

Deutsche Seeschifffahrt

3. Quartal 2026

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



18 | POLITIK



Interview mit
Staatsminister
Florian Hahn vom
Auswärtigen Amt



38 | JUBILÄUM

30 Jahre AIDA
Cruises: Die
Demokratisierung
der Kreuzfahrt



44 | PORTRÄT

Fischerei-
inspektorin Dana
Leathley im Einsatz
für die Umwelt

SPECIAL
SMM



12 | SEERECHT

Freie Seewege sind nicht verhandelbar

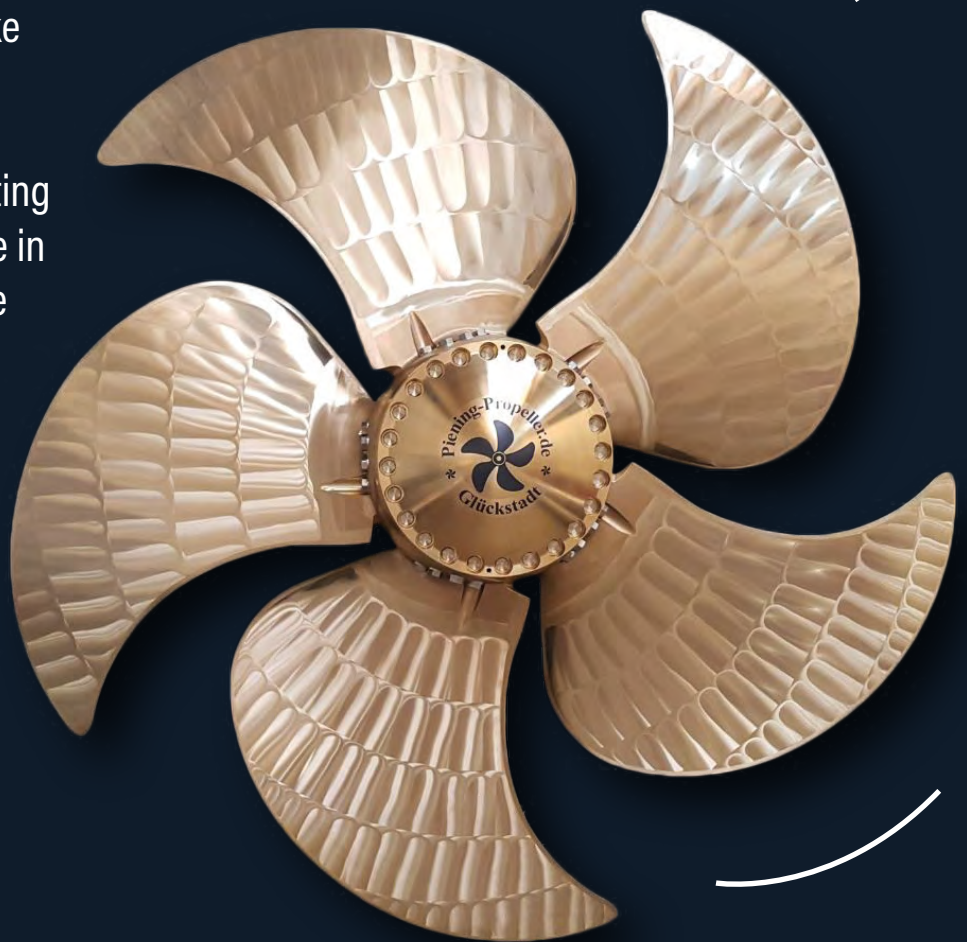
Piening Propeller



Visit us at SMM:
Stand A3.226

Nonstop spinning to keep you moving forward

We, at Piening Propeller, make every turn for your individual solution and deliver environmental friendly and trendsetting equipment (PCP / FPP). Made in Germany with the experience of various applications.



SERVICE FOR ALL BRANDS OF CPP
Contact: service@piening-propeller.de



Unsere maritime Zukunft entscheidet sich nicht auf dem Papier

●● In diesen Tagen trifft sich die maritime Welt zur SMM in Hamburg. In den Messehallen wird sichtbar, was unsere Branche ausmacht: technologische Spitzenleistung, internationale Zusammenarbeit und der feste Wille, die Schifffahrt klimaneutral und zugleich leistungsfähig in die Zukunft zu führen.

Die SMM ist dabei weit mehr als ein Schaufenster für neue Technologien. Sie ist der Ort, an dem über konkrete Investitionen und damit über die Flotten der kommenden Jahrzehnte entschieden wird. Gerade in Zeiten geopolitischer Unsicherheit zeigt sich hier, ob Europa nicht nur ehrgeizige Ziele formuliert, sondern auch die richtigen Bedingungen schafft, damit maritime Wertschöpfung, Know-how und unternehmerische Entscheidungen dauerhaft in Europa bleiben. Denn zwischen den beeindruckenden Innovationen auf der Messe und der wirtschaftlichen Realität der Reedereien klafft noch immer eine Lücke. Schiffe fahren nicht mit Strategien. Sie brauchen verfügbare Kraftstoffe, skalierbare Technologien, verlässliche Regeln und vor allem ein tragfähiges Geschäftsmodell.

Europa hat ambitionierte Klimaziele formuliert und mit dem EU-Emissionshandel sowie FuelEU Maritime erhebliche finanzielle Belastungen geschaffen. Gleichzeitig fehlen ausreichende Mengen bezahlbarer erneuerbarer und emissionsarmer Kraftstoffe. Wenn Europa lediglich die Nachfrage nach grüner Schifffahrt reguliert, ohne deren Angebot zu ermöglichen, entsteht kein grüner Markt – sondern vor allem eine grüne Rechnung. Und die landet bei den europäischen Reedereien.

Dabei sind wir bereit zu investieren. Reeder treffen heute Entscheidungen über Schiffe, die in 20 oder 30 Jahren noch wettbewerbsfähig sein



Foto: Ulrich Perrey

müssen. Dafür brauchen sie Planungssicherheit und eine Politik, die Einnahmen aus der Schifffahrt wieder in deren Transformation investiert: in neue Antriebssysteme, die Modernisierung der Flotten und den Hochlauf alternativer Kraftstoffe.

Ebenso entscheidend ist der internationale Rahmen. Schifffahrt ist die globalste Industrie der Welt. Ein Schiff kann in Deutschland betrieben, in Norwegen finanziert, in China gebaut und unter der Flagge Portugals zwischen Brasilien und China fahren. Ein Containerschiff von China nach Deutschland passiert allein auf der Route um das Kap der Guten Hoffnung die Küsten und Seegebiete von bis zu 30 Staaten.

Dieses Geschäft lässt sich nicht dauerhaft durch regionale Regelungssinseln steuern. Deshalb brauchen wir globale Regeln unter dem Dach der IMO. Europäische Maßnahmen können eine Brücke sein – aber eine Brücke muss irgendwohin führen. Sobald wirksame internationale Regeln gelten, müssen europäische Doppelbelastungen entfallen – und zwar vollständig.

Die SMM zeigt, wie viel Innovationskraft und Veränderungsbereitschaft in unserer Branche steckt. Europas maritime Wettbewerbsfähigkeit entscheidet sich jedoch nicht an der Zahl neuer Strategiepapiere. Sie entscheidet sich daran, ob Schiffe auch künftig von Europa aus finanziert, bereedert und betrieben werden.

Hamburg ist für diese Diskussion der richtige Ort. Jetzt braucht es auch den richtigen politischen Kurs.

Ihre

Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

10 MELDUNGEN

Neues aus den Unternehmen

12 TITEL: MARITIME NADELÖHRE

Geopolitik: Seewege werden zunehmend zum Spielball der Politik – das gefährdet die Versorgung von Wirtschaft und Menschen.

■ *Kommentar Dr. Martin Kröger*

18 POSITION

„Die Seewege müssen offen bleiben!“
Interview mit dem Staatsminister im
Auswärtigen Amt, Florian Hahn (CSU)

20 WELTLEITMESSE

SMM: Innovationen erleben, Kontakte
knüpfen – Hamburg als Treffpunkt
der maritimen Wirtschaft

MARITIME LOGISTIK

28 MELDUNGEN

Neues aus den Häfen

30 OFFSHORE-SERVICE

Deutsche Reedereien im Einsatz
für die Energiewende

34 TRANSPORT

Serie: „Marken an Bord“, Teil 8:
Wie der Baustoffriese Knauf Rohstoffe
und Produkte verschifft

36 RHEDERVEREIN

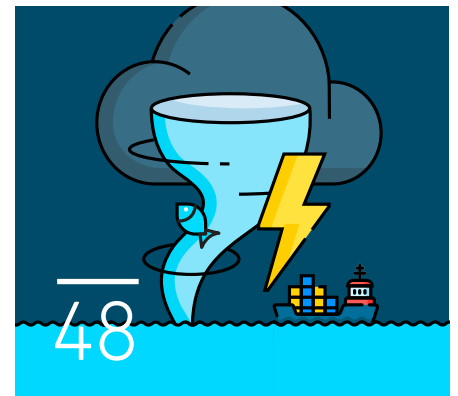
Bremer Reeder mit neuer Führung

37 GESUNDHEIT

MediSee: App für Notfälle an Bord

38 JUBILÄUM

Die Demokratisierung der Kreuzfahrt:
30 Jahre AIDA Cruises



MARITIMES LEBEN

42 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

44 PORTRÄT

Serie „Frauen machen Meer“, Teil 11: Nautikerin Dana Leathley, Fischereiinspektorin bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung

48 KLIMAFORSCHUNG

Taifune, Hurrikans, Zyklone – Interview mit dem renommierten MIT-Meteorologen Kerry A. Emanuel

51 UMWELT

Die Erwärmung der Meere nimmt zu

52 MISSION MENSCH

Serie: Deutsche Seemannsmission und ihre Standorte, Teil 17: Douala/Kamerun

PORTFOLIO

24 MARKTBERICHT

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

RUBRIKEN

- 6 **PERSPEKTIVEN** Blick aus dem All
- 8 **PROFILE** Personalien aus der maritimen Wirtschaft • „F. Laeisz Award für Maritime Innovation“
- 43 **IMPRESSUM** Herausgeber und Redaktion
- 54 **PUBLIKATIONEN** Neue Bücher

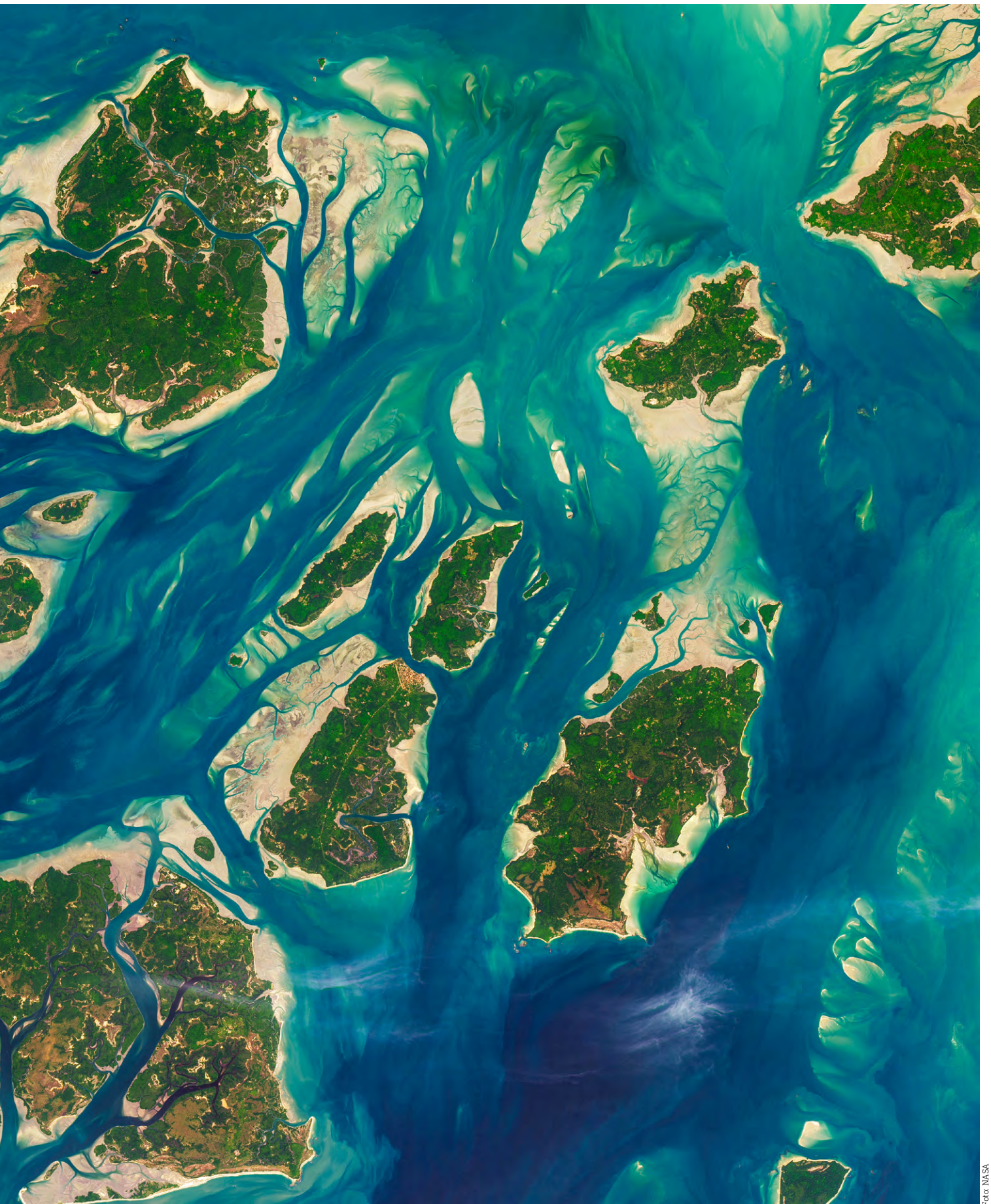
Faszinierende Vielfalt

••• Zweimal täglich fließen die Gezeiten durch ein Labyrinth aus Sandkanälen, Schlammflächen und Mangrovenwäldern, die die 88 Inseln des Bijagós-Archipels in Guinea-Bissau flankieren. Von oben gesehen führt der Prozess zu starken Veränderungen in der Landschaft: Während der Ebbe tauchen Schlammflächen und Sandebenen aus dem Meer auf, was die Inseln deutlich wachsen lässt, bevor sie Stunden später wieder schrumpfen.

Der ewige Rhythmus der Gezeiten führt zu Anströmungen von Meereslebewesen in dem Archipel, das seit 2025 zum UNESCO-Welterbe gehört. Der Standort schützt den einzigen aktiven Delta-Archipel an der afrikanischen Atlantikküste, wo Gezeiten, Flusssedimente und Küstenströmungen zusammenkommen, um ungewöhnlich produktive Inselökosysteme mit enormer Artenvielfalt zu formen.

Die UNESCO schätzt, dass die Inseln etwa 870.000 wandernde Küstenvögel anziehen, was sie zu einem der wichtigsten Futtergebiete in Westafrika macht. Hunderte Vogelarten treffen auf Meereswürmer, Krebstiere, Weichtiere und kleine Fische, die sie in Schlammflächen finden, die sich bei Ebbe bilden. Bei Flut drängen Seekröten, Delfine und Fischschwärme tiefer in die Mangrovenwälder, und Zehntausende von Meeresschildkröten schwimmen zu den Sandstränden.





| PROFILE |



BMV

Nachfolger von Patrick Schnieder als Bundesverkehrsminister ist seit Ende Juli **1 Steffen Bilger**. Der CDU-Abgeordnete war viele Jahre Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages und von 2018 bis 2021 Parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium.

OFFEN GROUP

Der Jurist **2 Andreas Lübben** hat den Posten des Chief Financial Officer bei der Hamburger Offen Group übernommen. Lübben ist seit mehr als 15 Jahren bei dem Unternehmen, das Vorgänger Telge Krantz und CCO Jan Hendrik Offen verlassen.

BSM

Chief People Officer ist die neue Position von **3 Elena Pantazidou** bei

Bernhard Schulte Shipmanagement. Land- und Seepersonal stehen jetzt unter einheitlicher Führung. Pantazidou ist seit 2010 bei BSM. An sie berichtet Sofronis Theodosiou, neuer Group HR Marine Director.

W.D.R.

4 Christian Naegeli wird Nachfolger von Axel Meynköhn, seit 1998 Geschäftsführer der Wyker Dampschiffs-Reederei, die den Fährverkehr zu den nordfriesischen Inseln Föhr und Amrum betreibt. Nautiker Naegeli kommt vom Verband Deutscher Reederei (VDR), wo er Referent für maritime Sicherheit und Umwelt war.

WISTA

WISTA Germany hat **5 Carolyn Köhler** zur Präsidentin gewählt. Sie

ist Fleet-Managerin bei Bernhard Schulte Shipmanagement. WISTA ist ein internationales Netzwerk für Frauen in der maritimen Wirtschaft.

KOLUMBIEN

6 Nikolaus W. Schües, geschäftsführender Gesellschafter der Reederei F. Laeisz und VDR-Präsidiumsmitglied, ist zum Honorarkonsul der Republik Kolumbien für Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ernannt worden.

ICS

Wie geplant hat **7 John Denholm** den Vorsitz der International Chamber of Shipping (ICS) übernommen.

LLOYD'S REGISTER

Die Nachfolge von Thomas Thune Andersen im

kommenden Sommer hat die Klassifikationsgesellschaft Lloyd's Register geregelt. Den Vorsitz wird **8 Matthias Altendorf** übernehmen. Er war lange Manager beim Schweizer Messtechnikunternehmen Endress+Hauser.

ANTWERP-BRUGES

9 Rob Smeets ist neuer CEO des belgischen Doppelhafens Antwerpen/Brügge. Er folgt auf Jacques Vandermeiren. Smeets ist seit fast 20 Jahren bei der Hafenbehörde, seit 2019 als COO. Die Amtszeit beträgt sechs Jahre.

WAPÖ

Die Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein hat eine neue Leiterin: **10 Mona Borchert**. Zuletzt war die Polizeidirektorin im Innen-

ministerium des Landes tätig.

BESTSHIP

Managing Director von Bestship ist **11 Sebastian Ebbing**. Er soll das Wachstum des Dienstleisters für Vessel Performance Management vorantreiben, der zu MPC Capital gehört. Vor seiner Zeit bei MPC war Ebbing Klimaschutz-Referent beim VDR.

IUMI

Als Präsident des Welttransportversichererverbands IUMI nominiert ist **12 Sean M. Dalton**. Der New Yorker ist Head of Marine Underwriting North America bei der Munich Reinsurance America. Der bisherige Vize ist der einzige Kandidat bei der Wahl auf der IUMI-Jahreskonferenz am 23. September in Rotterdam.

Forschung zu Nachhaltigkeit ausgezeichnet

F. Laeisz Award für Maritime Innovation erstmals verliehen.

••• Mit dem F. Laeisz Award für Maritime Innovation würdigen die Universität Hamburg und die Reederei F. Laeisz vielversprechende wissenschaftliche und praxisorientierte Projekte, Initiativen und Start-ups, die einen nachweisbaren Beitrag zur nachhaltigen Transformation der maritimen Wirtschaft leisten.

