Tel. +49 5934 701-332  
info@roechling-plastics.com • www.roechling.com



**HYDRAULIK | PNEUMATIK**  
**HYDRAULICS | PNEUMATICS**

**Pumpen**  
*Pumps*



Hochqualitative Schraubenspindelpumpen für Kraftstoffe. Hermetisch dichte Pumpen mit Magnetkupplung für MDO und HFO.

KRAL AG, 6890 Lustenau, Austria  
Tel.: +43/55 77/866 44-0, kral@kral.at, www.kral.at



**Pumpen & Systeme**

Für jede Anwendung das richtige Pumpenprinzip  
www.netzsch.com

**HANSA<sup>+</sup>**  
**Premium-Angebot**  
Mehr wissen. Besser entscheiden.

€ 19,50  
im Monat

**9**

**MESS- | REGELTECHNIK**  
**MEASURING | CONTROL DEVICES**

**Mobile Strömungsmessungen**  
**Mobile flow measurements**



**Signature VM** - Bootsgestützte Strömungsmessungen in Küstengewässern und Ästuaren. Komplettausstattung für zuverlässige Messungen.

terra4 GmbH  
Am Töppersberg 17  
16348 Wandlitz

+49 33397 649511 | wirtz@terra4.de | www.terra4.de

**11**

**KONSTRUKTION | CONSULTING**  
**CONSTRUCTION | CONSULTING**

**MvB euroconsult**

- Technology Consulting (e.g. Ballast Water Treatment, LNG Bunker)
- Policy-, Strategy-, Development- + PR Consulting (incl. EU Affairs)
- Industrial Expertise for Investors, Interim + Project Management

contact us:  
info@mvb-euroconsult.eu  
phone +49-170-7671302

[www.mvb-euroconsult.eu](http://www.mvb-euroconsult.eu)

**Ingenieurbüro**  
**Engineer's office**



**SDC** Naval architects  
Marine engineers  
SHIP DESIGN & CONSULT  
info@shipdesign.de • www.shipdesign.de • Hamburg  
Design – Construction – Consultancy  
Stability calculation – Project management

**16**

**MAKLER**  
**SHIP BROKERS**



**CONTINENTAL CHARTERING**  
**SHIPBROKERS**

CONTINENTAL CHARTERING GMBH & CO. KG  
Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg | Germany  
Tel + 49 (40) 32 33 70 70 | Fax + 49 (40) 32 33 70 79  
office@continental-chartering.de

[www.continental-chartering.de](http://www.continental-chartering.de)

**24**

**Dienstleistungen**  
**SERVICES**



**Deutscher Wetterdienst**  
**Wetter und Klima aus einer Hand**

**Seewetter**

Postfach 301190 – 20304 Hamburg  
Tel. + 49 69 8062 6181  
E-Mail: seeschiffahrt@dwd.de



**ZERSTÖRUNGSFREIE WERKSTOFFPRÜFUNG**  
Wir sind für Sie vor Ort

TBD Technische Bau Dienstleistungen  
GmbH & Co. KG  
Wieseder Straße 34 | D-26446 Friedeburg  
T + 49 4465 808-0 | E info@tbd.de  
[www.tbd.de](http://www.tbd.de)



*Liebe Leserinnen und Leser*, aufgrund der Corona-Pandemie sind viele Konferenzen, Messen und Seminare abgesagt oder verschoben worden. Die aufgeführten Termine sind bislang noch gültig. Weitere Absagen sind möglich, für aktuelle Informationen besuchen Sie bitte die Webseiten der Veranstalter.



# freight & trade events

worldwide conferences | exhibitions | seminars for shipping commodities finance

## Marine + Offshore

- 01.-04.12.2020 (online)  
Oceanology International  
[www.oceanologyinternational.com](http://www.oceanologyinternational.com)
- 02.-04.12.2020 (online)  
Salvage & Wreck Removal  
[www.informaconnect.com](http://www.informaconnect.com)
- 14.-16.12.2020 (online)  
Seatrade Middle East  
[www.seatrademaritimeevents.com](http://www.seatrademaritimeevents.com)
- 27.-28.01.2021 HAMBURG  
Korrosionsschutz in der maritimen Technik  
[www.gfkor.de](http://www.gfkor.de)
- 02.02.2021 (online)  
Maritime Future Summit (HANSA und SMM)  
[www.smm-hamburg.de](http://www.smm-hamburg.de)
- 02.-05.02.2021 (online)  
SMM 2020  
[www.smm-hamburg.com](http://www.smm-hamburg.com)
- 09.-10.03.2021 ROTTERDAM  
Envirotech for Shipping  
[www.envirotechforum.com](http://www.envirotechforum.com)
- 24.-26.03.2021 SAIGON  
Inmex Vietnam  
[www.maritimeshows.com](http://www.maritimeshows.com)
- 12.-15.04.2021 MIAMI  
Seatrade Cruise Global  
[www.seatradecruiseglobal.com](http://www.seatradecruiseglobal.com)
- 26.-27.04.2021 ROSTOCK  
Nationale Maritime Konferenz 2021  
[www.bmwi.de](http://www.bmwi.de)

- 28.-29.04.2021 HAMBURG  
Schweißen in der maritimen Technik  
[www.slv-nord.de](http://www.slv-nord.de)
- 18.-20.05.2021 CONSTANTA  
Europort Romania  
[www.europort.nl](http://www.europort.nl)
- 18.-20.05.2021 GORINCHEM  
Maritime Industry  
[www.maritime-industry.nl](http://www.maritime-industry.nl)
- 01.-04.06.2021 OSLO  
Nor-Shipping  
[www.nor-shipping.com](http://www.nor-shipping.com)
- 08.-09.06.2021 MIAMI  
Cruise Ship Interiors Expo America  
[www.cruiseshipinteriors-expo.com](http://www.cruiseshipinteriors-expo.com)
- 08.-10.06.2021 HALIFAX  
H<sub>2</sub>O Conference  
[www.hsocconference.ca](http://www.hsocconference.ca)
- 08.-10.06.2021 ROTTERDAM  
TOC Europe, [www.tocevents-europe.com](http://www.tocevents-europe.com)