Der erste Preis (10.000 Euro) ging an das Helmholtz-Zentrum Hereon in Geesthacht für die Entwicklung einer neuartigen Wasserstoff-Brennstoffzelle, die Sauerstoff passiv direkt aus dem Meerwasser gewinnt. Die Jury betonte, dass die ausgezeichnete Technologie eine deutlich nachhaltigere und energieeffizientere Meeresforschung ermöglicht, da autonome Unterwasserfahrzeuge wesentlich länger ohne Schiffs-

einsätze betrieben werden können. Auf den zweiten Platz (6.000 Euro) kam das Projekt SEADS der studentischen Entrepreneurship-Initiative Enactus Münster e.V. für die erste vollautonome, KI-gestützte Erntemaschine für Seegrassamen. Das Projekt adressiert einen zentralen Engpass der Meeresrenaturierung und überzeugt durch hohe Originalität sowie Piloterfahrung in der Ostsee und in

Wales, so die Jury. Der potenzielle ökologische Impact sei enorm – Seegrass ist wesentlicher Bestandteil der Ozeangesundheit, relevant für Wasserqualität, Klima, CO₂-Senke und marines Habitat. Platz drei (4.000 Euro) ging an die Jade Hochschule Elsfleth für das Projekt „Eco-Crossing“. Hierbei handelt es sich um ein datengetriebenes Assistenzsystem zur energieeffizienten Schiffsführung bei Fährfahrten, mit einem publizierten Treibstoff-Einsparpotenzial von 23 Prozent.



Foto: Martha-Theresa Koch/F. Laeisz GmbH

Preisverleihung. Dr. Lucas Merkelbach und Dr. Prokopios Georgopoulos vom Siegerprojekt des Helmholtz-Zentrums Hereon, Hamburgs Umweltsenatorin und Zweite Bürgermeisterin Katharina Fegebank, Prof. Dr. Laura Marie Edinger-Schons, Chief Sustainability Officer und Professor of Sustainable Business, Universität Hamburg, Prof. Dr. Jetta Frost, Vizepräsidentin der Universität Hamburg, und Ute Schües, Head of Sustainability, F. Laeisz GmbH (v.l.n.r.).



HEINRICH WEGENER & SOHN
BUNKERGESELLSCHAFT M. B. H.

MARINE FUELS AND LUBRICANTS WORLDWIDE



ISCC CERTIFIED



**REDUCING CO₂ EMISSIONS
SUSTAINABLE FUEL TRADING**

Contact us:
+49 40 742190-0
www.wegener-bunker.de



**THE LEADING RESELLER
OF GULF MARINE PRODUCTS
IN GERMANY**

*** SINCE ***
1929

Statement. Die Lidl-Reederei ist von der Qualität der deutschen Flagge überzeugt.

Tailwind setzt starkes Flaggen-Signal

●●● Die zur Lidl Stiftung gehörende Hamburger Reederei Tailwind Shipping Lines hat ihr Containerschiff „Panda 001“ unter die deutsche Flagge gebracht. Das Schiff mit einer Kapazität von 5.527 TEU fährt damit künftig unter Schwarz-Rot-Gold. Erstmals ist damit Heilbronn am Neckar – in der Nähe des Lidl-Hauptsitzes Neckarsulm – Heimathafen eines Seeschiffs. Der Flaggenwechsel soll nicht der letzte bleiben.

Geplant ist die Umflaggung der gesamten eigenen Flotte, einschließlich der derzeit im Bau befindlichen Neubauten. Tailwind Shipping Lines unterstreicht damit ihr langfristiges Bekenntnis zur Deutschen Flagge und zur europäischen Qualitätsschifffahrt. Unter dessen meldet das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie generell ein wachsendes Interesse an der deutschen Flagge. www.tailwind-ahead.com



Fotos: Lidl, KI-generiert



Foto: KI-generiert

Europa. Der Emissionshandel wird reformiert.

EU-ETS: Richtung stimmt

●●● Die EU-Kommission hat einen Vorschlag zum EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS) veröffentlicht. Die europäischen Reeder begrüßen die Zweckbindung der ETS-Einnahmen sowie die Förderung der Einführung und Verfügbarkeit nachhaltiger Kraftstoffe – ein lang erwarteter und wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Ebenso positiv zu bewerten ist die Vereinfachung der Berichtspflichten. Es fehle aber ein Bekenntnis zur Abschaffung, wenn eine globale Regelung gelingt.



Illustration: TT-Line

Flexibilität. Der Elektrifizierungsgrad des „Green Ship 2.0“ lässt sich künftig steigern.

Fährreederei TT-Line weiter auf Kurs Umweltschutz

●●● Die Fährreederei TT-Line hat die Option für den Bau einer zweiten LNG-Hybridfähre gezogen. Sie soll ebenfalls bei China Merchants Jinling Shipyard in Nanjing entstehen. Ende 2025 hatte die Reederei den Bau des ersten „Green Ship 2.0“ angekündigt. Beide Schiffe haben Platz für jeweils bis zu 1.000 Passagiere und eine Frachtkapazität von 5.400 Lademetern.

Die Fähren sind mit einem LNG-Hybridantrieb ausgestattet. Das Batteriespeichersystem verfügt über eine Kapazität von 5,5 bis 10 MWh und ist für einen vollständig elektrischen Antrieb ausgelegt bzw. um

zusätzliche Batterie-Packs erweiterbar. Während der Hafenliegezeiten und bei Manövern lassen sich die Schiffe geräuschlos und emissionsfrei bewegen. Zum Paket gehören auch erweiterte Landstromanschlüsse. „Mit diesem Projekt setzen wir unsere Strategie fort, unseren Kunden modernste, umweltfreundliche und effiziente Transportlösungen anzubieten und damit die marktführende Position der TT-Line auf der Ostsee zu festigen“, hatte Bernhard Termühlen, Vorstandsvorsitzender der TT-Line, anlässlich der Vertragsunterzeichnung fürs erste Schiff gesagt. www.ttline.com

Foto: Oltmann



Einheit. Die Oltmann-Flotte (hier „SCI Dehli“) bekommt Zuwachs.

Oltmann ordert neue Schiffe

••• Die in Bremen ansässige Reederei D. Oltmann hat vier 10.100-TEU-Containerschiffe bei der koreanischen Werft HJ Shipbuilding and Construction bestellt. Die Auslieferung aller vier Schiffe ist für das Jahr 2028 in zweimonatlichen Abständen von April bis Oktober geplant. Die Frachter werden eine Länge von 289 Metern und eine Breite von 45,6 Metern haben – die maximale Größe, die HJSC bauen kann.

Die Aufträge bedeuten eine erhebliche Flottenerweiterung für die Reederei, die derzeit 14 Containerschiffe mit einer Kapazität von durchschnittlich 6.778 TEU betreibt. Das jüngste und größte Schiff ist die 336 Meter lange „RDO Ace“ mit 10.000-TEU. Die bestehende Flotte von Oltmann ist vollständig ausgelastet; die Schiffe sind an Linienreedereien wie Maersk, Hapag-Lloyd und ONE verchartert. Das Bremer Unternehmen wird von den beiden Managing-Partnern Dirk Rogge und Jörn Winter geführt.

www.oltmann.com

Schifffahrt: Offiziere dringend gesucht

••• Die Zahl hat es in sich: Laut dem aktuellen „Seafarer Workforce Report“ der beiden globalen Reederorganisationen Bimco und ICS werden bis 2030 zusätzlich 113.735 Offiziere an Bord benötigt, damit die weltweit wachsenden Handelsflotten weiter fahren können. Der Studie zufolge gibt es derzeit 2,57 Millionen Seeleute auf weltweit gut 85.000 Handelsschiffen.

Bereits im laufenden Jahr fehlen demnach mehr als 39.000 Offiziere, die nach STCW (Standards of Training, Certification and Watch-

keeping) zertifiziert sind – bei den Mannschaften besteht dagegen derzeit kein Mangel – noch: Bis 2030 muss die Branche im Schnitt jedes Jahr zusätzlich 22.747 Offiziere und 8.475 „einfache“ Seeleute gewinnen, um den prognostizierten Bedarf zu decken. Derzeit beträgt die Zahl der STCW-Offiziere schätzungsweise 1,05 Millionen – etwa ein Fünftel mehr als 2021. Die meisten Seeleute stammen aus den Philippinen, Indien, China, Russland und Indonesien.

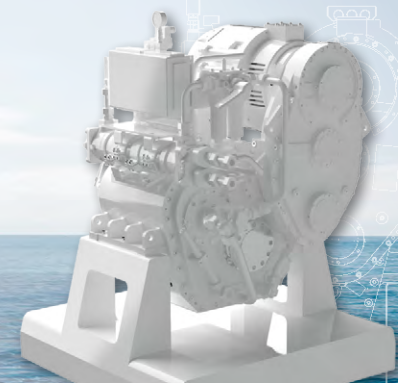
www.bimco.org

www.ics-shipping.org

Bedarf. Vor allem Offiziere werden an Bord zur Mangelware.

Foto: Igor Kordasov – stock.adobe.com







Hybrid made easy.

Für mehr Informationen besuchen Sie uns auf der **SMM - Halle A4 Stand Nr. 211**

www.reintjes-gears.de

Riskantes Spiel

Ärmelkanal (Dover Strait)

Engste Stelle: ca. 33 km

Durchfahrten p.a.: ca. 140.000–160.000

Anrainer: Großbritannien, Frankreich

Straße von Gibraltar

Engste Stelle: ca. 14 km

Durchfahrten p.a.: ca. 110.000

Anrainer: Spanien, Gibraltar (UK), Marokko

Suezkanal

Engste Stelle: ca. 205–225 m

Durchfahrten p.a.: ca. 20.000–26.000

Anrainer: Ägypten

Panamakanal

Engste Stelle: Schleusen ca. 33–55 m

Schiffsdurchfahrten p.a.: ca. 12.000–14.000

Anrainer: Panama

| Geopolitik | Blockade von Meerengen, Angriffe auf Schiffe, Maut-Forderungen: Seewege werden zunehmend zum Spielball der internationalen Politik. Das gefährdet die Schifffahrt und die Versorgung von Wirtschaft und Menschen mit lebenswichtigen Gütern.

Text: Hanns-Stefan Grosch



Bab al-Mandab

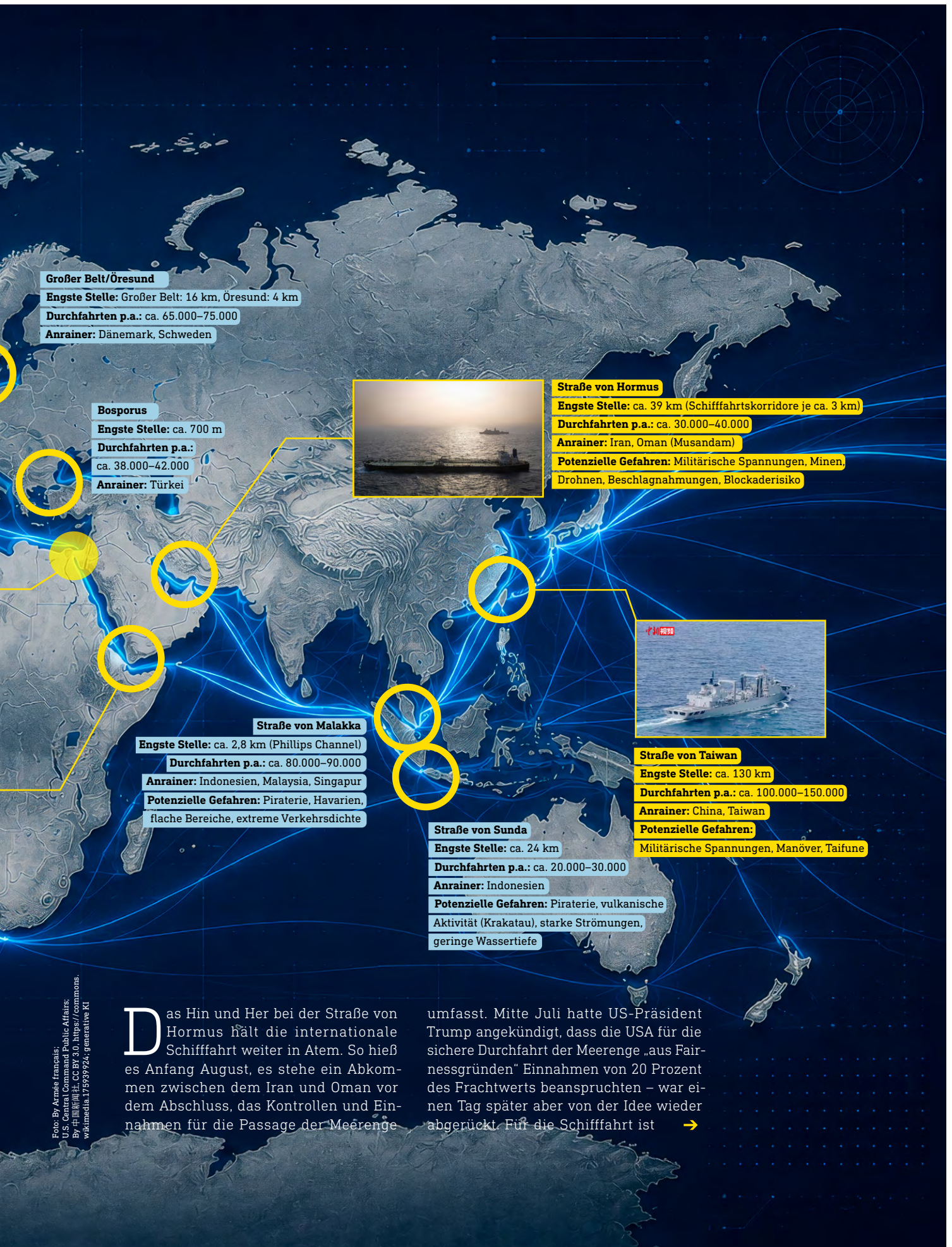
Engste Stelle: ca. 26 km

Schiffsdurchfahrten p.a.:

ca. 20.000–25.000

Anrainer: Dschibuti, Eritrea, Jemen

Potenzielle Gefahren: Huthi-Angriffe, Piraterie, militärische Konflikte, Minen



Das Hin und Her bei der Straße von Hormus hält die internationale Schifffahrt weiter in Atem. So hieß es Anfang August, es stehe ein Abkommen zwischen dem Iran und Oman vor dem Abschluss, das Kontrollen und Einnahmen für die Passage der Meerenge

umfasst. Mitte Juli hatte US-Präsident Trump angekündigt, dass die USA für die sichere Durchfahrt der Meerenge „aus Fairnessgründen“ Einnahmen von 20 Prozent des Frachtwerts beanspruchten – war einen Tag später aber von der Idee wieder abgerückt. Für die Schifffahrt ist ➔



Wir haben **Sabotageakte, Spionageaktivitäten, GPS-Störungen, das Eindringen von Drohnen und Kampfflugzeugen** in den NATO-Luftraum, die Durchfahrt der **russischen Schattenflotte** sowie **russische Forschungsschiffe** in der Nähe kritischer **Infrastrukturen** beobachtet.“

Bundesaußenminister Johann Wadepuhl (CDU)



Foto: Tobias Koch

→ eine solche Einschränkung der freien Seewege vollkommen inakzeptabel.

| Freie Durchfahrt | Die Straße von Hormus gehört zu den wichtigsten internationalen Schifffahrtsrouten und ist von erheblicher Bedeutung für den Welthandel und die globale Energieversorgung. „Das internationale Seerecht gewährleistet Schiffen das Recht auf Transitudurchfahrt durch Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen. Allein für die Ausübung dieses Rechts dürfen keine Maut, Transitgebühren oder vergleichbare Abgaben erhoben werden“, sagt Dr. Martin Kröger,

Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder (s. Kommentar S. 17).

Der VDR appelliert daher an alle beteiligten Staaten, die Freiheit der Schifffahrt und das Recht auf ungehinderte Transitudurchfahrt zu achten. „Handelsschiffe müssen die Straße von Hormus sicher und ohne unzulässige Beschränkungen oder Gebühren passieren können“, so Kröger. In einem gemeinsamen offenen Brief an UN-Generalsekretär António Guterres und den Generalsekretär der Weltschifffahrtsorganisation IMO, Arsenio Dominguez, erklärten führende Reederverbände wie ICS, BIMCO, CLIA und ECSA: „Die Sicherheit

der Seeleute, die den globalen Handel ermöglichen, sollte nicht verhandelbar sein. Ebenso gilt dies für die Freiheit der Schifffahrt. Die Fähigkeit von Handelsschiffen, internationale Wasserstraßen sicher, planbar und ohne unnötige Behinderungen zu befahren, ist von grundlegender Bedeutung für widerstandsfähige Lieferketten, wirtschaftliche Stabilität und Energiesicherheit. Die Einführung obligatorischer Transitgebühren oder Dienstleistungsgebühren, die de facto Mautgebühren sind, durch die Straße von Hormus würde eine erhebliche Abweichung von der etablierten internationalen Praxis darstellen. Abgese-

Internationales Recht: Transitgebühr unzulässig

••• Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) ist der internationale Rechtsrahmen für die Nutzung der Meere. Es legt die Rechte und Pflichten der Staaten fest und regelt unter anderem die Schifffahrt durch Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen. UNCLOS ist ein umfassendes völkerrechtliches Übereinkommen, das wesentliche Regeln des bestehenden Seevölkerrechtsgewohnheitsrechts kodifiziert und zugleich das internationale Seerecht fortentwickelt.

UNCLOS ist gewissermaßen das Grundgesetz der Meere. Nach internationalem Recht gibt es keine Rechtsgrundlage dafür, allein für die Ausübung des Rechts auf Transitudurchfahrt eine Maut oder Gebühr zu

erheben. Gebühren dürfen nur erhoben werden, wenn ein Schiff tatsächlich eine konkrete Dienstleistung in Anspruch nimmt – das gilt für einige Wasserstraßen, etwa den Suez- und den Panamakanal. Hierbei handelt es sich um künstlich



angelegte Kanäle, die innerhalb des Hoheitsgebiets Ägyptens bzw. Panamas liegen und ihren jeweiligen nationalen Rechtsordnungen unterliegen.

Für internationale Meerengen wie die Straße von Hormus gelten hingegen Regeln des internationalen Rechts – insbesondere UNCLOS. Das betrifft unter anderem auch für die Straße von Malakka und Singapur, die Bab al-Mandab-Straße am Eingang zum Roten Meer und zum Suezkanal, die Straße von Gibraltar sowie den Ärmelkanal – allesamt maritime Schlüsselrouten von globaler Bedeutung.

Instanz. Der Internationale Seegerichtshof agiert auf der Basis des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, das am 16. November 1994 in Kraft getreten ist.

UKMTO WARNING

106-26 - ATTACK

Report Date:	Report Time:	Issue Date:	Source
05 AUG 2026	1430UTC	05 AUG 2026	Master

UKMTO has received a report of an incident 95NM southeast of Aden, Yemen. The Master of a tanker reported hearing a loud explosion in close proximity to the vessel. All crew accounted for and safe. There is no environmental impact reported. Authorities are investigating. Vessels are advised to transit with caution and report any suspicious activity to UKMTO.



watchkeepers@ukmto.org
+44 (0)2392 222060
+44 7779 966976 | +44 7585 795608
www.ukmto.org

UKMTO
UK Maritime Trade Operations

Warnung. Das United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) Centre trägt zum Schutz wichtiger Handelsrouten bei, indem es Seeleuten, Reedereien und regionalen Behörden wesentliche Sicherheitsinformationen zur Verfügung stellt.

hen von den unmittelbaren finanziellen Auswirkungen auf den Welthandel würde dies einen Präzedenzfall schaffen, der den international anerkannten rechtlichen Rahmen für Meerengen, die der interna-

tionalen Schifffahrt und der Transitudurchfahrt dienen, untergraben könnte."