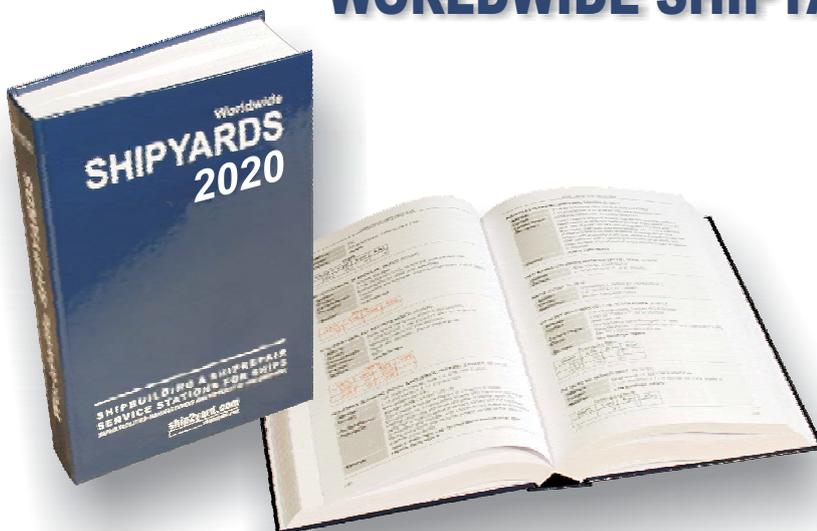
## Shipping + Logistics

- 01.-02.12.2020 (online)  
Bremer Schifffahrtkongress 2020  
[www.maritimes-cluster.de](http://www.maritimes-cluster.de)
- 01.-03.12.2020 ISTANBUL  
Black Sea Ports and Shipping  
[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)
- 03.12.2020 (online)  
Ocean Plastic Forum  
[www.maritimes-cluster.de](http://www.maritimes-cluster.de)
- 09.-11.12.2020 GUANGZHOU  
INMEX China, [www.maritimeshows.com](http://www.maritimeshows.com)
- 15.-16.12.2020 ATHEN  
Green Shipping & Technology Summit  
[www.gst.global](http://www.gst.global)
- 27.-28.01.2021 ROTTERDAM  
9 th Ship Recycling Congress  
[www.wpfgroup.com](http://www.wpfgroup.com)
- 01.02.2021 HAMBURG  
AIS Summit  
[www.seadevcon.com](http://www.seadevcon.com)
- 02.-03.03.2021 ATHEN  
3 rd GreenTech in Shipping Forum  
[www.greentechshipping.com](http://www.greentechshipping.com)
- 03.-04.03.2021 GDYNIA  
Transport Week 2020  
[www.transportweek.eu](http://www.transportweek.eu)
- 16.-18.03.2021 SCHANGHAI  
Intermodal Asia  
[www.intermodal-asia.com](http://www.intermodal-asia.com)
- 23.-25.03.2021 BILBAO  
World Maritime Week  
[www.wmw.bilbaoexhibitioncentre.com](http://www.wmw.bilbaoexhibitioncentre.com)
- 24.-27.03.2021  
Martime Week Americas  
[www.marinelink.com](http://www.marinelink.com)
- 21.-22.04.2021 ANTWERPEN  
Coastlink Conference  
[www.coastlink.co.uk](http://www.coastlink.co.uk)
- 18.-20.05.2021 BREMEN  
Breakbulk Europe  
[www.europe.breakbulk.com](http://www.europe.breakbulk.com)

## Commodities + Energy

- 01.-04.12.2020 (online)  
WindEnergy Hamburg  
[www.windenergyhamburg.com](http://www.windenergyhamburg.com)
- 14.-16.12.2020 DUBAI  
Middle East Iron & Steel 2020  
[www.metalbulletin.com](http://www.metalbulletin.com)
- 21.-22.01.2021 LONDON  
ICMEP 2021 International Conference on Marine Energy and Power, [www.waset.org](http://www.waset.org)
- 01.-02.03.2021 MADRID  
7 th International LNG Congress  
[www.lngcongress.com](http://www.lngcongress.com)
- 09.-10.03.2021 (online)  
2nd World Hydrogen Summit  
[www.world-hydrogen-summit.com](http://www.world-hydrogen-summit.com)
- 16.-17.03.2021 ANTWERPEN  
Marine Energy Transition Forum  
[www.petrospot.com](http://www.petrospot.com)
- 17.-18.03.2021 PORTO  
Hydrogen & Fuel Cells Energy Summit  
[www.wplgroup.com](http://www.wplgroup.com)
- 25.-27.05.2021 RAVENNA  
OMC Mediterranean Conference & Exhibition  
[www.omic.it](http://www.omic.it)
- 07.-08.06.2021 MADRID  
7 th International LNG Congress  
[www.lngcongress.com](http://www.lngcongress.com)
- 08.-11.06.2021 NANTES  
Seanergy  
[www.seanergy-forum.com](http://www.seanergy-forum.com)

## WORLDWIDE SHIPYARDS 2020 handbook Order your advert



Order online: [ship2yard.com/ad](http://ship2yard.com/ad)



Spende und werde  
ein Teil von uns.  
seenotretter.de

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

[f](#) [t](#) [i](#) [v](#) #teamseenotretter

**Inserentenverzeichnis | Index of Advertisers**

Andritz Hydro GmbH	51
BBC Chartering GmbH & Co. KG	41
BEN Buchele Elektromotorenwerke GmbH	58
Bernhard Schulte Shipmanagement	37
Bureau Veritas SA	39
DNV GL SE	3
EST-Floatch B.V.	57
FIL-TEC Rixen GmbH	59
Georg Duncker GmbH & Co KG	13
GROMEX GmbH	6
Hamburg Messe und Congress GmbH	U4
Headway Technology Group (Qingdao) Co., Ltd.	53
Hoyer Marine GmbH	7
Internationales Maritimes Museum Hamburg	4
Kontor 17 Shipmanagement GmbH & Co. KG	17
LINK I	80
Maximilian Verlag GmbH & Co. KG	47, U3
MercyShips	25
MTC Marine Training Center Hamburg GmbH	31
Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG	61
Podszuck GmbH	21
Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG	U2
SDC Ship Design & Consult GmbH	54
SKULD Germany GmbH	Titel
TGE Marine Gas Engineering GmbH	49
Top Glory Marine Service GmbH & Co. KG	63
Walter Hering KG	56

Das Anzeigenverzeichnis dient der Leserorientierung.  
Es ist kein Bestandteil des Anzeigenauftrags. Der Verlag übernimmt keine Gewähr  
für Richtigkeit und Vollständigkeit.

**HANSA**  
INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL

Herausgeber  
Prof. Peter Tamm †  
Geschäftsführung  
Peter Tamm, Thomas Bantle

**Redaktion**  
Chefredakteur: Krischan Förster (KF)  
Tel. +49 (0)40-70 70 80-206 | k\_foerster@hansa-online.de  
Stellv. Chefredakteur: Michael Meyer (MM)  
Tel. +49 (0)40-70 70 80-212 | m\_meyer@hansa-online.de  
Redakteur: Felix Selzer (fs)  
Tel. +49 (0) 40-70 70 80-210 | f\_selzer@hansa-online.de  
Redakteur: Thomas Wägener (TWG)  
Tel. +49 (0)40-70 70 80-209 | t\_waener@hansa-online.de

**Korrespondenten**  
Schiffbau, Schiffsmaschinenbau, Schiffstechnik:  
Dr. Hans G. Payer, Dipl.-Ing. Michael vom Baur (MvB)  
Offshore: Anne-Katrin Wehrmann (aw)  
Märkte und Versicherungen: Michael Hollmann (mph)  
Director for Greater China: Dr.-Ing. Tao Jiang  
Asien: Patrick Lee  
Amerika: Barry Parker  
Großbritannien: Samantha Fisk

**Events**  
Sabine Fahrenholz, Tel. +49 (0)40-70 70 80-211, Fax -214 | s\_fahrenholz@hansa-online.de  
**Layout**  
Sylke Hasse, Tel. +49 (0)40-70 70 80-207 | s\_hasse@hansa-online.de

**Verlag und Redaktion**  
Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG | Ein Unternehmen der TMM MEDIA  
Stadthausbrücke 4, 20355 Hamburg | Postfach 10 57 23, 20039 Hamburg  
Tel.: +49 (0)40-70 70 80-02, Fax -214 | www.hansa-online.de

**Leitung Marketing und Anzeigen**  
Markus Wenzel, Tel. +49 (0)40-70 70 80-312 | m\_wenzel@hansa-online.de

**Anzeigenverwaltung**  
Sandra Winter, Tel. +49 (0)40-70 70 80-225, Fax -208 | s\_winter@hansa-online.de

**Verlagsvertretung für Deutschland**  
Verlagsbüro ID GmbH & Co. KG | Tel. +49 (0) 511 61 65 95-0 | kontakt@verlagsbuero-id.de  
**Australien:** Michael Warneke, Permarinus – Maritime Consultancy Pty Ltd., Fremantle  
WA 6100 Australia, Mobile: +61 418 452 560, michael.warneke@permarinus.com.au  
**GB, Frankreich, Spanien, Portugal, Skandinavien:** Emanuela Castagnetti-Gillberg,  
Tel. +33 619 371 987, emanuela.hansainternational@gmail.com  
**USA:** Detlef Fox, D.A. Fox Advertising Sales Inc., 5 Penn Plaza, 19th Floor,  
NY 10001 New York, USA, detleffox@comcast.net

**Niederlande:** Mark Meelker – Media, Telderskade 53, 2321 TR Leiden,  
Tel. +31 71-8886708, M: 06 515 84086, hansa@meelkermedia.nl  
**Polen:** LINK, Maciej Wedzinski, Wegornik 2/2, 72-004 Tanowo, Poland,  
Tel./Fax +48 91-462 34 14, acc@maritime.com.pl