Unterdessen hat sich die Sicherheitslage in der Region wieder deutlich verschärft. So attackierten im Juli iranische Revolutionsgarden drei Rohöltanker und schließlich das unter zyprischer Flagge fahrende Containerschiff „GFS Galaxy“. Die mit dem Iran verbündeten jemenitischen Huthi-Milizen griffen zuletzt ebenfalls mit brutaler Gewalt in das Geschehen ein und verkündeten ein „maritimes Embargo“ gegen Saudi-Arabien. Sie schossen in der Folge zwei saudische Öltanker in Brand.

Das maritime Risikogebiet erstreckt sich mittlerweile vom südlichen Roten Meer bis in den Persischen Golf. Immerhin hatten die meisten Containerlinienreedereien die kurze Phase der Öffnung zwischen Ende Juni und Anfang Juli nutzen können, um Schiffe und Besatzun- ➔



Foto: NATO



Bei einem Konflikt sind **Seewege** in der Ostsee die **zentralen Versorgungsadern** Deutschlands."

General Ingo Gerhartz, Befehlshaber des Allied Joint Force Command in Brunssum.



ARNECKE
SIBETH
DABELSTEIN

Die Welt im Blick, im Norden verankert.
Wir beraten seit 96 Jahren in allen Bereichen des maritimen Wirtschaftsrechts.

Hamburg Leer Frankfurt Berlin München Dresden

asd-law.com



Betroffen. Der Hapag-Frachter „Münstlerland“ und die „Nordwind“ (Nordstern-Reederei) waren die beiden deutschen Einheiten, die als Teil der „Gelben Flotte“ jahrelang im „Großen Bittersee“ festlagen. Beide Schiffe konnten 1975 mit eigener Kraft die Krisenregion verlassen und wurden bei ihrer Rückkehr gefeiert.

Historische Blockade: Die „Gelbe Flotte“ im „Großen Bittersee“ (1967–1975)

●● Am 5. Juni 1967 fuhr ein Konvoi von 14 Frachtschiffen von Port Taufiq kommend den Suezkanal nordwärts, als der Sechstagekrieg zwischen Israel und den arabischen Staaten Ägypten, Jordanien und Syrien ausbrach. Die Schiffe gingen im „Großen Bittersee“, der breitesten Stelle im Kanal, vor Anker. Da der Kanal durch absichtliche

Schiffsversenkungen blockiert wurde, lagen die Schiffe auf unbestimmte Zeit fest. Der US-Tanker „Observer“ ankerte im Timsahsee.

Die insgesamt 15 Schiffe lagen von Juni 1967 bis Mai 1975 fast acht Jahre lang im Suezkanal fest. Ein Teil der Mannschaften konnte nach einigen Wochen die Schiffe verlassen,

der Rest wurde regelmäßig – halbjährlich – ausgetauscht. Durch den Sechstagekrieg wurden die Schiffe nicht in Mitleidenschaft gezogen, obwohl sie zeitweise im Kampfgebiet lagen. Während der Liegezeit in den Bitterseen brach jedoch 1973 der Jom-Kippur-Krieg aus, in dessen Verlauf der US-Frachter „African Glen“ von israelischen

Kampffjets versenkt wurde, da er von ägyptischen Soldaten als Beobachtungsposten für Spähauflklärung genutzt wurde.

Der Name „Gelbe Flotte“ für die Gruppe der Schiffe rührte von dem gelben Schimmer des Sandes her, der aus der Wüste durch den ständigen Wind auf die Decks der Schiffe geweht wurde.

Fotos: Wolfgang Fricke - Eigenes Werk, CC BY 3.0 (2)

→ gen aus der Meerenge in Sicherheit zu bringen – nach monatelanger Gefangenschaft. Die kritische Situation habe noch einmal die „strukturelle Bedeutung maritimer Nadelöhre und ihre zentrale Rolle für Schifffahrt und internationalen Handel“ unterstrichen, heißt es im aktuellen „Safety and Shipping Review“ des Versicherers Allianz Commercial. Die Störungen markierten den Übergang zu einer „neuen maritimen Ordnung“, die von zunehmenden Risiken entlang strategischer Seewege geprägt sei.

| Globale Risikogebiete | Dabei sind die Seegebiete im Nahen Osten nicht die einzige Krisenregion: Im Schwarzen Meer griffen die Kriegsparteien Russland und Ukraine wiederholt auch ausländische Frachter mit Drohnen an, darunter zuletzt auch ein Massengutfrachter mit deutschem Eigner. Auch gerade für den Getreideexport wichtige Häfen wie Odesa sind wieder häufig unter russischem Beschuss. „Nach den direkten Angriffen auf Frachtschiffe in der zweiten Julihälfte weigern sich Schiffseigner und Crews, die

Häfen in der Region anzulaufen“, berichtet der ukrainische Minister für Agrarpolitik und Ernährung, Taras Wyssozkyi. Aus der Schwarzmeerregion kommen 70 Prozent des Weizens für den Weltmarkt – entsprechend groß sind die Risiken für die globale Versorgung mit Nahrungsmitteln.

Auch vor Deutschlands Haustür wachsen die Gefahren: Der Ostseeraum ist laut Vizeadmiral Axel Deertz, Befehlshaber der deutschen Flotte, eine „Gegend, wo sich die sicherheitspolitische Lage spürbar verdichtet hat, wo ein potenzieller Gegner ziemlich potent unterwegs ist und zunehmend aggressiver auftritt“. Auch Bundesaußenminister Johann Wadepuhl bewertet die Region zunehmend als Konfliktzone: „Wir haben Sabotageakte, Spionageaktivitäten, GPS-Störungen, das Eindringen von Drohnen und Kampfflugzeugen in den NATO-Luftraum, die Durchfahrt der russischen Schattenflotte sowie das wiederholte Auftauchen russischer Forschungsschiffe in der Nähe kritischer Infrastrukturen beobachtet.“

Abfangoperation. US-Marinesoldaten der „Maritime Raid Force“ der 11. Marine Expeditionary Unit hindern im Juli einen iranischen Öltanker im Zuständigkeitsbereich des US-Zentralkommandos an der Weiterfahrt.



Foto: U.S. Central Command Public Affairs

Vor den Auswirkungen einer möglichen Blockade der dänischen Meerengen hatte auf der VDR-„Blue Night“ im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz bereits General Ingo Gerhartz, Befehlshaber des NATO-Kommandos für Mitteleuropa, gewarnt: Bei einem Konflikt mit Russland seien Seewege in der Ostsee die zentralen Versorgungsadern Deutschlands, Skandinaviens und des Baltikums – für den Soldaten- und Verwundetentransport, für militärische Systeme und für die Versorgung der Zivilbevölkerung. Entsprechend wichtig sei es, das maritime Nadelöhr „für den Schiffsverkehr offen zu halten“.

Beinahe im Schatten der aktuellen Krisenherde entwickelt sich der Konflikt zwischen China und Taiwan. Die zunehmenden Aktivitäten Pekings interpretieren viele Experten inzwischen als konkrete Proben für eine Blockade oder gar eine Invasion. Darauf, dass in der Region das Risiko einer militärischen Konfrontation ernst genommen wird, deuten auch Reaktionen der Nachbarstaaten hin: Japans Ministerpräsidentin Sanae Takaichi weitet den Verteidigungshaushalt massiv aus, der



Nach den **direkten Angriffen auf Frachtschiffe** in der zweiten Julihälfte weigern sich Schiffseigner und Crews, die Häfen in der Region anzulaufen.“

Taras Wysocky, ukrainischer Minister für Agrarpolitik und Ernährung

philippinische Verteidigungsminister erklärte, im Konfliktfall könne Manila nicht neutral bleiben. Eine Eskalation würde weitreichende Auswirkungen auf die Straße von Taiwan als wichtige Handelsroute haben.

„Heute ist es die Straße von Hormus, morgen möglicherweise die Straße von Malakka, die Taiwanstraße oder eine andere strategisch wichtige Meerenge. Internationale Seewege dürfen nicht zum Spielball geopolitischer Machtpolitik werden“, so VDR-Hauptgeschäftsführer Kröger. Angesichts aktueller Kriege und Handelskonflikte bewertet mehr als die Hälfte der Top-Entscheider von großen Unternehmen des produzierenden Gewerbes die Risiken durch mögliche Störungen von Transportwegen sowie durch Lieferengpässe bei Rohstoffen oder Zwischengütern als „groß“ oder „sehr groß“ – so das Ergebnis einer Allensbach-Umfrage im Auftrag des Bundesverbands der deutschen Industrie.

Das zeigt, wie wichtig eine freie und sichere Schifffahrt auch für die Versorgungssicherheit in Deutschland und Europa ist. |...



Meerengen sind keine Mautstellen

... Meerengen sind die Nadelöhre des Welthandels. Ob Straße von Hormus, Straße von Malakka oder Bab al-Mandab: Wird eine dieser Passagen blockiert, eingeschränkt oder politisch instrumentalisiert, sind die Folgen innerhalb kürzester Zeit weltweit zu spüren. Lieferketten geraten unter Druck, Energiepreise steigen, und Seeleute werden unverschuldet Gefahren ausgesetzt.

Die aktuellen Diskussionen über die Zukunft der Straße von Hormus berühren deshalb einen Grundpfeiler der internationalen Schifffahrt: das Recht auf freie Durchfahrt durch internationale Meerengen. Dieses Recht steht nicht zur politischen Disposition einzelner Küstenstaaten. Gebühren, die allein für die Durchfahrt verlangt werden, sind völkerrechtswidrig. Zulässig können lediglich Entgelte für konkret in Anspruch genommene Leistungen sein – etwa Lotsen- oder Schleppdienste –, nicht aber eine Maut für die Passage selbst.

Die Versuchung ist groß, die geografische Kontrolle über ein maritimes Nadelöhr als politische Waffe oder Einnahmequelle zu nutzen. Würde dieses Prinzip Schule machen, entstünde ein gefährlicher Flickenteppich aus Gebühren, Auflagen und willkürlichen Beschränkungen. Freier Welthandel wäre dann kaum noch möglich.

Die Haltung der Schifffahrt ist daher eindeutig: Meerengen sind keine Mautstellen und Handelsschiffe keine politischen Pfänder. Freie und sichere Seewege sind kein Privileg der Reedereien, sondern Voraussetzung für die Versorgung von Milliarden Menschen. Wer sie infrage stellt, trifft nicht nur einzelne Schiffe oder Staaten – sondern die gesamte Weltwirtschaft.

Dr. Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des VDR





PROFIL

Florian Hahn

- Geboren am 14. März 1974 in München
- 1995 Allgemeine Hochschulreife
- 1997 bis 2000 Mitarbeiter der Geschäftsführung, Gast Service AG
- 2000 bis 2002 Mitarbeiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Krauss-Maffei-Wegmann
- 2002 bis 2003 Studium zum Elektronikmarketing-Fachwirt an der Bayerischen Akademie für Werbung und Marketing (BAW)
- 2003 bis 2009 Stellv. Leiter Politik und Parteiarbeit, CSU, Landesgeschäftsführer, Junge Union Bayern
- Seit 2009 Mitglied des Deutschen Bundestages (Direktmandat, München Land)
- 2012 bis 2015 Dozent an der BAW
- 2014 bis 2018 Sprecher der CSU-Landesgruppe für Auswärtiges, Verteidigung, EU-Angelegenheiten, wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Menschenrechte und humanitäre Hilfe
- 2018 bis 2021 Europapolitischer Sprecher, 2021 bis 2025 Verteidigungspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion
- Seit Mai 2025 Staatsminister im Auswärtigen Amt

„Die Seewege müssen

| Position | Der Staatsminister im Auswärtigen Amt, Florian Hahn (CSU), über die Bedeutung der Schifffahrt und den Schutz maritimer Nadelöhre.

1 Deutschland ist eng mit Märkten und Partnern auf der ganzen Welt verbunden. Die deutsche Handelsflotte transportiert Güter rund um den Globus und trägt damit maßgeblich zu Wohlstand und Versorgung in Deutschland bei. Welche Bedeutung haben vor diesem Hintergrund offene Seewege und die Schifffahrt?

Der Beitrag der deutschen Seeschifffahrt für das Wohlergehen unserer Volkswirtschaft ist erheblich: Zwei Drittel des deutschen Außenhandels werden über den Seeweg abgewickelt. Die über 290 Reedereien und ihre mehr als 1.800 Schiffe sind Lebensadern unseres internationalen Handelsnetzes und unserer Lieferketten. Sie sichern nicht nur die Versorgung Deutschlands mit lebenswichtigen Gütern und Rohstoffen, sondern setzen auch die Exporte der deutschen Wirtschaft um. Ohne diese Branche ginge es schlicht nicht. Die deutsche Handelsflotte ist damit elementarer Bestandteil deutscher und europäischer Wirtschaftssicherheit. Sie trägt entscheidend dazu bei, unsere Versorgungsketten resilienter zu halten, strategische Abhängigkeiten zu reduzieren und unsere wirtschaftliche Handlungsfähigkeit zu sichern. Gerade in einer zunehmend fragmentierten Weltwirtschaft brauchen wir leis-

tungsfähige maritime Strukturen, um unsere Handelsbeziehungen zu diversifizieren, neue Partnerschaften weltweit aufzubauen und unabhängiger von einzelnen Ländern und Lieferwegen zu werden. Umso wichtiger ist es, dass Seewege offen sind und offen bleiben. Genau hierfür setzt sich die Bundesregierung angesichts der vielen Krisen unserer Zeit entschieden ein.

Lassen Sie mich an dieser Stelle einen großen Dank aussprechen für den besonderen Beitrag, den die maritime Wirtschaft in Deutschland insgesamt zur Stärkung unserer politischen und wirtschaftlichen Resilienz leistet. Zu ihr gehören neben den Reedereien die Werften, unsere See- und Binnenhäfen, der Schiffsmaschinenbau, die zahlreichen Zulieferer, die Versicherungs- und Logistikdienstleister, die Branchenverbände sowie natürlich die über 400.000 Beschäftigten, die im maritimen Sektor tätig sind.

2 Die Entwicklungen im Roten Meer und im Golf haben gezeigt, wie stark geopolitische Spannungen die internationale Schifffahrt und damit den Welthandel beeinflussen können. Welche Rolle spielt die Sicherung der Freiheit der Schifffahrt für die deutsche Außenpolitik?

Freie Seewege zu gewährleisten, ist ein klares Anliegen der Bundesregierung – im Sinne ihrer Leitlinien: Sicherheit, Freiheit und Wohlstand. Besonderes Augenmerk müssen wir auf die maritimen Nadelöhre legen, also die Meerengen und Schifffahrtskanäle, die für den deutschen Seehandel zentral sind. Sie sind Flaschenhälse, durch die der Großteil unserer Im- und Exporte abgewickelt

wird. Für die deutsche Außenwirtschaftspolitik stehen vor allem der Suezkanal, das Rote Meer und der Bab al-Mandab, die Straßen von Hormus, Malakka, Singapur und Taiwan sowie der Panamakanal im Fokus.

Der Schutz dieser maritimen ‚choke points‘ garantiert Versorgungssicherheit, Preisstabilität und wirtschaftliches Wachstum in Deutschland und Europa. Das hat sich in den vergan-

Foto: Cosima Hölt



offen bleiben!“

genen Jahren eindrucksvoll im Energiesektor gezeigt. Als Konsequenz des völkerrechtswidrigen russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine wurde Deutschlands Import von Kohle, Öl und Gas/LNG in kürzester Zeit diversifiziert – nicht zuletzt durch die Erschließung neuer Importquellen auf dem Seeweg. Diese haben uns geholfen, temporäre Preisspitzen bei Öl und Gas abzufedern, Lieferengpässe zu vermeiden und die Energiepreise für Verbraucherinnen und Verbraucher zu stabilisieren. Ohne die maritime Wirtschaft hätten wir die erheblichen Abhängigkeiten von Energieimporten aus Russland nicht so schnell reduzieren können. Gleichzeitig ist es gelungen, die russischen Einnahmen aus dem Verkauf von Kohle, Öl und Gas signifikant zu senken und die Kosten für Russlands Kriegsführung in die Höhe zu schrauben.

Maritime Nadelöhre haben überdies eine außen- und sicherheitspolitische Bedeutung. Ihr zuverlässiges Funktionieren ist kritisch im Krisenfall und unabdingbar für den Schutz unserer Sicherheit, unserer Freiheit und unseres Wohlstands. Der schnelle und verlässliche Transport von Gütern auf dem Seeweg gewährleistet unsere Resilienz und unsere Verteidigungsfähigkeit.

Deshalb müssen wir in Zukunft, gerade mit Blick auf Bedrohungen aus Russland, aber auch angesichts der Konflikte in Nahost und Ostasien, die Sicherung der freien Schifffahrt noch stärker ins Zentrum unseres Handelns stellen. Das gilt natürlich auch für die ‚choke points‘ vor unserer Haustür: die Schifffahrtsstraßen in der Nord- und Ostsee, den Nord-Ostsee-Kanal und den Ärmelkanal.

Die Freiheit der Schifffahrt ist keine Selbstverständlichkeit – das hat der Bundeskanzler auf der Maritimen Konferenz in Emden im April besonders betont. Die internationale Ordnung wird volatiler. Neue Dynamiken bilden sich heraus, bisherige Gewissheiten und Regeln der internationalen Kooperation werden von einigen Akteuren bewusst infrage gestellt.

Das bringt neue Unsicherheiten mit sich. Ein Beispiel: Schattenflotten unterlaufen gezielt Sicherheits- und Umweltstandards sowie rechtlich gültige Sanktionsregime. Das zeigt: Der Schutz des völkerrechtlichen Prinzips der freien Seeschifffahrt ist eine Aufgabe, die sich täglich aufs Neue stellt, gerade für uns im Auswärtigen Amt. Ihrer nehmen wir uns mit Nachdruck an.

3 | Deutsche Reedereien sind weltweit aktiv und ihre Besatzungen auf allen Weltmeeren unterwegs. Wie unterstützt das Auswärtige Amt die Interessen der deutschen Schifffahrt im Ausland und steht ihr in Krisensituationen zur Seite?

Ein zentrales Ziel der Außen- und Sicherheitspolitik der Bundesregierung, aber auch unserer interessengeleiteten Außenwirtschaftspolitik ist es, die internationalen Seewege gegen Angriffe und unberechtigte Kontrollversuche zu schützen.

Rechtliche Grundlage unserer maritimen Außenpolitik ist dabei das internationale Seevölkerrecht. Im Kern steht dabei das UN-Seerechtsübereinkommen, das den maßgeblichen völkerrechtlichen Rechtsrahmen für die Nutzung und den Schutz der Meere bildet.

Das Auswärtige Amt setzt sich daher intensiv für die universelle Geltung, die wirksame Umsetzung sowie die Fortentwicklung des Seerechts ein. Unsere Stärkung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) ist dabei ein konkreter Beitrag, um globale Regeln gemeinsam durchzusetzen. Mit Hamburg hat ja auch der Internationale Seegerichtshof, der über Streitigkeiten zum Seerecht entscheidet, seinen Sitz in Deutschland.

Inakzeptabel ist die iranische Blockade der Straße von Hormus. Iran hat die Weltwirtschaft in Geiselschaft genommen und

stellt die freie, sichere und gebührenfreie Seeschifffahrt in der Region gezielt infrage, was Deutschland als Exportnation besonders trifft. Der jüngste Versuch der Iran-nahen Huthis, auch den Bab al-Mandab selektiv zu blockieren, könnte die Lage am Golf noch weiter verschärfen.

Seit Konfliktbeginn lässt die Bundesregierung keine Gelegenheit ungenutzt, zusammen mit unseren Partnern darauf zu drängen, die Freiheit der Schifffahrt in der Region wieder zu gewährleisten. Gemeinsam wenden wir uns gegen Irans Versuch, die Kontrolle über die Meerenge zu erlangen und Gebühren für ihre Nutzung zu erheben.

Auch mit unseren Partnern in der Golfregion sind wir uns einig, dass die iranischen Angriffe gegen zivile Schiffe aufs Schärfste zu verurteilen sind. Ein belastbarer Waffenstillstand ist die Bedingung dafür, dass sich der zivile Schiffsverkehr in der Straße von Hormus wieder normalisiert und die Handelsschifffahrt wieder Vertrauen fasst.

Ein wichtiger Beitrag dazu könnte eine deutsche Beteiligung an einer möglichen multinationalen Mission in der Straße von Hormus sein. Sobald die Voraussetzungen

dafür erfüllt sind, werden wir uns damit intensiv auseinandersetzen. Dafür erforderlich sind insbesondere ein Ende der Kampfhandlungen, ein rechtlicher Rahmen und ein Mandat des Deutschen Bundestages.

Am Bab al-Mandab, im Roten Meer und am Golf von Aden beteiligt sich die deutsche Bundeswehr bereits seit 2024 an der EU-geführten maritimen Operation „Aspides“. Sie hat die Aufgabe, zum Schutz der Freiheit der Schifffahrt und der Sicherheit des Seeverkehrs dort beizutragen.

Für unsere Arbeit ist der vertrauensvolle Austausch mit dem Verband Deutscher Reeder sehr wichtig. In den letzten Monaten konnten wir so unser Lagebild über die vom Konflikt betroffenen Schiffe mit Deutschland-Bezug maßgeblich optimieren, unter anderem zur Zahl deutscher Staatsangehöriger. Dem VDR möchte ich für diese Unterstützung ausdrücklich danken!

Die maritime Wirtschaft ist von wachsender Bedeutung für unsere Krisenvorsorge und die Stabilität unserer Wirtschaft. Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit!

Hightech in Hamburg

| SMM 2026 | Anfang September trifft sich auf der Weltleitmesse wieder das weltweite Who's who der maritimen Wirtschaft. Eine gute Gelegenheit, technische Innovationen zu erleben und Kontakte zu knüpfen. Der VDR ist prominent vertreten. Text: Hanns-Stefan Grosch

Für die globale Schifffahrt ist Hamburg nur ein Hafen unter vielen – denn auch wenn die Hansestadt zuletzt Marktanteile hinzugewinnen konnte, steht sie etwa im Ranking der weltweiten Containerhäfen lediglich auf dem 26. Platz.

Und doch wird sie alle zwei Jahre zur maritimem Metropole Nummer 1. Hintergrund ist die SMM, die Weltleitmesse der Branche. Klar, es gibt auch die Posidonia in Athen, die NorShipping in Oslo und die Marintec in Shanghai, aber die SMM mit ihren mehr als 2.200 Ausstellern und etwa 48.000 Fachbesuchern aus über 100 Ländern ist etwas ganz Besonderes – gerade auch für die Verantwortlichen deutscher Reedereien, die sich in den Messehallen über neue Produkte und Dienstleistungen im maritimen Sektor informieren können. Auch der Verband Deutscher Reeder (VDR) zeigt auf der SMM Flagge: Präsidentin Dr. Gaby Bornheim, Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger und weitere Akteure bringen die Positionen der deut-

schen Reeder in die Diskussionen auf den Fachveranstaltungen ein (s. Kasten S. 21).

| Nachhaltige Unterstützung | Zwar kommen die meisten Handelsschiffe schon seit Jahrzehnten überwiegend von asiatischen Werften, aber europäische Zulieferer haben einen gewichtigen Anteil an der Wertschöpfung – und die Auftraggeber bei der Ausrüstung ihrer Schiffe ein gehöriges Wörtchen mitzureden. Beispiel Deutschland: Nach Angaben des Maschinenbauverbands VDMA beträgt die Exportquote im Segment „Marine Equipment and Systems“ rund 80 Prozent. „Das belegt die internationale Wettbewerbsfähigkeit sowie die hohe Nachfrage nach deutschen Pro-

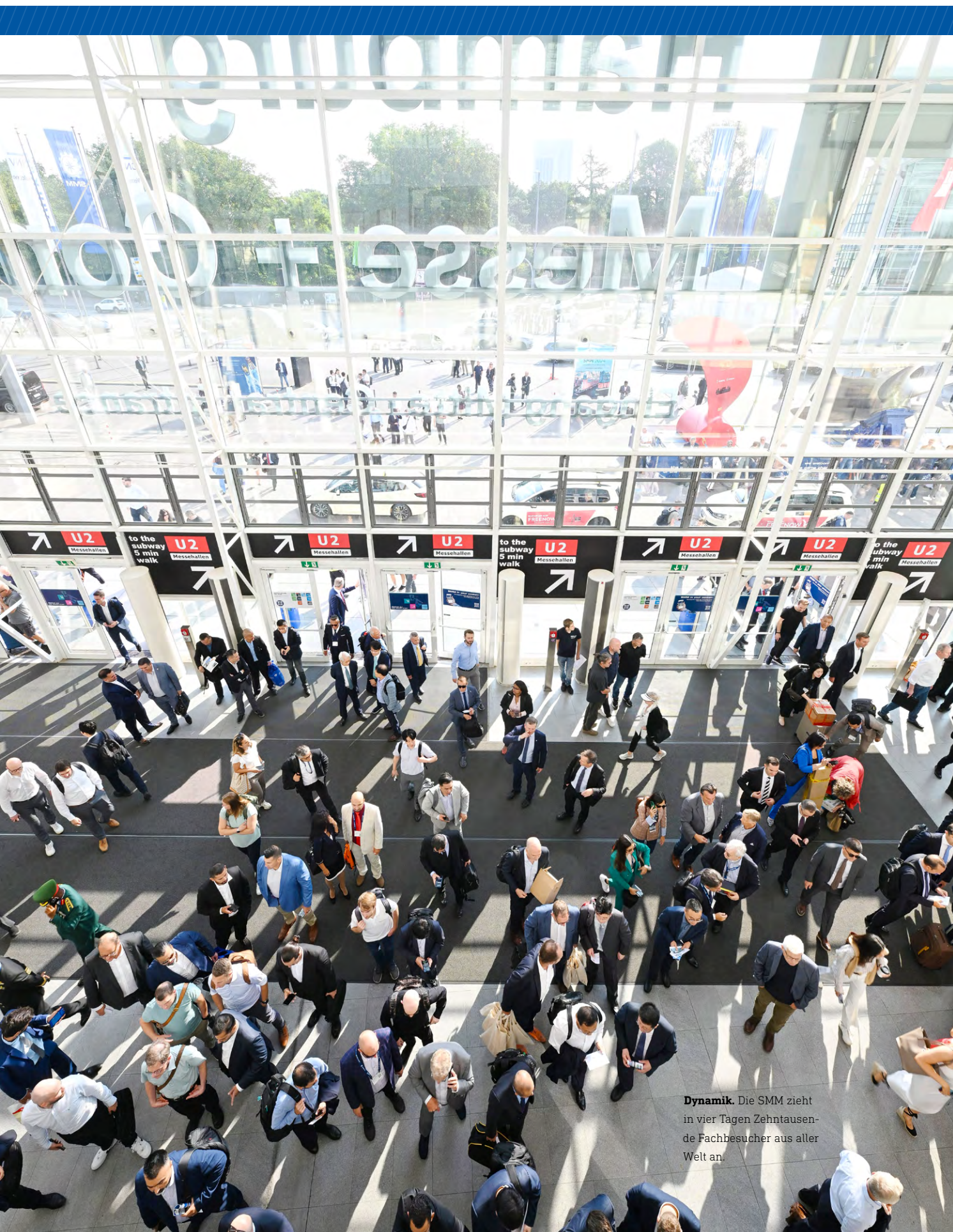
dukten und Lösungen aus dem maritimen Zuliefersektor“, sagt Martin Johannsmann, Geschäftsführer der SKF Marine GmbH und Vorstandsvorsitzender der AG Marine Equipment and Systems. Ein typisches Beispiel ist die ehemalige VW-Tochter Everllence (früher MAN). Die Augsburger sind Weltmarktführer bei Schiffsmotoren und ein wichtiger Partner für die Reedereien auf dem Weg zur Dekarbonisierung der Schifffahrt.

Die bleibt eines der wichtigsten Themenfelder der maritimen Leistungsschau. Allerdings ist neben alternativen Brennstoffen die kontinuierliche Steigerung der Effizienz sowohl bei Neubauten als auch – im Rahmen von Nachrüstungsmaß- ➔



Symbolik. Traditionell begrüßt die Besucher vor den Messehallen ein riesiger Schiffspropeller des Marktführers MMG.

Fotos: ©Hamburg Messe und Congress/Rolf Orzipka/ Michael Zapf



Dynamik. Die SMM zieht in vier Tagen Zehntausende Fachbesucher aus aller Welt an.

Retrofit. Die Reederei Hapag-Lloyd und der Schiffseigner Seaspan haben bei ihrem Methanol-Nachrüstungsprogramm einen wichtigen Meilenstein erreicht:

Die „Seaspan Yangtze“ bekam als erstes von fünf 10.100-TEU-Charter-Schiffen einen Dual-Fuel-Motor von Everllence.

→ nahmen – bei der fahrenden Flotte noch stärker in den Fokus gerückt. Ein niedriger Verbrauch wird umso wichtiger, wenn nicht klar ist, auf welchen alternativen Brennstoff es in der globalen Schifffahrt hinausläuft und wie es um die Versorgungssicherheit bestellt sein wird. Denn auch wenn die IMO-Mitglieder sich noch nicht auf einen festen Fahrplan und eine globale CO₂-Abgabe einigen konnten: Das Net-Zero-Ziel 2050 steht – und der Treibstoff der Zukunft wird mit Sicherheit erheblich teurer sein als der konventionelle von heute.

„Die Schifffahrt befindet sich derzeit an einem sehr interessanten Punkt. Wir erleben aus erster Hand, welchen enormen Einfluss geopolitische Entwicklungen auf die Schifffahrt haben können – sowohl auf die kommerzielle Seite als auch auf die internationalen regulatorischen Rahmenbedingungen“, sagt Rasmus Stute, Area Manager Germany bei DNV Maritime. Dekarbonisierung bleibe alternativlos: „Mit Blick auf die Regulierung handelt es sich eher um eine Bremsschwelle als um eine Mauer. Gleichzeitig unterstreicht dies, wie wichtig es ist, bei den Entscheidungen von heute ausreichend Flexibilität einzuplanen. Die SMM ist der Ort, an dem die Branche genau diese Fragen gemeinsam diskutiert“ – zum Beispiel mit Verantwortlichen des chinesischen Schiffbauverbands CANSI, mit dem DNV und der Verband Deutscher



Foto: Hapag-Lloyd © Hamburg Messe und Congress / Ibrahim Ot

Reeder auf der SMM den ersten China-Europa Maritime Summit veranstalten.

| Praktischer Nutzen | Viele Schifffahrtsunternehmen fahren schon mehrgleisig und sammeln bereits Erfahrungen mit unterschiedlichen Antriebstechnologien – von LNG über Methanol oder Biofuels bis zur Windunterstützung. Dazu kommen zahlreiche smarte Tools, die die Performance der einzelnen Schiffe und der Flotte verbessern. Gebündelt wird das erstmals im „Energy Efficiency Hub“ in Halle 2.

„Aus Sicht einer Reederei schaffen Innovationen nur dann einen Mehrwert, wenn sie im täglichen Betrieb funktionieren. Die Technologien, die wir benötigen, müssen die Effizienz steigern, die Sicherheit erhöhen und eine wirtschaftlich tragfähige De-

karbonisierung unterstützen“, sagt Silke Lehmköster, Flottenchefin der Hamburg Containerlinienreederei Hapag-Lloyd. „Sie sollten zudem das Leben und Arbeiten an Bord für Seeleute erleichtern, die diese Systeme letztlich jeden Tag bedienen. Gleichzeitig haben jüngste geopolitische Entwicklungen gezeigt, dass Resilienz zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor für globale Lieferketten geworden ist. Das macht die Zusammenarbeit innerhalb der maritimen Branche wichtiger denn je.“

Kooperation organisieren, auch international und interdisziplinär: Dafür bietet eine Messe wie die SMM günstige Voraussetzungen – vom Fachgespräch am Messestand bis zum zwanglosen Austausch im Rahmen des Formats „Wine o'clock“, das jeden Messetag abschließt. Als Forum für Wissenstransfer dienen auch die verschie-

1. MARE FORUM GERMANY

Maritimes Europa stärken

••• Im Vorfeld der SMM findet das erste Mare Forum in Deutschland statt. Übergreifendes Thema ist die Stärkung der globalen maritimen Wettbewerbsfähigkeit Europas – praktisch, strategisch und nachhaltig. VDR-Präsidentin Gaby Bornheim hält eine Keynote, VDR-Hauptgeschäftsführer Martin Kröger hat den Konferenzvorsitz und moderiert die Session „Regulations Ahead – New policy initiatives and trends supporting EC maritime Competitiveness“. Zu den prominenten Panelisten zählt Sotiris Raptis, Generalsekretär des europäischen Reederverbands ECSA.

www.mareforum.com

Akteure. VDR-Hauptgeschäftsführer Kröger und ECSA-Generalsekretär Raptis.



Fotos: VDR/Bina Engel; ECSA

Präsenz. VDR-Präsidentin Gaby Bornheim vertritt die deutschen Reeder unter anderem bei der hochkarätig besetzten Eröffnungsveranstaltung der SMM.



denen Konferenzen, die – mit Ausnahme des Tradewind Shipowners Forum – für alle Messebesucher frei zugänglich sind.

Auf den entsprechenden Bühnen in den Messehallen diskutieren Expertinnen und Experten über unterschiedliche Themenfelder, die für die Entwicklung der Branche wichtig sind. „Digitalisierung, Dekarbonisierung und Resilienz: In Hamburg gestalten die Verantwortlichen gemeinsam die Zukunft der Schifffahrt“, sagt Claus Ulrich Selbach vom Veranstalter Hamburg Messe und Congress.

| Maritime Chancen | Die Zukunftsfähigkeit der Branche entscheidet sich auch an der Attraktivität für Nachwuchs- und Fachkräfte: Auf dem Maritime Career Market am 3./4. September zeigen Unternehmen und Hochschulen Ausbildungswege und

Karrieremöglichkeiten in der maritimen Wirtschaft auf. Darunter sind traditionell auch einige Reedereien, die spannende Berufsbilder in der Schifffahrt vorstellen. Studierende und Schülerinnen und Schüler haben dazu freien Eintritt.

Dass die Gewinnung von Nachwuchs inzwischen zu einer gemeinsamen Aufgabe der maritimen Branche geworden ist, zeigt auch die neue Image- und Nachwuchskampagne des Deutschen Maritimen Zentrums (DMZ). Sie feiert im Rahmen des Panels „Ship your Talent“ ihren offiziellen Auftakt.

Auch VDR-Ausbildungsreferent Holger Jäde macht sich auf der SMM für Berufe an Bord stark. Die Erfahrung zeigt: Nicht selten entstehen aus dem direkten Kontakt zwischen Branchenvertretern und Absolventen ganz konkrete Zukunftspläne. |...

Anschaung. Es macht den besonderen Reiz der SMM aus, dass sich an den Ständen viele Technologien hautnah erleben lassen.



Fotos: © Hamburg Messe und Congress/ Rene Zieger

Nachwuchsgewinnung. Auf dem Maritime Career Market stellt der Verband Deutscher Reeder Berufsbilder und Karrierechancen in der Schifffahrt vor.



Der VDR auf der SMM

... **Messestart** ist am 1. September: VDR-Präsidentin Gaby Bornheim nimmt an der Eröffnungs-Pressekonferenz teil. Anschließend ist sie Gesprächspartnerin beim Opening-SMM-Panel unter dem Motto „From Steel to Software“.

... Auf dem renommierten **Tradewind Shipowners Forum** hält Gaby Bornheim eine Keynote.

... Um die **Maritime Industriestrategie der EU** geht es auf der Open Stage in Halle B2. Die Haltung der deutschen Reeder dazu erläutert VDR-Präsidiumsmitglied Dr. Arnt Vespermann (Offen Group).

... Auf dem **Xinde Marine Forum** moderiert VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger das Panel zum Thema „Cultivating Resilience and Flexibility in Uncertain Times“. U.a. auf dem Podium: Constantin Baack, CEO von MPC Container Ships, und Helge Bartels, COO der Reederei Bernhard Schulte.

... Beim von der Beratungs- und Klassifikationsgesellschaft DNV und vom VDR gemeinsam organisierten **China-Europe Summit** hält Präsidentin Bornheim eine Keynote. Hauptgeschäftsführer Kröger moderiert das Panel „Industry Development and Cooperation — Key Initiatives“.

... Unter anderem mit der Sicherung freier Seewege beschäftigt sich die **Konferenz zur maritimen Sicherheit und Verteidigung, MS&D**. Das erste Panel behandelt Europas maritime Fähigkeiten. Mit dabei ist u.a. Irina Haesler, Mitglied der Geschäftsleitung und Leiterin der Brüsseler Vertretung des VDR.

... Hauptgeschäftsführer Kröger hält eine Keynote beim gemeinsamen „**Networking-Cocktail**“ von VDR und dem japanischen Schiffszuliefererverband JSMEA.

| MARKTBERICHT |

Flottenwachstum zieht an

••• Die Welthandelsflotte ist gegenüber dem Vorquartal um 4,7 Prozent gewachsen. Insbesondere in den Segmenten Tanker und Stückgutfrachter wurden neue Einheiten abgeliefert. Das immer schnellere Wachstum der Flotte nähert sich somit wieder den Werten an, die Ende 2024 erwartet wurden. Das starke Wachstum ist angesichts einer Entwicklung der Weltwirtschaft um 3,0 Prozent auf globaler Ebene bemerkenswert – denn es bedeutet, dass die Kapazitäten stärker zunehmen als der Welthandel, für den der IWF 2026 ein Wachstum von 3,5 Prozent erwartet.

Angesichts der weltweiten Krisenherde, insbesondere in der Region um das Rote Meer, kann eine große Flotte als Indikator für die Erwartung weiterer Disruptionen/Unsicherheiten und anhaltend hoher Kraftstoffpreise interpretiert werden. Für 2027 erwartet der IWF wieder ein Anziehen der Weltwirtschaft und des Welthandels, was die Effekte einer deutlich wachsenden Flotte wieder etwas abmildern könnte.