**Abonnentenbetreuung/Vertrieb**  
PressUp GmbH, Erste Agentur für Fachpresse-Vertrieb und -Marketing, Wandsbeker Allee 1,  
22041 Hamburg, Tel. +49 (0)40-38 66 66-318, Fax -299, hansa@pressup.de

**Betreuung Digital-Abos**  
Markus Wenzel, Leiter Marketing Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG,  
Tel. +49 (0)40-70 70 80-312 | m\_wenzel@hansa-online.de

Der Auftraggeber von Anzeigen trägt die volle Verantwortung für den Inhalt der Anzeigen.  
Der Verlag lehnt jede Haftung ab. Untersagt ist die Verwendung von Anzeigenausschnitten  
oder -inhalten für die Werbung.

Alle Zuschriften sind an den genannten Verlag zu richten. Rücksendung unangefordert  
eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde. Alle Rechte, ins-  
besondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbe-  
halten. Kein Teil der Zeitschrift darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder  
ein anderes Verfahren) ohne Genehmigung des Verlages reproduziert werden. Namentlich  
gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die  
Redaktion behält sich Änderungen an den Manuskripten vor.

Die HANSA erscheint monatlich. Abonnementspreis Inland: jährlich EUR 180,00 inkl. Ver-  
sandkosten und MwSt. Ausland: jährlich EUR 212,00 (EU ohne VAT-Nr.) und EUR 192,00  
(EU mit VAT-Nr. und Nicht-EU-Staaten) inkl. Versandkosten. Einzelpreis: EUR 14,80 inkl.  
Versandkosten und MwSt. Versand per Luftpost innerhalb Europas und nach Übersee auf  
Anfrage. Die HANSA als E-Paper: EUR 180,00 inkl. MwSt. Abo PeP (Print + E-Paper):  
EUR 199,00 inkl. MwSt./Versand. Hansa+ EUR 234,00. Auslandsbezug (EU): EUR 266,00.  
Studenten, Azubis: Print/PeP EUR 99,00, Hansa+ EUR 124,00. Für Mehrfachabos werden ab  
100 Abos (unter einer Lieferanschrift) 25% Rabatt gewährt. Ab 250 Abos beträgt der Rabatt  
50%. Mitglieder der HTG erhalten die Zeitschrift im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Der Abon-  
nementspreis ist im Voraus fällig und zahlbar innerhalb 14 Tagen nach Rechnungseingang.  
Abonnementskündigungen sind nur mit einer Frist von sechs Wochen zum Ende der Bezugs-  
zeit schriftlich beim Verlag möglich. – Anzeigenpreisliste Nr. 62 – Höhere Gewalt entbindet  
den Verlag von jeder Lieferverpflichtung. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Hamburg.  
**Druck:** Lehmann Offsetdruck GmbH, Norderstedt



Für die Übernahme von Artikeln in Ihren internen elek-  
tronischen Pressespiegel erhalten Sie die erforderlichen  
Rechte unter [www.presse-monitor.de](http://www.presse-monitor.de) oder telefonisch  
unter 030 284936 bei der PMG - Presse-Monitor GmbH



IVW-geprüfte Auflagenzahlen  
bedeuten für Werbekunden

- regelmäßige, neutrale  
Auflagenprüfung
- nachweislich  
verlässliche Angaben
- Vergleichbarkeit  
dank transparenter  
Leistungskennziffern
- eine professionelle  
Planungsgrundlage

Die Verwendung  
des Zeichens ist nur  
IVW-Mitgliedern  
gestattet.