Geopolitik beherrscht weiter den Markt

Die Fortsetzung der kriegerischen Auseinandersetzung zwischen den USA und dem Iran stellt nach wie vor viele Segmente der Schifffahrt vor Herausforderungen. Eine Lösung des Konflikts, die sich mit der Unterzeichnung eines Memorandums im Juni abzeichnete, wird mittlerweile als gescheitert angesehen. Zwar

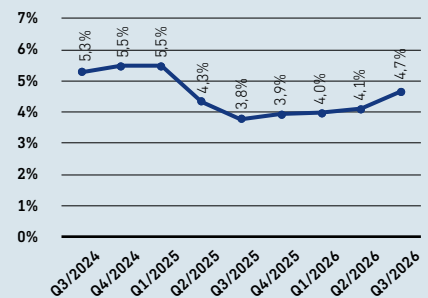
haben zivile Passagen durch die Straße von Hormus wieder etwas zugenommen, bleiben allerdings auf einem geringen Level.

Die Disruptionen haben direkte Auswirkung auf die Ladungsvolumina in Energiesegmenten (Rohöl, Ölprodukte, LNG und Kohle) und wirken über erhöhte Kraftstoffpreise indirekt als Treiber von Frachtraten. Eine eindeutige und vor allem langfristige Beilegung des Konflikts ist derzeit nicht absehbar. Klar dürfte jedoch sein, dass ein Fortdauern der Krise dazu führen könnte, dass Staaten alternative Konzepte zur Sicherung der Energieversorgung ergründen, wenn die Schifffahrt sie aufgrund geopolitischer Verwerfungen nicht mehr im notwendigen Maß gewährleisten kann.

Grüne Schifffahrt noch ein Thema?

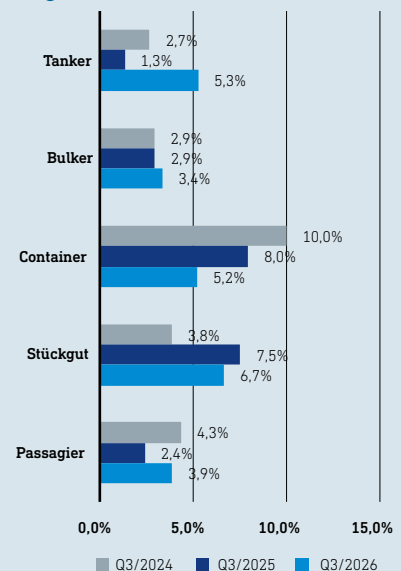
Auch wenn mittlerweile etwas aus dem Fokus der Öffentlichkeit verdrängt, steigt die Anzahl an Schiffen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden können, von Quartal zu Quartal – sowohl im Orderbuch als auch in der Flotte. Auch die Anzahl an Schiffen in der Flotte, die mit Abgasnachbehandlungsanlagen wie einem Scrubber ausgestattet sind, wächst. Zwar scheint das Momentum der grünen Schifffahrt etwas nachgelassen zu haben, doch die Experten von Clarkson vermelden, dass etwa die Hälfte der Flotte mit Technologien zur Energieeinsparung ausgestattet ist.

Flottenwachstum (BRZ) insgesamt



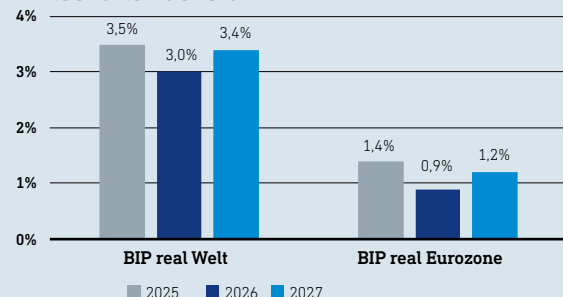
Quelle: ISL auf Basis von Clarksons Research, Juli 2025

Flottenwachstum nach Segmenten



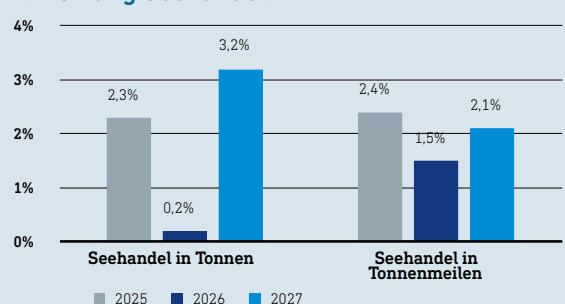
Quelle: ISL auf Basis von Clarksons Research, Juli 2026

Wirtschaftswachstum



Quelle: ISL auf Basis von IMF World Economic Outlook, Juli 2026

Entwicklung Seehandel



Quelle: Clarksons Research, Shipping Review & Outlook, Juli 2026

DIE LAGE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT IM ÜBERBLICK

ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE



36%



55%

CONTAINERSCHIFFE

Containerflotte zeigt Resilienz

Die weltweite Containerflotte ist wieder größer geworden. Die um knapp 60 Einheiten gewachsene Flotte hat ihre effektive Kapazität um 1,4 Prozent auf 33,7 Millionen Standardcontainer (TEU) erhöht. Das durchschnittliche Containerschiff ist nur geringfügig größer, jedoch älter geworden. Mit durchschnittlich 14,4 Jahren sind Containerschiffe knapp ein halbes Jahr älter, als sie es noch vor einem Jahr gewesen sind. Dieses wachsende Alter deutet auf eine größer werdende Flotte hin, in der Schiffe länger betrieben werden. Dieses Verhalten wird als Reaktion auf die anhaltenden Krisen mit der Notwendigkeit, einzelne Regionen zu umfahren, verstanden.

Das Orderbuch bleibt weiterhin gut gefüllt und umfasst im Vergleich zum Vorquartal 15,4 Prozent mehr Schiffe. Dabei zeigt sich weiterhin ein Trend zu kleineren Einheiten, die eine größere Flexibilität bieten. Kamen bestellte Containerschiffe im Vorjahr noch auf durchschnittlich über 10.000 TEU, liegt die Durchschnittsgröße aktuell bei knapp 7.800 TEU. Die Charter-

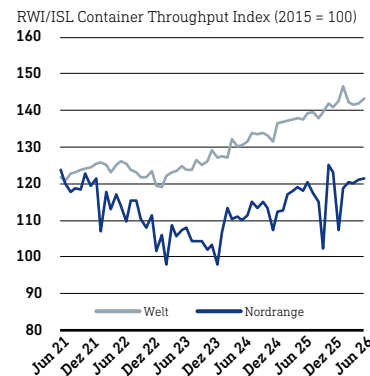
raten verzeichnen durch alle Schiffsgrößen hinweg ein stabiles, seit 2024 anhaltendes Wachstum.

Risikoregion Rotes Meer

Anfang Juli hatten die USA und der Iran ein „Memorandum of Understanding“ unterzeichnet, das einen schrittweisen Übergang zur Einstellung der kriegerischen Auseinandersetzungen und die Öffnung der Straße von Hormus für die zivile Schifffahrt bewirken sollte. Doch seither ist diese Vereinbarung bereits mehrfach gebrochen worden.

Die Situation in der Golfregion und im Roten Meer ist damit weiterhin von Unsicherheiten geprägt, die auch die Containerschifffahrt auf mehreren Ebenen unter Druck setzen. Zum einen bleibt die Schifffahrtsstraße ein faktisch nicht sicher befahrbares Gewässer, weshalb Alternativen zum Seetransport von Gütern geprüft werden. Zum anderen machen die in der Folge des Konflikts gestiegenen Kraftstoffpreise den Containerreedereien zu schaffen.

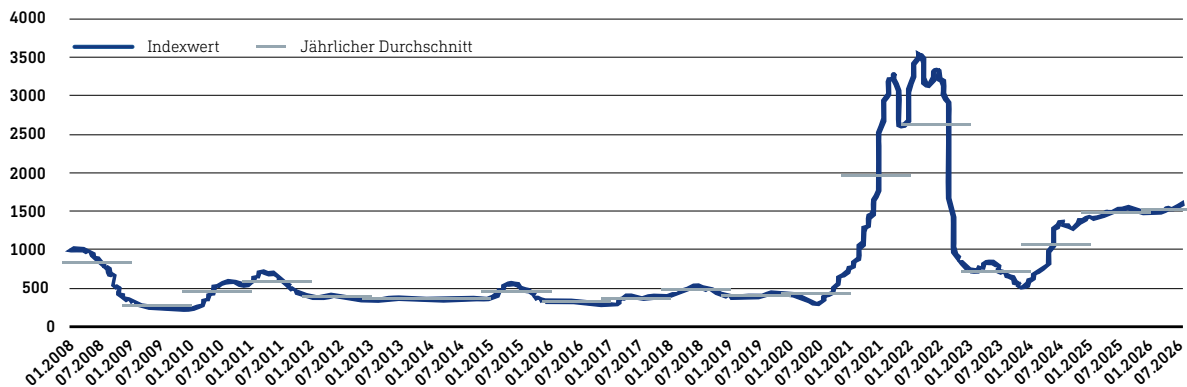
Containerumschlag



Ausblick für 2026 bleibt positiv

Erneute Änderungen der US-Zollpolitik, die wieder auf höhere Tarife hinauslaufen, dürften lediglich einen geringen Effekt auf den Containermarkt haben, der sich insbesondere auf transpazifischen Routen bemerkbar machen dürfte. Es wird erwartet, dass 2026 ein starkes Jahr für die Containerschifffahrt werden könnte. Insbesondere Exporte aus Asien nach Europa haben das Potenzial, ein im Vergleich zum Vorjahr stabiles Wachstum zu erzeugen.

Entwicklung Charrerraten (New ConTex)



7.069



4.710



14,3



1.416



37%



1.495

ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE

10% 9%

TANKER

Mehr und größere Einheiten prägen die Entwicklung

Die Tankerflotte wächst weiter. 0,9 Prozent mehr Einheiten liefern 1,5 Prozent mehr Kapazität. Der durchschnittliche Tanker ist mit knapp 45.800 dwt wieder leicht größer geworden. Auch das in Einheiten und Tragfähigkeit deutlich gewachsene Orderbuch zeigt einen Trend zu größeren Einheiten. Das Orderbuch umfasst mittlerweile eine Kapazität, die über einem Viertel der Flotte entspricht. Hier sind es neben Rohöltankern vor allem LPG-Tanker und Produktentanker,

die von den Reedereien bestellt werden. Mit Ausnahme von LNG-Carriern ist die durchschnittliche Größe bei allen geordneten Tankereinheiten angestiegen.

Verschiedene Szenarien

Die Unsicherheit um die weitere Entwicklung der Situation in der Straße von Hormus trifft insbesondere den Tankermarkt. Zwar ist die Anzahl der Tankerpassagen im Juni und Juli wieder etwas angestiegen, das Level befindet sich je-

doch noch weit unterhalb des Niveaus vor Beginn der kriegerischen Auseinandersetzung. Unterschiedliche Szenarien für einen Ausgang sind denkbar, die von einer plötzlichen diplomatischen Lösung des Konflikts bis hin zu einer Eskalation der Situation reichen. Während die diplomatische Lösung eine Repositionierung von Tankern erforderlich macht, würden beim Stillstand alternative Handelsrouten oder Regionen an Bedeutung für die Tankschifffahrt gewinnen.



18.737



45.800



18,1



2.472



26%



ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE

11% 20%

BULKER

Optimistischere Markterwartungen, moderates Wachstum

Die Trockenmassengutflotte ist sowohl gemessen in Einheiten als auch in kumulierter Tragfähigkeit um 1,0 Prozent gewachsen, wobei sich weder an der durchschnittlichen Größe noch am Alter etwas geändert hat. Das Orderbuch zeigt mit einem Anstieg der geordneten Kapazität um 9,3 Prozent einen deutlich stärkeren Optimismus. Auch die Größe der geordneten Einheiten steigt kontinuierlich und liegt mittlerweile bei durchschnittlich 94.900 dwt. Im Verhältnis zur Flotte zeigt das Orderbuch ein leichtes

Wachstum und weist hier mittlerweile ein Verhältnis von 13 Prozent aus.

Leichtes Kohle-Comeback

Nach einer stabilen ersten Jahreshälfte starteten die Massengutmärkte solide in das zweite Halbjahr. Ein Blick in die einzelnen Segmente zeigt, dass insbesondere die großen Segmente Erz, Kohle und Getreide Bewegung zeigen. Eine leicht gestiegene Erznachfrage ist darauf zurückzuführen, dass China seine Lagerbestände erhöht und neue Erzvor-

kommen in Guinea erschlossen werden, während ein starkes Wachstum im Bereich der Kohle durch eine Umstellung von Gas auf Kohle in einzelnen Staaten infolge der Situation im Roten Meer begründet sein könnte.

Während die direkten Auswirkungen des Konflikts auf die Massengutschifffahrt eher gering sind, hatten Zollkonflikte zwischen den USA und China dazu geführt, dass Getreideexporte aufgeschoben wurden. Diese Aufträge werden nun sukzessive abgearbeitet.



14.908



70.100



14,0



1.439

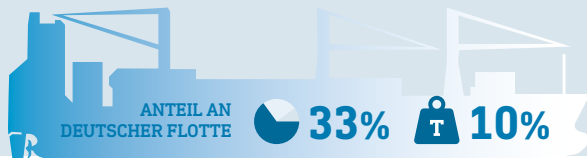


13%



LEGENDE

- Anteil nach Schiffen in %
- Anzahl Schiffe in der Flotte (≥ 300 BRZ)
- Durchschnittliche Kapazität/Tonnage (dwt/BRZ)
- Durchschnittliche Kapazität (TEU)
- Anteil nach BRZ
- Durchschnittsalter in Jahren
- Anzahl Schiffe im Orderbuch
- Kapazität Orderbuch in Relation zur Flotte
- Ratenentwicklung (Index oder USD)



STÜCKGUTFRACHTER

Autofrachter vergrößern Flotte

••• Während die Flotte der Stückgutfrachter im vergangenen Quartal einen Rückgang um knapp 90 Einheiten verzeichnet, ist ihre Kapazität um 0,9 Prozent gestiegen. Gegenüber dem Vorjahr weist das Segment dagegen mit einem Kapazitätsplus von 6,7 Prozent das stärkste Wachstum unter allen Schiffstypen auf. Die durchschnittliche Größe stieg auf 7.560 dwt bei einer fortgesetzten Verjüngung auf durchschnittlich 23,9 Jahre. Insbesondere die Segmente RoRo und Reefer verzeichnen zahlenmäßig Rückgänge, während das Segment der Autofrachter auf

2,6 Prozent mehr Einheiten und eine um 4,4 Prozent erhöhte Kapazität kommt.

Das älteste Teilsegment sind Reeferschiffe mit einem mittlerweile durchschnittlichen Alter von 33,3 Jahren, am jüngsten sind Autofrachter mit 15,4 Jahren. Sowohl die Anzahl als auch die Kapazität der geordneten Einheiten ist insgesamt gewachsen. Insgesamt sind aktuell 1.182 Einheiten im Orderbuch gelistet. Der Großteil dieser Anzahl entfällt auf unterschiedliche Typen von Spezialschiffen oder Mehrzweck-Einheiten sowie auf Autofrachter.



PASSAGIERSCHIFFE

Stabiler Wachstumskorridor

••• Die Flotte der Passagierschiffe scheint aktuell zu stagnieren. Nach einem leichten Rückgang im Vorquartal ist sie nun wieder minimal auf 5.774 Einheiten angewachsen. Die stärker steigende Kapazität zeigt, dass vor allem kleinere Schiffe vom Markt genommen wurden. Das äußert sich auch in einem mit 9.350 BRZ etwas größeren Durchschnittsschiff.

Das Orderbuch bleibt weiterhin prall gefüllt und ist im Vergleich zum Vorquartal sowohl nach Menge der geordneten Einheiten (+1,2 Prozent) als auch nach Kapazität (+4,7 Prozent) angestiegen. Dies entspricht der Erwartungshaltung steigender Passagierzahlen. Wenn auch nicht mehr das große Wachstum der Post-Corona-Jahre erreicht werden dürfte, wird für 2026 immerhin noch ein Wachstum von knapp unter 5 Prozent erwartet, womit ein stabiler Wachstumskorridor über die nächsten Jahre eingeläutet würde.



19.849



7.560



23,9



1.182



18%



5.774



9.350



25,2



326



23%

ISL

Institut für
Seeverkehrswirtschaft
und Logistik



www.isl.org

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

Autoren: Jakob Lass-Ovens (ovens@isl.org), Dr. Sönke Maatsch (maatsch@isl.org)

INNOVATION by
UEBERALL

Safe Water!

- onboard
- offshore
- everywhere!

www.ueberall-gmbh.de



Drohender Wassermangel: Einschränkungen beim Panamakanal

••• Weil sich derzeit das El-Niño-Wetterphänomen verstärkt, müssen Schiffe, wenn sie den Panamakanal durchqueren wollen, weniger Tiefgang haben. Die Panamakanal-Behörde hat den maximalen Tiefgang für die größten Schiffe in zwei Stufen verringert. So will sie frühzeitig auf El Niño reagieren. Das könnte den gesamten Verkehr auf der wichtigen Was-

serstraße verlangsamen. Hintergrund der Entscheidung sind zwei Warnungen von US-Wetterbehörden. Sowohl die National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) als auch die Weltorganisation für Meteorologie (WMO) haben gewarnt, dass El Niño sich derzeit aufbaut und aller Voraussicht nach ein Rekordniveau erreichen soll. Die vorsorglichen Beschränkungen

betreffen insbesondere die Neopanamax-Schleusen – neuere Schleusenanlagen, die für die Abfertigung der größten Schiffstypen ausgelegt sind. Der maximale Tiefgang beträgt ab September nur noch 14,48 Meter. Das betrifft Containerschiffe sowie beladene LNG-Tanker und andere Tankschiffe. Eine Brenzung der Passagen ist zunächst nicht vorgesehen. www.pancanal.com

Bilanz. Die Zahl der Passagen stieg im Geschäftsjahr (Oktober bis Juni) um 5,2 Prozent auf 10.726, der Umsatz um 17 Prozent auf 4,8 Mrd. US-Dollar.

Foto: SAMUEL SAUCEDOC – stock.adobe.com



Foto: Bernd Krüger – stock.adobe.com



Wachstum. Der Umschlag von Schüttgut sowie Fähr- und RoRo-Gütern hat deutlich zugelegt.

Rostocks Hafen mit Rekordumschlag

••• Das erste Halbjahr 2026 verlief für den Hafen Rostock sehr erfolgreich: Insgesamt gingen rund 15,9 Millionen Tonnen über die Kaikanten – so viel wie noch nie im Zeitraum von Januar bis Juni. Das bisherige Rekordjahr 2023 wurde noch einmal um 100.000 Tonnen übertroffen. „Während der Um-

schlag von Flüssig- und Stückgütern leicht abnahm, gab es Zuwächse bei den Schütt- sowie Fähr- und RoRo-Gütern“, so Rostock-Port-Geschäftsführer Gernot Tesch. Auch der Fährpassagierverkehr von und nach Nordeuropa habe wieder ein hohes Niveau erreicht.

www.rostock-port.de



Krieg: HHLA pausiert in Odessa

••• Im Schwarzen Meer ist der Ukraine-Schiffsverkehr wegen der russischen Angriffe nahezu zum Erliegen gekommen. Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) betreibt in Odessa das größte Terminal des Landes, fertigt aber aus Sicherheitsgründen zunächst keine Schiffe mehr ab. Von den verstärkten russischen Angriffen auf Häfen und Schiffe – etwa mit Drohnen – war das HHLA-Terminal in Odessa zwar nicht direkt betroffen. Aktuell konzentrierte man sich aber auf die landseitige Abfertigung, teilte der Hafenbetreiber mit. Der Schutz sei zuletzt weiter verstärkt worden.

www.hhla.de

Foto: HHLA/Thies Rätzke

Doppelter Anschluss für Großfähre

••• Ein neues Ladesystem im Hafen von Puttgarden kann seit Anfang Juli den täglichen Fährbetrieb von Scandlines bedienen. Somit wird die Reederei ihre Fähren künftig auf beiden Seiten des Fehmarnbelts mit Ladestrom versorgen können. Dazu wurden elf Kilometer Stromkabel vom Umspannwerk in Burg bis zum Fährhafen in Puttgarden verlegt, um die erforderliche Anschlusskapazität von 15 MW im Hafen zu schaffen.