[www.ivw.de/  
logo-info](http://www.ivw.de/logo-info)



Die HANSA ist Organ für:

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM) | AG Schiffbau/  
Offshore-Zulieferindustrie (VDMA) | Schiffbautechnische Gesellschaft e. V. (STG) |  
DNV GL | Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT) im DIN | Deutsches  
Komitee für Meeresforschung und Meerestechnik e. V. | Seeverkehrsbeirat des Bun-  
desministers für Verkehr | IMO-Berichterstattung (Bundesverkehrsministerium,  
Abt. Seeverkehr) | Deutscher Nautischer Verein (DNV) | Deutsche Gesellschaft für  
Ordnung und Navigation (DGON) | Schutzverein Deutscher Rheder V. a. G. | Hafent-  
echnische Gesellschaft e. V. (HTG) | The World Association for Waterborne Trans-  
port Infrastructure (PIANC) | Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.  
(ZDS) | Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt | Deutscher Hochseefischerei-Verband e.V. |  
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

## »Prinzessin Victoria Luise« – schuld war der Kapitän ...

**I**ch werde mit der Werft von Blohm & Voss den Bau eines Dampfers kontrahieren, welcher in seiner Art einzig in der Welt dastehen wird. Es soll eine große Yacht erbaut werden, welche weder Ladung noch Post befördert und nur für die Aufnahme von Reisenden erster Classe eingerichtet ist« – Albert Ballin, der Verfasser dieser Zeilen, wurde 1899 zum Generaldirektor der HAPAG ernannt. Im selben Jahr gab er die »Prinzessin Victoria Luise« in Auftrag. Das Schiff begründete eine lange Tradition, hatte aber selbst nur ein kurzes Leben.

Kreuzfahrten waren bereits in den 1890er Jahren, nicht zuletzt auf Initiative Ballins, ein sehr lukratives Geschäft geworden. Die HAPAG bot Schnelldampfer aus dem Linienverkehr etwa zu Levante-Reisen an. Da diese Schiffe im Winterhalbjahr auf dem Nordatlantik wenig Beschäftigung fanden, schienen sie aufgrund ihrer üppigen Ausstattung ideal für diesen Zweck, erwiesen sich unter dem Strich aber als unökonomisch.

Ein Zweckbau, ein repräsentatives Schiff mit kleineren Maschinen und weniger Kohleverbrauch sollte den Markt bedienen. Am 28. Juni 1900 lief die »Prinzessin Victoria Luise« vom Stapel, getauft auf den Namen der Tochter des Kaisers. Das 4.419 t große, 124 m lange Schiff war mit seinen 15 kn Geschwindigkeit in der Tat kein Rennpferd. Schneeweiß angestrichen, mit Klipperstegen versehen, war es jedoch

von Yacht-ähnlicher Eleganz. Unter Deck wartete großer Luxus. Die Fahrpreise waren von Route und Kabinenlage abhängig. Die erste, 135-tägige Weltreise in östliche Richtung kostete zwischen 3.000 und 10.800 Mark (etwa 15.000 bis 55.000 €).

### Vorzeitiges Ende in der Karibik

Im Frühjahr fuhr das Schiff regelmäßig ins Mittelmeer zu Bildungsreisen. Im Sommer wurden Fahrten in die Fjorde Norwegens angeboten, wo auch der Kaiser weilte – die Begegnung mit dem Monarchen hatte man sozusagen mitgebucht. Der Winter wurde in der Karibik verbracht. Auf einer dieser Reisen fand die »Prinzessin Victoria Luise« ihr vorzeitiges Ende.