Im Hafen von Rødby ist ein entsprechender Anschluss bereits seit März in Betrieb – mit der Indienststellung der neuen Frachtfähre der Reederei, „The Baltic Whale“, auf der Route Puttgarden – Rødby. „The Baltic Whale“ ist eine der größten Fähren der Welt, die ausschließlich mit Ladestrom von Land betrieben werden können. Durch die Möglichkeit, die Fähre sowohl in Rødby als auch in Puttgarden zu laden, kann die Ladezeit in jedem Hafen auf nur



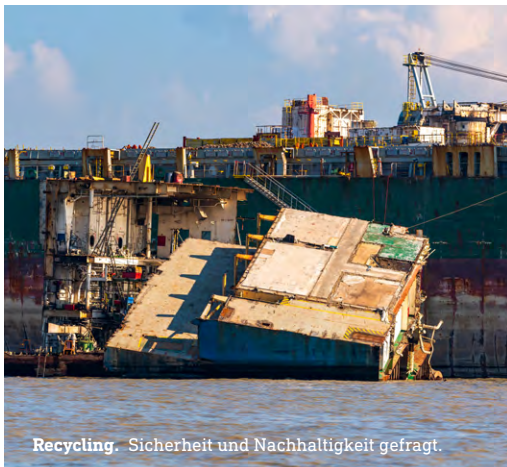
12 bis 15 Minuten reduziert werden. Gleichzeitig kann die Reederei häufiger Abfahrten mit der Fähre von beiden Häfen anbieten, und zwar im normalen Betrieb ausschließlich mit Strom vom landseitigen Anschluss.

www.scandlines.com



Fotos: Scandlines (2)

Fortschritt. Die „Baltic Whale“ kann ausschließlich elektrisch fahren. Auch in Rostock gibt es für Fähren inzwischen Landstrom.



Recycling. Sicherheit und Nachhaltigkeit gefragt.

Foto: hti1912 — stock.adobe.com

EU-Kommission erstmals für Schiffsrecycling in Indien

••• Die EU-Kommission will zwei indische Anlagen in ihre Liste der zugelassenen Schiffsrecyclinganlagen aufnehmen. Damit würde der jahrzehntelange Ausschluss südasiatischer Werften aus dem europäischen Regelwerk beendet. Eine der Anlagen wird von Shree Ram Recycling in Alang betrieben, wo sich die weltweit größte Konzentration an Kapazitäten befindet. Schiffe unter EU-

Flagge müssen eine Anlage nutzen, die auf der europäischen Liste aufgeführt ist. Die Verordnung setzt die Anforderungen des Hongkonger Übereinkommens um und schreibt gleichzeitig zusätzliche europäische Sicherheits- und Umweltstandards vor. Die European Shipowners (ECSA) begrüßten den Vorschlag der Kommission und forderten dessen rasche Verabschiedung.

Visit DMC @ SMM

1-4 September 2026
Hamburg Messe & Congress
Stand A4.212

Join Damen Marine Components at SMM and discover innovative solutions designed to enhance vessel performance and efficiency.

Explore our portfolio, including:

- High-performance Rudder Systems
- Reliable Steering Systems
- DACS (Damen Air Cavity System)



Rückenwind für Offshore

| **Logistik** | Die Windenergie auf See entfaltet wieder neue Dynamik. Deutsche Reedereien sind wichtige Servicepartner für die anspruchsvollen Transportaufgaben. Text: Hanns-Stefan Grosch



Foto: ©Ulrich Group

Multitalente. Die neuen CSOVs von BSO verfügen über einen Landeplatz für Hub-schrauber mit einem maximalen Startge-wicht von bis zu 8,6 Tonnen.

Ein starkes Signal für die Branche: Anfang des Jahres vergab die britische Regierung Flächen für knapp 8,5 Gigawatt an insgesamt zwölf Offshore-Windenergieprojekte – die größte Einzelausschreibung für Windenergie auf See in der europäischen Geschichte. „Mit diesen Ergebnissen gewinnt Großbritannien die Kontrolle über seine Energiesouveränität zurück“, sagte der britische Energieminister Ed Miliband. „Dies ist ein historischer Sieg für all jene, die wollen, dass Großbritannien seine Energieversorgung selbst in der Hand hat, anstatt von Märkten abhängig zu sein, die von Ölstaaten und Diktatoren kontrolliert werden.“ Die neu vergebenen Projekte reichen, um zwölf Millionen Haushalte mit Strom zu versorgen. Insgesamt sind damit Investitionen von mehr als 22 Milliarden Pfund verbunden.

Ebenfalls Anfang des Jahres ging von Hamburg ein weiteres Aufbruchsignal aus: In der Hansestadt trafen sich zehn europäische Energieminister und hochrangige Vertreter der EU zum Nordseegipfel. Botschaft der „Hamburger Erklärung“: Die Nordsee soll zum größten „Kraftwerk“ der Welt werden. Tausende Offshore-Windturbinen sind in Planung, neue Stromkabel auf dem Meeresgrund sollen den Kontinent besser vernetzen. Geplant sind bis 2050 insgesamt 300 Gigawatt (GW) an Windkraftkapazität, um den Kontinent deutlich unabhängiger von Energieimporten zu machen. Nach Berechnungen des Branchenverbands WindEurope ließen sich so ab 2040 Importe fossiler Brennstoffe im Wert von jährlich 70 Milliarden Euro ersetzen.

Die Energiewende nimmt Fahrt auf – und die Schifffahrt hat wesentlichen Anteil daran. Denn ohne die Spezialisten für den Seetransport liefe bei Offshore-Windenergie gar nichts – und auch für Windenergie an Land kommen zahlreiche Komponenten über den Seeweg. Mehrzweck- und Schwergutfrachter bringen riesige Anlagenteile aus Asien, gewaltige Errichterschiffe fixieren die Fundamente der Anlagen im Meeresboden, Kabelleger sorgen für die Verbindungen →



Neuzugang. Die „Windea Clarke“ ist das vierte von vier Schwesterschiffen, die BSO seit Mitte des vergangenen Jahres in seine moderne Offshore-Flotte integriert hat.

→ zwischen den Windenergieanlagen und zu Konverterplattformen, von denen der Strom dann an Land übergeben wird.

Ob Turmsegmente, Turbinen oder Seekabel: Das Schwergut- und Projektlogistikunternehmen BBC Chartering, Teil der Leeraner Briesse-Gruppe, betreibt mehr als 140 Frachtschiffe und zählt zu den weltweit führenden Anbietern von Transportdienstleistungen für die Windenergiebranche.

Die Schiffe der Typreihe F-500 etwa eignen sich wegen ihres flachen Oberdecks auch für den Transport großer Rotorblätter. Ein weiteres typisches Beispiel ist die „BBC Dubai“, ein „LakerMax“, das speziell für die Großen Seen in den USA bzw. Kanada konzipiert wurde. Das 150 Meter lange Schiff und seine Schwestern verfügen über kastenförmige Laderäume, in denen bis zu 104 Meter langes Transportgut unter Deck untergebracht werden kann – zum Beispiel Rotorblätter. Hubarbeiten mit den Schiffskranen und Ladungssicherung sind tech-

nische und logistische Meisterleistungen, die viel Erfahrung und Expertise erfordern. Auch andere auf Projektladung spezialisierte Reedereien wie Auerbach sind für die Windenergiebranche tätig.

| Sicherer Transfer | Besonders aktiv sind deutsche Anbieter auf dem Gebiet des Personentransports. Das Spektrum reicht von kleineren sogenannten Crew Transfer Vessels (CTV), die Wartungs- oder Reparaturteams auch bei starkem Seegang sicher zu den einzelnen Anlagen bringen, bis zu den hochmodernen Commissioning Service Operation Vessels (CSOV), die als schwimmende Zentrale und als Unterkunft für die Fachleute dienen, die beim Bau von Windparks eingesetzt werden.

Die Offshore-Tochter der Hamburger Reederei Bernhard Schulte, Bernhard Schulte Offshore (BSO), hat sich darauf fokussiert: Die großen Spezialschiffe, die von der norwegischen Ulstein-Werft kom-

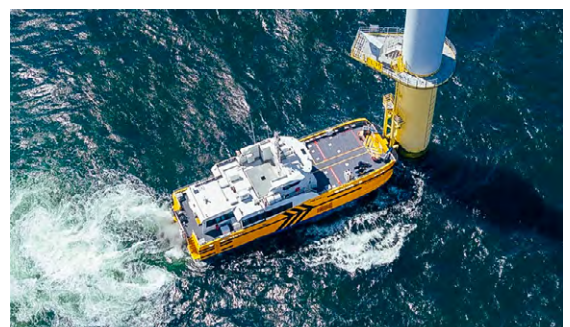
men, sind geradezu ikonisch. Das neueste Exemplar ist die Anfang Juli getaufte, rund 90 Meter lange und 20 Meter breite „Windea Clarke“. Die BSO-Flotte wächst damit auf sieben Einheiten. „Mit der ‚Windea Clarke‘ vervollständigen wir eine strategisch wichtige Schiffsserie, die unsere Fähigkeit stärkt, Offshore-Projekte mit zuverlässiger Tonnage zu unterstützen und gleichzeitig den ökologischen Fußabdruck deutlich zu verringern. Damit können wir der globalen Offshore-Energiebranche effiziente und skalierbare Dienstleistungen in den Phasen Bau, Inbetriebnahme und Wartung anbieten“, sagt BSO-Geschäftsführer Matthias Müller.

Die „Windea Clarke“ ist nach Edith Clarke (1883–1959) benannt. Sie war als erste Frau in den USA Ingenieurin für Elektrotechnik, erstes weibliches Mitglied in der American Institute of Electrical Engineers (AIEE) und Professorin an der University of Texas in Austin.



Spezialistin. Das LakerMax-Design der „BBC Dubai“ eignet sich perfekt für den Transport sehr langer Rotorblätter.

Dynamik. Die „Windcat 62“ von FRS Offshore fährt mit Diesel oder Wasserstoff maximal 30 Knoten schnell.



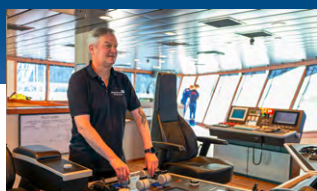
„Windea Clarke“ – effizient und geräuscharm unterwegs

••• Wie ihre Schwesterschiffe wurde auch die „Windea Clarke“ speziell für die sich wandelnden Anforderungen der Offshore-Energiebranche gebaut. Basierend auf dem fortschrittlichen Schiffsdesign von Ulstein, vereint das Schiff hohe Betriebsleistung, Energieeffizienz und hervorragende Seegängigkeit. Das Schiff ist mit der TWIN X-STERN-Lösung von Ulstein ausgestattet, die sich durch außergewöhnliche Manövrierfähigkeit, geringere Schiffsbewegungen und verbesserte Kraftstoffeffizienz auszeichnet – entscheidende Eigenschaften für einen

sicheren und nachhaltigen Offshore-Betrieb. Ein besonderes Merkmal der „Windea Clarke“ ist ihre DNV-SILENT-E-Klassifizierung, die bestätigt, dass das Schiff die festgelegten Grenzwerte für unter Wasser ausgestrahlte Geräusche einhält, um die Meeresfauna zu schützen. Durch die Integration von Lärmschutzmaßnahmen wie einem optimierten Propellerdesign, Schwingungsdämpfung und einer ganzheitlich auf Lärmschutz ausgerichteten Schiffsanordnung ist die „Windea Clarke“ darauf ausgelegt, ihren akustischen Fußabdruck zu minimieren.



Auftritt. Der charakteristische Bug verbindet Design und Funktionalität.



Hoher Standard. Neben einer modernen technischen Ausstattung bieten die CSOVs auch viel Komfort für die Arbeitsteams aus der Offshore-Windbranche.

Ausgestattet mit einem hybriden Batterieantrieb und vorbereitet für den künftigen Einsatz von Methanol als Kraftstoff, ist das CSOV für einen emissionsarmen Betrieb ausgelegt und eignet sich sowohl für Betriebs- und Wartungsarbeiten als auch für Bauunterstützungsaktivitäten, einschließlich Einsätzen unter anspruchsvollen Offshore-Bedingungen.

Das Spezialschiff verfügt über komfortable Einzelkabinen für bis zu 90 Offshore-Mitarbeiter der Charterer. Wichtige Funktionsmerkmale sind eine zentral angeordnete, höhenverstellbare „Walk-to-Work“-Gangway sowie ein Aufzugsturm. Das erlaubt einen sicheren Personal- und Frachttransfer. Darüber hinaus verfügt die „Windea Carnot“ über einen Hubschrauberlandeplatz. Ein 3-D-bewegungskompensierender Kran mit einer Tragkraft von bis zu fünf Tonnen unterstützt die Umschlagarbeiten vor der Küste, großzügige Lagerflächen und ein stufenloser Zugang optimieren die Logistik an Bord. Zudem gewährleistet ein höhenverstellbares Bootsanlegesystem den stufenlosen Transfer zwischen dem CSOVs und kleineren CTVs – ein wichtiges Sicherheitsmerkmal beim Einsatz in Offshore-Windparks.

Unter der Marke Windea haben BSO, Buss Offshore Solutions und AG Ems Maritime Offshore ihre Aktivitäten gebündelt.

Windea bietet neben den CSOVs, die u.a. für große Player wie Siemens Gamesa und GE im Einsatz sind, auch den Service von CTVs an – etwa die von Borkum aus operierende „Windea Six“, die EMS Maritime Offshore betreibt. Der moderne Katamaran, der unter deutscher Flagge fährt, kann bis zu 24 Personen transportieren. Zeit ist Geld: Das Schiff, das auch Platz für einen 20-Fuß-Container mit Werkzeug oder Ersatzteilen hat, erreicht bis zu 28 Knoten.

| Flotter Einsatz | Die Flensburger Reederei FRS arbeitet auf diesem Gebiet mit Windcat Workboats zusammen. Mit einer Flotte von über 60 Einheiten ist das Joint Venture FRS Windcat Offshore Logistics (FWOL) Europas führender Anbieter von CTVs. Das Unternehmen ist auf dem deutschen, dem dänischen und dem polnischen Markt unterwegs. Die neuesten „Windcat“-Schiffe lassen sich außer mit Diesel auch mit Wasserstoff betreiben.

Offshore Wind ist zurück: Das zeigt auch der aktuelle Milliarden-Auftrag des Netzbetreibers 50Hertz an, ein Konsortium aus Neptun Smulders Offshore Renewables und Siemens Energy, bei dem es um eine Konverter-Plattform geht. Der Auftrag zeige, welches Potenzial der Offshore-Windausbau für industrielle Wertschöpfung, Beschäftigung und Innovation

in Deutschland biete, sagte Stefan Thimm, Geschäftsführer des Bundesverbands Windenergie Offshore (BWO). „Die Windenergie in Nord- und Ostsee liefert nicht nur klimafreundlichen Strom, sondern schafft auch konkrete Perspektiven für Werften, Häfen und Zulieferunternehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.“ Und für die beteiligten Reedereien mit ihrer speziellen Transportkompetenz. •••



WindEnergy
Hamburg
The global on & offshore event

Leistungsschau

••• Zur Weltleitmesse der Onshore- und Offshore-Windbranche vom 22. bis 25. September werden rund 1.600 Aussteller und mehr als 40.000 Fachbesucher in Hamburg erwartet. Ein umfangreiches Konferenzprogramm ergänzt die Präsentation von Produkten und Dienstleistungen. Logistikspezialisten wie EMS Maritime Offshore und Windea Offshore stellen ihre Services in Halle B4 vor.

www.windenergyhamburg.de

MARKEN AN BORD

FOLGE 8:
KNAUF

| Serie | Wie kommt die Ware zu den Kunden, welche Rolle spielt die Schifffahrt dabei – und wie stellen sich Unternehmen den geopolitischen Herausforderungen? Für den global agierenden Baustoffhersteller Knauf antwortet Sebastian Hehn.



Vom Deck bis an die Wand

? Was sind Ihre Gedanken im Zusammenhang mit Schifffahrt?

Sebastian Hehn: Rund 90 Prozent des weltweiten Warenhandels werden auf dem Seeweg transportiert. Schifffahrt ist für mich ein unsichtbares Fundament unseres Alltags und zugleich der Motor des Welthandels. Viele der Dinge, die wir täglich ganz selbstverständlich nutzen, von Rohstoffen über Lebensmittel bis hin zu Baustoffen, gelangen durch sie an ihren Bestimmungsort. Erst wenn diese Verbindungen unterbrochen werden, wird deut-

lich, welche zentrale Rolle die Schifffahrt für Wirtschaft und Gesellschaft spielt.

Für Knauf sind der Seeweg und die Schifffahrt ein strategischer Enabler unseres globalen Geschäfts. Sie verbindet über 300 Produktionsstandorte, Lieferanten und Märkte über Ländergrenzen und Kontinente hinweg. Damit schafft sie die Grundlage für eine zuverlässige Versorgung unserer Kunden weltweit.

Mich begeistert dabei insbesondere die Komplexität globaler Lieferketten. Erfolgreiche Seefracht bzw. Seelogistik entsteht vor allem durch das Zusammenspiel vertrauensvoller strategischer Partnerschaften, Transparenz und vorausschauender Planung.

? Knauf ist als weltweit tätiger Baustoffhersteller auf eine funktionierende Logistik angewiesen. Welche Rolle spielt die Schifffahrt dabei? Welche konkreten Produkte transportieren Sie per Schiff?



Sebastian Hehn.

Lead Category Management
Logistics & Workplace Supplies
Procurement bei Knauf.

Hehn: Die Seeschifffahrt ist für Knauf von strategischer Bedeutung. Als weltweit tätiger Baustoffhersteller sind wir auf stabile internationale Lieferketten angewiesen. Über den Seeweg transportieren wir sowohl Rohstoffe als auch Fertigprodukte. Dazu gehören unter anderem Gipsprodukte, Zement, Perlite, Dämmstoffe sowie verschiedene mineralische Rohstoffe und Vorprodukte. Jährlich be-

wegt Knauf weltweit rund 78.000 TEU im Containerverkehr und chartert zusätzlich etwa 80 Bulker. Je nach Produkt, Markt und Transportvolumen setzen wir dabei auf Container- oder Bulk-Lösungen.

? Bei Knauf wird das Thema Nachhaltigkeit großgeschrieben. Welche Rolle spielt hier die Schifffahrt?

Hehn: Nachhaltigkeit ist ein zentraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie, und die Logistik leistet hierzu einen wichtigen Beitrag. Der Seetransport zählt bereits heute zu den CO₂-effizientesten Verkehrsträgern im globalen Güterverkehr.