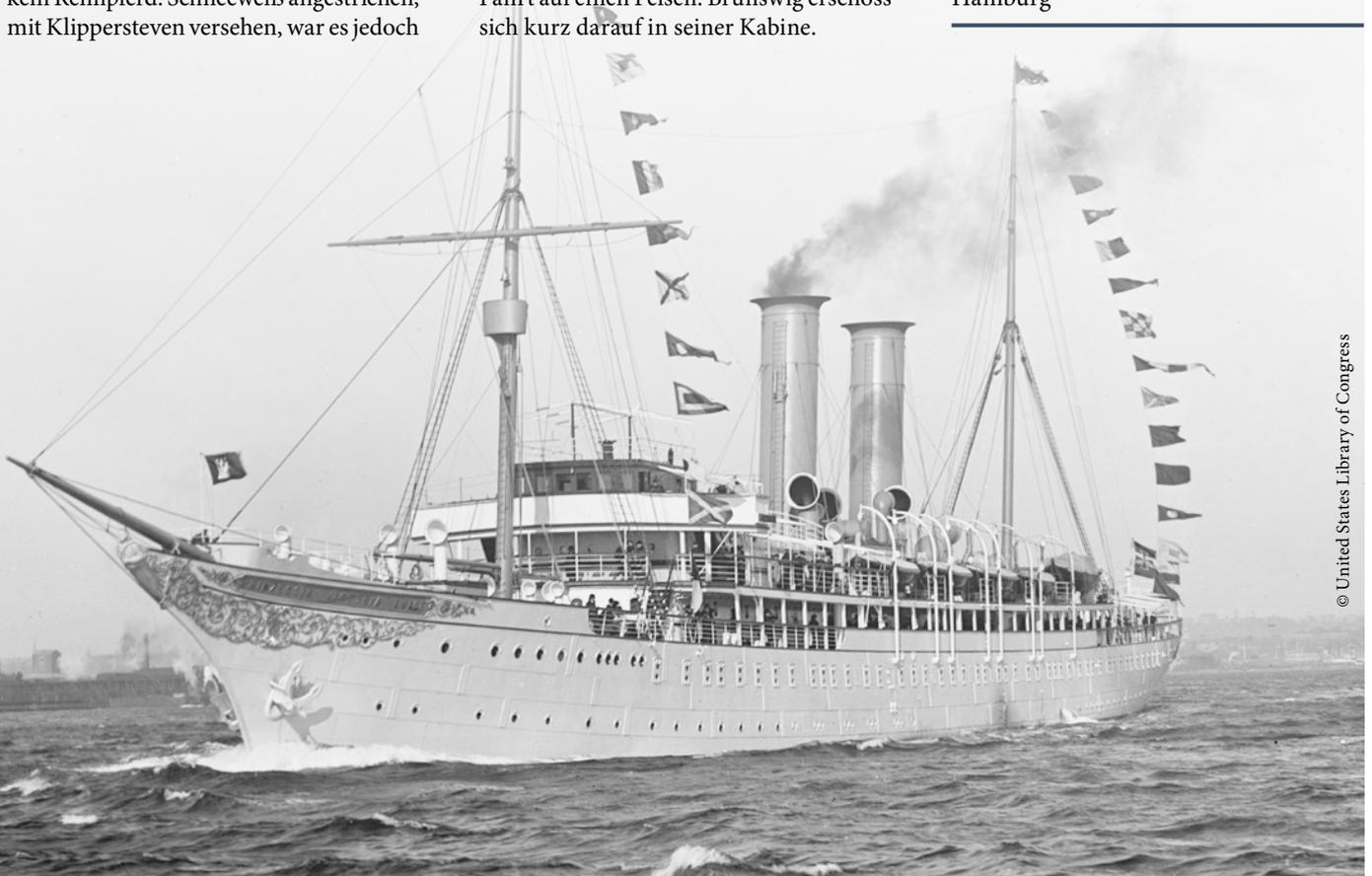
Am Abend des 16. Dezember 1906 befand sie sich, nach schneller Überfahrt aus New York kommend, vor dem Hafen von Kingston, Jamaika. Laut den Protokollen des Seemates Hamburg vom 23. Mai 1907 plante Kapitän Brunswig zunächst, ohne Lotsen einzulaufen. Der Erste Offizier erhob Einspruch, und Brunswig wollte nun vor Kingston ankern. Er ließ mit voller Fahrt auf den Ankerplatz zuhalten. Die Nacht war dunkel, aber »gut feuersichtig«; es herrschte starke Dünung. Allerdings ging der Kapitän von einer falschen Position aus, das Schiff lief bei voller Fahrt auf einen Felsen. Brunswig erschoss sich kurz darauf in seiner Kabine.

Die Passagiere konnten am nächsten Tag an Land gebracht werden, das Schiff musste angesichts der großen Schäden aufgegeben werden.