Zulieferer. Abholung von Gips-Rohstein aus Garrucha in Spanien per Bulker.



Lieferkette. Ob zu Lande oder zur See: Knauf kann sich auf ein stabiles Netzwerk von langjährigen Logistikpartnern verlassen – und sichert dadurch die Produktionsfähigkeit im Stammwerk.

Lieferketten im Mittelpunkt. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist dabei Transparenz. Diese erreichen wir bewusst durch die Zusammenarbeit mit wenigen, global aufgestellten strategischen Partnern, mit denen wir langfristige Beziehungen pflegen. Der kontinuierliche Informationsaustausch und die hohe Sichtbarkeit entlang der Transportketten ermöglichen es uns, Risiken frühzeitig zu erkennen und gemeinsam schnell auf veränderte Marktbedingungen zu reagieren.

Dies schafft die notwendige Stabilität, um in einem zunehmend volatilen Umfeld die Versorgung unserer Werke und Kunden zuverlässig sicherzustellen. Ich bin stolz darauf, sagen zu können, dass bis dato weltweit kein einziges Knauf-Werk wegen fehlender Materialversorgung in Zeiten von Corona oder den aktuellen geopolitischen Brandherden zum Stillstand gekommen ist. |...

Unser Anspruch geht jedoch über den Seetransport hinaus. Wir betrachten die gesamte Transportkette und setzen dort, wo es infrastrukturell und wirtschaftlich sinnvoll ist, verstärkt auf Vor- und Nachläufe per Binnenschiff. Wir überprüfen Vorteile alternativer Routings und wechseln zum Beispiel, wo planbar und auf Basis der voraussichtlichen Lieferzeiten machbar, von Lkws auf Seeverkehre innerhalb Europas. Gleichzeitig arbeiten wir mit unseren strategischen Partnern daran, die Auslastung einzelner Transporteinheiten kontinuierlich zu erhöhen und Transportströme intelligent zu bündeln. Eine höhere Auslastung bedeutet weniger Transporte, geringere Emissionen und eine insgesamt effizientere Nutzung vorhandener Kapazitäten.

Nachhaltigkeit verstehen wir dabei immer als Zusammenspiel aus ökologi-

scher Verantwortung, wirtschaftlicher Effizienz und einer zuverlässigen Versorgung unserer internen und externen Kunden.

? **Wie gehen Sie mit Herausforderungen wie geopolitischen Konflikten um, damit sie die Kontinuität Ihrer Lieferketten nicht gefährden?**

Hehn: Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass geopolitische Entwicklungen erhebliche Auswirkungen auf globale Lieferketten haben können. Deshalb steht für uns nicht die kurzfristige Kostenoptimierung, sondern der Aufbau resilienter

Abfertigung. Verladung von Gipsplatten in einem Knauf-Logistiklager. Der Klassiker ist rund um den Globus gefragt.



Fotos: Knauf (5)



Stammsitz. Von Iphofen in die Welt – Zentrale des global tätigen Familienunternehmens.

Der Baustoffriese im Kurzporträt

... Die Knauf Gruppe ist ein international agierender Baustoffhersteller mit Sitz im unterfränkischen Iphofen. Das 1932 gegründete Familienunternehmen ist heute weltweit führender Produzent von Baustoffen und Systemen auf Gipsbasis, von energieeffizienten Dämmstoffen sowie von Systemlösungen für Decken. Es betreibt mehr als 300 Produktionsstätten und Vertriebsorganisationen in über 90 Ländern auf allen Kontinenten. Im Jahr 2025 erwirtschafteten die rund 43.500 Mitarbeitenden einen Umsatz von 15,3 Milliarden Euro.

www.knauf.de





Vorgänger. Der langjährige Vorsitz Michael Vinnen.



Nachfolger. Der neue Vorsitz Dirk O. Rogge.

Generationswechsel beim Bremer Rhederverein: Michael Vinnen, Geschäftsführer der traditionsreichen bremischen Reederei F. A. Vinnen, ist aus dem Vorstand des Vereins ausgeschieden. Seit 2003 war er dort Mitglied, seit 2013 bekleidete er das Amt des Vorsitzers. An Vinnens Stelle wählte die Mitgliederversammlung seinen bisherigen Stellvertreter Dirk O. Rogge von der Reederei D. Oltmann, die aktuell 14 Containerschiffe bereedert. Sowohl Vinnen als auch Rogge sind langjährige Mitglieder im Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Zum Stellvertreter des Vorsitzers Rogge steigt Björn Hollnagel auf, Geschäftsführer der auf Westafrika-Transporte spezialisierten Reederei BOCS.

Auch in der Geschäftsführung des Bremer Rhedervereins gab es einen Wechsel: Urgestein Robert Völkl, der die Geschäftsstelle fast drei Jahrzehnte geleitet hat, geht in den Ruhestand. Nachfolgerin wird Angelica Lorenz Medina, die ebenso wie Völkl in Personalunion auch für die Bremer Spediteure zuständig sein wird. Lorenz Medi-

na ist gelernte Speditionskauffrau und hat viele Jahre in der Seefracht gearbeitet.

| Mittelständische Struktur | Anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung wurde auch der Jahresbericht 2025/2026 veröffentlicht. Der Bremer Rhederverein verurteilt darin „in aller Schärfe die Bedrohung von und tätliche Angriffe auf Handelsschiffe und ihre Besatzungen. Die Seeleute erfüllen anspruchsvolle Aufgaben an Bord der Seeschiffe, die sie für viele Wochen und Monate von ihren Familien trennen. Die Bedrohung ihrer gesundheitlichen Unversehrtheit und ihrer Leben ist nicht akzeptabel.“

Im Kapitel „Umweltauflagen“ bedauert der Verein, „dass sich im vergangenen Herbst keine Mehrheit in der IMO für das Net-Zero-Framework gefunden hat. Die Diskussionen dort gehen weiter. Es ist nicht ausgeschlossen, dass im nächsten Herbst – oder später – doch noch ein Abkommen beschlossen wird, das weltweit einen einheitlichen Rahmen für die Dekarbonisierung im internationalen Seeverkehr setzt.“ Bis dahin drohe ein Flickenteppich mit unzähligen unterschiedlichen Vorschriften, heißt es. „Reeder, gerade in der Trampfahrt, sind mit ihren Schiffen in vielen Gewässern unterwegs. Kleine und mittelständische Reeder mit nur wenigen Schiffen dürften kaum in der Lage sein, die unterschiedlichen Regelungen in den verschiedensten Fahrtgebieten zu kennen, zu verstehen und schließlich auch noch zu beachten.“

In Bremen bereedern etwa 20 Reedereien knapp 200 Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 3,2 Millionen. Das größte Segment sind Multipurpose- und Schwergutschiffe, gefolgt von Produkten- und Gastankern sowie Containerschiffen. Infolge der lang anhaltenden Schifffahrtskrise

war auch die Bremer Handelsflotte deutlich geschrumpft. Inzwischen sei die Talsohle erkennbar durchschritten, heißt es im Jahresbericht des Vereins: „Es kommt in der Bremer Reederschaft erfreulicherweise vermehrt zu Käufen und Neubestellungen von Schiffen.“ |...



Vorgänger. Robert Völkl tritt ab.



Nachfolgerin. Angelica Lorenz Medina fängt an.

Fotos: Bremer Rhederverein

Medizinischer Notfall auf See: Die App hilft weiter



Bildquelle: Dr. Philipp Langenbuch/KI-generiert

Fortschritt. Das Medizinische Handbuch See gehört zur Pflichtausrüstung von Seeschiffen unter deutscher Flagge. Die neue App macht das Know-how im Ernstfall flexibel nutzbar – sogar offline.

| Gesundheit | Das Medizinische Handbuch See ist das Standardwerk der Maritimen Medizin. Jetzt ist die auf das Buch abgestimmte App MediSee an den Start gegangen. Sie bietet vom Handy aus Zugriff auf lebensrettende Anleitungen – praxisnah, verständlich und kostenlos.

Ein medizinischer Notfall ist schon an Land eine Ausnahmesituation. An Bord ist die Herausforderung noch um ein Vielfaches größer: Auf hoher See sind der nächste Notarzt und das nächste Krankenhaus oft einige Tagesreisen entfernt. Die Besatzung ist deshalb bei der Versorgung von Erkrankten und Verletzten auf sich gestellt. Verantwortlich ist dann der Kapitän, wobei die Behandlung meistens durch den Zweiten Nautischen Offizier durchgeführt wird, dessen Studium mit der medizinischen Ausbildung eine kurze Zeit zurückliegt. Alle fünf Jahre werden Nautiker außerdem in medizinischen Wiederholungslehrgängen auf die Behandlung medizinischer Notfälle vorbereitet. Allerdings: Auch der ambitionierteste mehrtägige Lehrgang ersetzt kein Medizinstudium. Nautiker bleiben medizinische Laien.

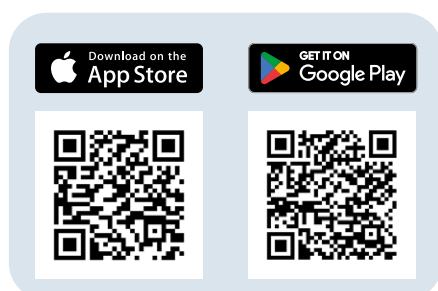
Umso wichtiger also, dass vor Ort an Bord die bestmögliche Unterstützung verfügbar ist. Bei der Deutschen Flagge geschieht dies vor allem durch das „Medizinische Handbuch See“ und die passenden Notfallkarten, durch die Bordapotheke und die Option der funktärztlichen Beratung. All diese Bausteine der medizinischen Versorgung sind eng aufeinander abgestimmt.

| Einzigartige Lösung | Auf vielfachen Wunsch von Nautikerinnen und Nautikern wurde das Medizinische Handbuch See nun perfekt durch die neue App MediSee

ergänzt: Von jedem Ort und von jedem Handy aus lassen sich künftig jederzeit lebensrettende Sofortmaßnahmen abrufen, samt Audio- und Videoanleitungen sowie direkten Verlinkungen auf Unterkapitel im Medizinischen Handbuch See. Eine intelligente Stichwortsuche macht es auch in Stresssituationen leicht, sofort zum richtigen Inhalt zu navigieren. Die App ist zweisprachig Deutsch/Englisch und funktioniert – eine wichtige Voraussetzung an Bord – auch ohne Internet.

Entwickelt wurde die App von den Autoren des „Medizinischen Handbuches See“: Annelie Ewen (Seeärztlicher Dienst), Dr. med. Philipp Langenbuch (ehemaliger Leiter des Seeärztlichen Dienstes) und Dr. med. Jens Tülsner (Marine Medical Solutions). Herausgeber ist das Bundesministerium für Verkehr (BMV), das auch die Finanzierung übernommen hat.

Mit der App bietet die Deutsche Flagge einen Support für Seeleute und Reedereien, den es in dieser Form bei keiner anderen Flagge gibt. Die App MediSee ist ab sofort kostenlos downloadbar über den AppStore und den Google Play Store. Jedes Crewmitglied kann sie also unkompliziert aufs Handy laden und sollte dies möglichst auch tun, im Interesse der Kolleginnen und Kollegen und auch für sich selbst: Denn wer für den Notfall gewappnet ist, behält einen klaren Kopf, wenn's drauf ankommt. ●●●





Der Kussmund wird 30

| **Jubiläum** | Die Kreuzfahrtreederei
AIDA Cruises feiert 30-jähriges
Bestehen. Sie hat den Urlaub auf See
demokratisiert. Text: Hanns-Stefan Grosch; Fotos: AIDA Cruises

Kulisse. Die „AIDAprima“ hatte im
Hamburger Hafen einen wahrhaft
strahlenden Jubiläumsauftritt.

Eine Flotte von elf Schiffen mit mehr als 15.000 Kabinen, 18.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an Bord und an Land, rund 1,5 Millionen Passagiere: AIDA Cruises ist eine echte Größe im Kreuzfahrt-Markt. Doch auch die Reederei hat einmal klein angefangen: Das erste Schiff, die „AIDAcara“, war gerade mal 193 Meter lang und bot Platz für 1339 Passagiere und 369 Besatzungsmitglieder. Zum Vergleich: Das aktuelle Flaggschiff der Rostocker, die 2022 in Dienst gestellte „AIDAcosma“, misst 337 Meter und kann bis zu 6880 Passagiere und rund 1.500 Besatzungsmitglieder beherbergen.

Die „AIDAcara“ markiert den Beginn einer Erfolgsgeschichte, die jetzt schon drei Jahrzehnte andauert. Die Idee geht auf den Hamburger Kaufmann Nikolaus W. Schües und den Tourismusexperten Horst Rahe zurück. Nachdem die beiden die gerade privatisierte Deutsche Seereederei übernommen hatten, entwickelten sie für den deutschen Markt ein Konzept für Kreuzfahrten in ungezwungener →





Standort. AIDA-Chef Felix Eichhorn mit Mecklenburg-Vorpommerns Ministerpräsidentin Schwesig.



Parade. Gleich drei Markenbotschafterinnen gaben sich Anfang Juni im Hamburger Hafen die Ehre: „AIDAperla“, „AIDAprima“ und „AIDA Sol“.



→ Atmosphäre nach amerikanischem Vorbild und beauftragten 1994 die finnische Werft Kværner Masa Yard mit dem Bau eines „Clubschiffes“. Am 7. Juni 1996 taufte Christiane Herzog, die Frau des damaligen Bundespräsidenten Roman Herzog, das Schiff. Die heute für die ganze AIDA-Flotte charakteristische Lackierung mit Kussmund und den beidseitig angebrachten Augen mit welligem Lidschatten hatte der Grafiker Feliks Büttner entworfen.

Der freundliche Charakter der Schiffe entsprach dem Konzept: Nach dem Vorbild des Cluburlaubs sollten Kreuzfahrten für jedermann erschwinglich sein und Spaß machen. Die Kussmund-Schiffe haben einen bedeutenden Anteil daran, dass Kreuzfahrten ihre elitäre Attitüde verloren haben. Viele Menschen konnten erstmals einen Urlaub auf dem Meer buchen – allein AIDA verzeichnete bisher rund 17 Millionen Gäste. Darunter sind viele Wiederholungstäter: Über 2.000 Stammgäste haben bereits jeweils mehr als 40 AIDA-Reisen erlebt.

| Neues Denken | Die Vielfalt des Angebots, die breite Palette an Reisezielen, der lockere Umgang an Bord: Da ist für jeden etwas dabei. „Diese Mischung aus Entspannung, Entertainment und Sightseeing – eine AIDA-Kreuzfahrt ist ein tolles Familienprodukt, mit dem man sich sofort identifizieren kann“, schwärmt AIDA-Präsident Felix Eichhorn, der Ende der 1990er-Jahre als dualer Student bei AIDA anheuerte und das Unternehmen seit 2015 steuert. „Wir haben die Kreuzfahrt in Deutschland entstaubt und demokratisiert. Unsere Reisen verbinden Menschen, Regionen und bringen neue Perspektiven. Auch zukünftig entwickeln wir die Kreuzfahrt weiter und denken sie neu“, sagt Eichhorn. Dazu gehören auch die Themen Nachhaltigkeit und soziales Engagement.

Beispiel Umweltschutz: AIDA Cruises setzt bereits seit dem Sommer 2022 verschiedene Biokraftstoffe auf der „AIDAprima“ ein. 2024 wurden im Rahmen eines Pilotprojektes erstmals 100 Prozent eines sogenannten Rückstands-Biokraftstoffs (BMF 100) genutzt, der den CO₂-Ausstoß nach Herstellerangaben um mehr als 90 Prozent reduziert. Allein im ersten Halbjahr 2025 hat die „AIDAnova“ mehr als 3.300 Tonnen Bio-LNG gebunkert.

Darüber hinaus sind alle LNG-betriebenen Schiffe der AIDA-Flotte schon heute für den zukünftigen Einsatz von Bio- und E-Fuels vorbereitet, sobald diese Kraftstoffe im Kreuzfahrtbereich breiter verfügbar sind. Die Reederei ist außerdem treibende Kraft beim Thema Landstrom innerhalb der Kreuzfahrtbranche in Europa. Landseitig nahm 2017 das erste Kreuzfahrtschiff, die „AIDA Sol“, an Europas erster Landstromanlage in Hamburg-Altona den Regelbetrieb auf. Heute können die Schiffe der Flotte in 14 Häfen in sieben europäischen Ländern während ihrer Liegezeit Landstrom nutzen. In diesem Jahr sind über 600 Landstromanläufe geplant. Das bisher größte Modernisierungsprogramm in der Geschichte des Unternehmens, „AIDA Evolution“, sieht Investitionen in Höhe von 700 Millionen Euro in sieben Schiffe vor – außer in Verschönerungen und Komfortverbesserungen auch in Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit und Effizienz.

Nachhaltigkeit trifft soziales Engagement: Im Rahmen von „Evolution“ wurde auf der französischen Werft Chantier Naval in Marseille auch die „AIDAluna“ fit gemacht. 4.700 Möbelstücke von Bord gingen im vergangenen Dezember als Spende an gemeinnützige Einrichtungen. Möglich wurde die Spendenaktion durch die Zusammenarbeit mit dem Hamburger Verein DER HAFEN HILFT!, der mit Unterstützung der HHLA und Daimler Truck die Weiterga-

be der Möbel organisiert hat. Die Initiative „AIDA Cruise & Help“ fördert Bildungschancen in Entwicklungsländern. Seit 2019 wurden zahlreiche Schulprojekte realisiert – insbesondere in den Herkunftsländern der Crew und in Regionen, die von den AIDA-Schiffen bereist werden. Pünktlich zum 30. Geburtstag der Reederei hat die Initiative einen besonderen Meilenstein erreicht: Gemeinsam mit Gästen, Crew, Partnern und Freunden finanziert AIDA das 100. Schulprojekt. Die neue Grundschule entsteht in Sambia und schafft künftig für rund 160 Kinder einen sicheren Ort zum Spielen und Lernen. „Für uns ist es ein Herzensprojekt, Bildung dorthin zu bringen, wo sie am dringendsten gebraucht wird. Die enormen Erfolge der letzten Jahre wären ohne das Engagement der AIDA-Gäste sowie der AIDA-Crew nicht möglich gewesen“, sagt Felix Eichhorn.

| Lächeln als Markenzeichen | Gründe zum Feiern gibt es also reichlich. AIDA beging ihren 30. Geburtstag mit einer spektakulären Schiffsparade von „AIDAperla“, „AIDAprima“ und „AIDA Sol“ im Hamburger Hafen, lud Gäste aus Politik, Wirtschaft und Tourismus zur Kieler Woche auf die „AIDAnova“ und veranstaltete ein Charity-Konzert in der Elbphilharmonie. Bitte recht freundlich: Gäste und Crew lächelten Anfang Juni gemeinsam auf allen elf Schiffen der Flotte. Rund 7.000 Menschen beteiligten sich innerhalb von 24 Stunden an der Aktion und stellten damit einen Lächelrekord auf.

Das erste Clubschiff, mit dem alles begann, hat AIDA übrigens 2021 verkauft, vier weitere haben die Flotte seit Gründung des Unternehmens verlassen. Das älteste ist nun die „AIDAdiva“ von 2007, zu den elf Schiffen der Flotte kommen 2030 und 2031 zwei Neubauten hinzu. Die Erfolgsgeschichte geht weiter. |●●



Engagement. Ein Teil des Mobiliars der „AIDAAluna“ ging an soziale Einrichtungen, Kinder aus Sambia freuen sich über ihre neue Grundschule.