Der Spruch des Seemates führt zum Sachverhalt aus: Die Strandung »ist von Kapitän Brunswig dadurch verschuldet, dass er seinen Ankerplatz unter nicht genügender Beobachtung der Leitfeuer und unter Beibehaltung der vollen Fahrt aufsuchte. Kapitän Brunswig hat dadurch, dass er sich bald nach dem Unfall erschossen hat, ohne sich um die Rettung des Schiffes, der Passagiere und der Besatzung zu kümmern, in bedauerlicher Weise gegen seine Pflichten verstoßen. Die Schiffsoffiziere trifft keine Schuld, dem ersten Offizier Vahsel, der den Kapitän rechtzeitig gewarnt hat, gebührt für sein Verhalten Anerkennung.«

Das Unglück der »Prinzessin Victoria Luise« bedeutete freilich nicht das Ende der Kreuzfahrtambitionen der HAPAG. Die Zusammenarbeit mit der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin über den Verkauf von Streckenfahrscheinen und die 1905 erfolgte Übernahme des Reisebüros Carl Stangen professionalisierte das Reise- und Kreuzfahrtgeschäft.

Autor: **Axel Griesmer**  
Internationales Maritimes Museum  
Hamburg



# BUCH Koehler

FASZINATION LUFTFOTOGRAFIE —  
DIE BELIEBTEN BILDBÄNDE VON MARTIN ELSÉN



TITEL IST  
ZWEISPRACHIG  
DEUTSCH /  
ENGLISCH

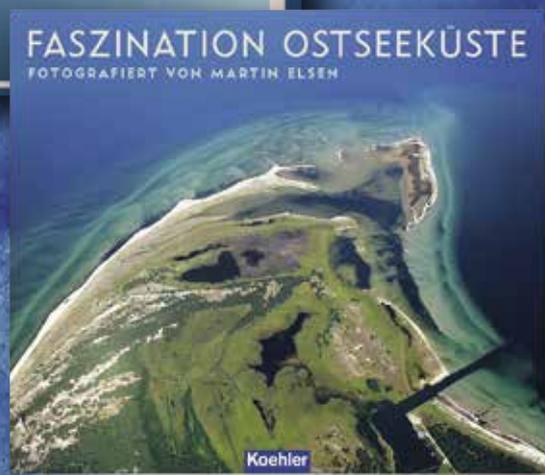
NEU!

ISBN 978-3-7822-1377-6



TITEL IST  
ZWEISPRACHIG  
DEUTSCH /  
ENGLISCH

ISBN 978-3-7822-1356-1



ISBN 978-3-7822-1292-2

Hardcover mit Schutzumschlag • 29,5 x 26 cm • € (D) 29,95 • € (A) 30,70 • SFr\* 35,90  
Jetzt bestellen auf [koehler-mittler-shop.de](http://koehler-mittler-shop.de) oder direkt im Buchhandel

AUTO • FOTOGRAFIE • GENUSS • GESCHICHTE • HAMBURG • KALENDER • KREUZFAHRT • KUNST • MUSIK • REISE • SCHIFFFAHRT • TECHNIK

**Koehler**  
koehler-books.de



**SMM**  
**DIGITAL**

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

the maritime business hub

# driving the maritime transition

**2 - 5 feb 2021**  
and beyond

SMM fuels change: with a powerful digital platform we turn the world's largest meeting place for the maritime industry into a lasting global industry marketplace.

Join **SMM DIGITAL – the maritime business hub**, to see what's technologically possible, connect with peers and gain fresh impetus for your business from the potential below:

- 2,200+ companies from the entire maritime value chain
- 50,000 industry professionals from 120+ countries
- Top-notch conferences with insights into key topics
- 24/7 global online presence until SMM 2022

present  
your company  
[smm-hamburg.com/  
packages](http://smm-hamburg.com/packages)

 Hamburg  
Messe + Congress



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



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



[twitter.com/SMMfair](https://twitter.com/SMMfair)  
#SMMfair



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



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