Highlight. New York ist nur eine der 55 Destinationen auf der Weltreise 2027. Die Tour dauert 144 Tage und wird die auch nach Seemeilen längste AIDA-Reise bisher sein.

30 Jahre AIDA Cruises – eine Erfolgsstory in Zahlen

••• 482.000 Sportkurse an Bord, 275.000 Saunaaufgüsse, 6.570 Stunden Showprogramm im Jahr auf elf AIDA-Bühnen: Das sind nur einige Zahlen aus der Geschichte der erfolgreichen Kreuzfahrtreederei. Hier kommen noch weitere:



145.000.000

Übernachtungen
an Bord



18.000

Mitarbeiter mit
60 Nationalitäten
an Bord und an Land



478

unterschiedliche
Häfen
angelaufen



Anfänge. Mit der „AIDAcara“ (vorn) und der „AIDAvita“ ging es los.



17.000.000

Gäste



120

bereiste Länder
weltweit



15.063

Kabinen
in der
AIDA-Flotte



100

finanzierte
Schulen seit 2019
weltweit



700.000.000 €

Investitionen in 7 Schiffe



15

Schiffstufen



2

Neubauten
für 2030 und
2031/32 geplant



78%

Einwegplastik
eingespart
seit 2018



40

Starköche für
Kulinarik und
Genussmomente



Tradition. Schon zu Beginn engagiert sich die Reederei auch sozial. Im Bild: Erst-Taufpatin Christiane Herzog, Schirmherrin der Mukoviszidose-Hilfe.

„Mein Schiff Flow“ – jüngster Neubau von TUI Cruises fährt mit Bio-LNG

●●● Mit der Indienststellung der „Mein Schiff Flow“ ist die InTuition-Klasse von TUI Cruises komplett. Beide Neubauten werden in der aktuellen Saison vollständig mit Bio-LNG betrieben und sind dank ihrer Dual-Fuel-Technologie ohne technische Anpassungen auch für weitere erneuerbare Kraftstoffe wie E-LNG geeignet. Nach Unternehmensangaben wurden durch den

Einsatz von Bio-LNG bis Juli 2026 bereits rund 26.000 Tonnen CO₂e im Vergleich zum Betrieb mit konventionellen Kraftstoffen eingespart. Die „Mein Schiff Relax“ hatte bereits 2025 erstmals Bio-LNG gebunkert und absolviert ihre Sommersaison in Nord-

europa vollständig mit dem erneuerbaren Kraftstoff. Das Schwesterschiff „Mein Schiff Flow“ wird seit Sommer 2026 regelmäßig in Barcelona mit Bio-LNG versorgt und soll diesen Kraftstoff auch während der Wintersaison nutzen. www.meinschiff.com



Komfort. Das neue Schiff bietet seinen Passagieren besonders viele Annehmlichkeiten.

Foto: TUI Cruises



Hapag-Lloyd begrüßt 60 neue Azubis

●●● 60 junge Menschen starten in diesem Sommer ihre berufliche Zukunft bei Hapag-Lloyd. Davon beginnen 30 Nachwuchskräfte ihre maritime Ausbildung an Bord. Darunter sind 14 Schiffsmechanikerinnen und Schiffsmechaniker sowie 16 Nautische Offiziersassistentinnen

und -assistenten. Hapag-Lloyd bildet weiterhin auf der „Chicago Express“ und der „Kuala Lumpur Express“ aus, bevor die Auszubildenden auf verschiedenen Containerschiffen der weltweit eingesetzten Flotte früh praktische Erfahrungen auf hoher See sammeln. www.hlag.com



Foto: Hapag-Lloyd

Perspektive. Deutschlands größtes maritimes Ausbildungsunternehmen investiert seit Jahrzehnten gezielt in den eigenen Nachwuchs.



RED STAR
SHIPPING

Ship & Crew
Management



FRI

Maritime
Projects



DIRECT CREWING

AGENTUR: FÖRSTER-HUANG GMBH



FÖRSTER-HUANG

Maritime Solutions

Finkenstraße 5

23669 Timmendorfer Strand

+49(0)4503-702 660-0

www.directcrewing.com








Antarktis besser verstehen

••• Das Anfang August gestartete EU-Projekt SYNCHRONY soll dazu beitragen, im Südlichen Ozean und rund um die antarktischen Schelfe die raschen Veränderungen im komplexen System aus Ozean, Eis und Atmosphäre sowie deren Auswirkungen auf das globale Klima und die Biodiversität besser zu verstehen. Unter Leitung des Alfred-Wegener-Instituts werden Forschende aus insgesamt 27 weltweiten Partnerinstitutionen in interdisziplinären Arbeitspaketen das bestehende Beobachtungssystem optimieren, das den Zustand des Klimasystems und der Biodiversität dokumentiert. www.awi.de

SYNCHRONY
Synchronous Southern Ocean Observatory

Plattform. Natürlich ist bei dem Projekt auch der legendäre von F. Laeisz bereederte Forschungseisbrecher „Polarstern“ im Einsatz.

Fotos: Alfred-Wegener-Institut / Steffen Graupner (CC-BY 4.0)

„Inselexpress“ Nummer 3

••• Aller guten Dinge sind drei: Die AG Reederei Norden Frisia hat ihre neueste Schnellfähre in die Flotte aufgenommen. Der „Inselexpress 3“ verbindet nun Norddeich mit Juist. Bei Bedarf soll er auch Norderney ansteuern. Der 20 Meter lange und 6 Meter breite „Inselexpress 3“ besitzt eine Höchstgeschwindigkeit von 16 Knoten und bietet Platz für bis zu 54 Passagiere. „Unsere Gäste haben das vorhandene Angebot mit dem „Inselexpress 1“ und „Inselexpress 2“ sehr gut angenommen“, sagte Carl-Ulfert Stegmann, Vorstand der Reederei Norden-Frisia. www.reederei-frisia.de

Schnellbau. Norden-Frisia hat den „Inselexpress 3“ erst im September 2025 in Auftrag gegeben.



Foto: Norden-Frisia



Detailarbeit. Diorama-Artist Oliver Schaffer hat die zehn Herzstücke der Playmobil-Ausstellung gestaltet.

Maritime Spielerei

••• Wie werden aus einer Lkw-Ladung Playmobil-Teile faszinierende historische Welten? Und wie war das damals, als Römer, Piraten und Wikinger in See stachen und die Meere voller Abenteuer waren? Bis zum 8. November zeigt das Internationale Maritime Museum Hamburg (IMMH) die Geschichte der Seefahrt auf ungewöhnliche Weise: kompakt, spielerisch und unterhaltsam. www.imm-hamburg.de

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt

Verlag/Herausgeber

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

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

Carsten Duif (VDR)
Tel.: 040/350 97 0
presse@reederverband.de

Redaktion

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

Anzeigen

L.A.CH. Schulz GmbH
Mattentwiete 5
20457 Hamburg
Tel.: 040/3698040
info@lachsulz.de
www.lachsulz.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2026

Abonnements und Vertrieb

DATA Service GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger, Beethovenstraße 2 a
23617 Stockelsdorf
Tel.: 0451/4900-168
Fax: 0451/4900-190
E-Mail: abo@deutsche-seeschifffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

KI-generiert

Druck

Merkur Druck GmbH
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

Abonnementpreis

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

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:
5.700 Exemplare



Geprüfte Auflage
Gedruckt auf
FSC-zertifiziertem Papier



Engmaschige Kontrolle

Bordmittel. Mit einem elektrischen Maschenmessgerät kann Leathley millimetergenau prüfen, ob Abstände zwischen den Öffnungen den gesetzlichen Mindestabständen entsprechen.

| Folge 11 | Nautikerin Dana Leathley kontrolliert als Fischereiinspektorin die Fangflotten in Nordsee und Nordatlantik. Ein abwechslungsreicher Job, der richtig viel zu bieten hat.

Text: Gunther Meyn;

Fotos: Markus Tollhopf

Im majestätischen Schrittempo gleitet die „Seefalke“ an ihren festen Liegeplatz im Neuen Fischereihafen, Cuxhaven. Auf den ersten Blick kann man das grau-schwarz lackierte Fischereischutzboot leicht mit einer Marineeinheit verwechseln. „Unsere Silhouette wirkt schon sehr Respekt einflößend“, sagt Dana Leathley. Die 27-Jährige gehört als Nautische Wachoffizierin zur festen Besatzung des Behördenschiffs. Gerade ist sie mit ihrer Crew vom letzten Einsatz zurück im Heimathafen. „Wir waren mehrere Tage im Borkum-Riffgrund“, erklärt sie. „Dort wird gerade Sandaal gefangen.“

Leathley erfüllt in ihrem Job eine Doppelfunktion: Sie ist als Nautikerin mitverantwortlich für den Schiffsbetrieb und gleichzeitig als Fischereiinspektorin für ihren Arbeitgeber, die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE), zuständig für die Kontrollen der Fangschiffe. „Inspektorin“, das mag zunächst bürokratisch klingen – tatsächlich aber ist es ein körperlich anspruchsvoller Job. Täglich rücken die Kontrolleure in Zweierteams mit ihren schnellen kleinen Arbeitsbooten vom Mutterschiff aus. Geht es an Bord eines großen Fischtrawlers, müssen sie schon mal



Seefalke. Das moderne Fischereischutzboot (Indienststellung: 2008) ist knapp 73 m lang und 13 m breit und hat einen Tiefgang von gut 5 m. Die dieselelektrische Maschinenanlage leistet 2 x 3.600 Kilowatt (kW).

zehn Meter hohe Lotsenleitern erklimmen – in voller Montur, sprich neun Kiloschwerem Arbeitsanzug, versteht sich. Bei Seegang durchaus eine sportliche Angelegenheit.



| Maßgerechter Einsatz | An Deck vermessen sie dann akribisch das Fanggerät, begutachten die Fische, inspizieren die Kühlräume und kontrollieren die notwendigen Papiere. „Für die Einhaltung der Fangquoten sind wir allerdings nicht zuständig, das ist Aufgabe der Kollegen an Land.“ Stattdessen überprüfen die Fischereiinspektoren, ob Netze, Größe der Fische und Fangzusammensetzung den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. „Engmaschige Kontrolle“, das bedeutet hier:

Die Maschen dürfen nicht zu eng sein! Für kleinere Verstöße, etwa ein fehlendes Zertifikat oder eine fehlende Markierung am Fangwerk, gibt's zunächst eine Verwarnung. Erst wiederholtes Fehlverhalten oder schwerere Verstöße werden geahndet. Ähnlich wie bei Verkehrsübertretern greift ein Punktesystem. „Ab einer gewissen Anzahl verliert der Kapitän sein nautisches Patent“, sagt Leathley. „Das möchte natürlich kein →

FOLGE 11:
Dana Leathley
ALTER 27 Jahre
ARBEITET BEI Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
MARITIME ERFAHRUNG Studium (Nautische Wachoffizierin), 1. Offizierin und Alleinsteuerfrau
JOB-HIGHLIGHTS Aktive Mitwirkung am Meeresschutz



Bordalltag. Leathley als Kadettin bei BSM vor dem Hafeneinlauf in Hobart, Australien.



Festessen. Vorbereiten der Neujaarsfeierlichkeiten während ihrer Fahrzeit bei John T. Essberger.



Chefsessel. Die studierte nautische Wachoffizierin ist schon früh als Erste Offizierin im Einsatz.

➔ „Schiffsführer riskieren.“ Ohnehin seien ernsthafte Regelverstöße eher die Ausnahme. Gerade mal „zwei Handvoll“ solcher Fälle hat die Kontrolleurin erlebt, seit sie im Februar 2025 bei der BLE angeheuert hat.

| Glücklicher Zufall | Leathleys Weg in diesen speziellen Beruf ist unkonventionell: Geboren in England – der Vater ist Brite –, aufgewachsen in Hamburg, beginnt sie im Alter von 19 ein Nautikstudium in Elsfleth. Angetan hat es ihr ein Forschungsschiff. Ihr Traum: „Auf so einem Schiff zu arbeiten und Eisberge sehen!“

Erste praktische Erfahrungen sammelt sie bei den Reedereien Bernhard Schulte und John T. Essberger. Nach dem Studium arbeitet sie einige Zeit als Alleinsteuerfrau bei einer Reederei für Kümos, steigt dort zur Ersten Wachoffizierin auf. Doch die junge Nautikerin, die auch über das kleine Maschinenpatent (C-Naut) verfügt, möchte sich beruflich verändern.

Während eines Feierabendspaziergangs in Bremerhaven weckt das Anzeigenbanner auf einem BLE-Schiff ihr Interesse. „Beim Bewerbungsgespräch wurde ich dann gefragt, ob ich schon mal Berührungspunkte zu Fisch hatte“, erinnert sie sich. Ihre ehrliche Antwort „Nur als Fischstäbchen auf meinem Teller.“ Doch Leathley arbeitet sich intensiv in die neue Thematik ein und findet schnell Zugang in die Welt der Fischerei.



„Die wichtigsten Dinge lernt man ohnehin im Praxisalltag an Bord.“

Man merkt ihr die Begeisterung für den verantwortungsvollen Job jederzeit an. „Es ist eine total abwechslungsreiche Arbeit. Jeder Tag ist anders.“ Die Einsatzpläne und Routen plant die Crew in der Regel selbst. Egal ob Krabbenfischer, große Fischtrawler, Baumkurren mit Grundschnepnetzen, Stellnetzfisher oder Schollenfänger – stets geben die Unterwasserbewohner den Rhythmus vor: „Die Fangschiffe folgen den Fischschwärmen, und wir folgen den Fischern“, erzählt Leathley.

Fischereikontrolle als Bundesaufgabe

●●● Die Fischereikontrolle der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) überwacht die Einhaltung des deutschen und europäischen Fischereirechts. Ihre Kontrolleure prüfen Fanggeräte, Fangmengen, Fischarten, Mindestgrößen und Schiffspapiere. So werden illegale Fänge verhindert und Fischbestände geschützt. Die BLE betreibt die drei baugleichen Fischereischutzboote „Seefalke“, „Meerkatze“ und „Seeadler“. Sie überwachen den See-raum in der deutschen Wirtschaftszone in der Ost- und Nordsee. Jedes Jahr werden auch die weiter entfernten Fanggebiete im Nordatlantik kontrolliert. Für das bei ihnen angrenzende Küstenmeer sind die jeweiligen Bundesländer zuständig. www.ble.de

Foto: Wolfgang Fricke - Eigenes Werk, CC BY 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=17943106>; Privat (4)



Hobby. In ihrer Freizeit ist Leathley Ausbilderin auf dem Segelschulschiff „Grossherzogin Elisabeth“.

Sie schätzt vor allem die ökologische und gesellschaftliche Dimension ihres Jobs – denn die Kontrollen dienen der Nachhaltigkeit der Bestände und dem Schutz des Meeresbodens. „Ohne Überwachung drohen Überfischung und langfristiger Bestandseinbruch“, warnt sie.

| Mehr als nur ein Job | Auf ihren turnusgemäßen Einsätzen kontrolliert die „Seefalke“ Fangschiffe in der Ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands (AWZ), die sich auf bis zu 200 Seemeilen erstreckt. Eine Ausnahme bilden Reisen für internationale Fischereiorganisationen (NEAFC/NAFO). Die führen Leathley und ihre Crew

bis weit in den Nordatlantik, zuletzt bis nach Kanada. „Dieses Jahr fahren wir für mehrere Wochen hoch in die Barentssee.“

Was wohl kaum jemand vermutet: Bei der Arbeit in den Hochseegewässern droht mitunter Gefahr durch Wale. Die hungrigen Meeresgiganten laben sich nach dem Einholen der Netze gern mal an dem Fang. Dabei stürzen sich die Kolosse regelrecht auf die hilflose Beute. „Wir bleiben dann natürlich besser auf Abstand“, sagt Leathley.

Nicht immer geht es um Fischereischutz: Als Behördenschiff und Einheit der Küstenwache rücken die „Seefalke“ und ihre beiden Schwesterschiffe auch bei technischen und humanitären Notfällen auf See aus. „Letztes Jahr haben wir an einem Havarieeinsatz teilgenommen, nachdem ein ehemaliger Lotsenversetzer vor Sylt untergegangen war.“ Leathley erinnert sich an das abenteuerliche Bergungsmannöver. „Bei Dunkelheit, Windstärke 8 und drei Meter hohen Wellen haben wir nach Wrackteilen und gefährlichem Treibgut gesucht.“ Glücklicherweise konnten alle Besatzungsmitglieder unversehrt geborgen werden – für Notfälle verfügt die „Seefalke“ über einen voll eingerichteten Behandlungsraum zur medizinischen Versorgung. In solchen angespannten Situationen ist mehr denn je Teamwork gefragt – das A&O in der Schifffahrt. „Das habe ich bereits während meiner ersten Fahrten gelernt.“

In ihren Anfangszeiten hatte sie es als einziges weibliches Crewmitglied nicht immer leicht. „Im Zweifel stand ich vor der

Frage, ob ich ein Verhalten melde und damit schwerwiegende Konsequenzen für den Betroffenen in Kauf nehme. Oder ob ich es ein paar Wochen ertrage und schweige.“ Doch auch wenn sie mitunter ein „dickes Fell“ benötigt – insgesamt überwiegen bei Weitem die positiven Erfahrungen. „Sonst wäre ich ja jetzt nicht hier“, sagt Leathley.

| Berufliche Perspektiven | Auf der „Seefalke“ ist sie das erste Mal auch mit anderen Frauen auf einem Schiff. „Anfangs war das für mich richtig ungewohnt“, erinnert sie sich. Inzwischen weiß sie das zu schätzen: „Man hält irgendwie doch noch mal ein bisschen mehr zusammen.“ Ein abwechslungsreicher, sicherer und ökologisch wichtiger Job mit tollen Kolleginnen und Kollegen – für die Nautikerin steht fest, dass sie langfristig bei der Behörde an Bord bleibt. „Ich bin beruflich angekommen“, sagt sie. Auch die Aufstiegschancen zur Kapitänin stehen nicht schlecht – sie wäre übrigens bei der BLE die erste Frau in dieser Position!

Auch in ihrer Freizeit bleibt sie der maritimen Welt treu, heuert regelmäßig als Ausbilderin beim Segelschulschiff „Großherzogin Elisabeth“ an – die praktischerweise in Elsfleth liegt. Dort singt sie auch im örtlichen Shantychor. Und wenn es sie doch einmal in die Ferne zieht, dann gern auch mal weiter weg vom Wasser: zum Wandern in den Harz oder in die Alpen. |...



Geschwister. Die „Seefalke“ und ihr baugleiches Schwesterschiff „Meerkatze“ sind im Fahrgebiet Nordsee/Nordatlantik im Einsatz.



Taifune! Hurrikans! Zyklone!



| Klimaforschung | Tropische Wirbelstürme sind eine wachsende Gefahr für die internationale Handelsschifffahrt – zukünftig wohl auch im Mittelmeer. Ein Gespräch mit Kerry A. Emanuel, emeritierter Professor für Meteorologie am Massachusetts Institute of Technology (MIT), USA. Interview: Paul Pantel

Das Wetter ist grässlich. Es könnte einen Heiligen zum Fluchen bringen“, wettet ein erfahrener Schiffsoffizier in Joseph Conrads Erzählung „Taifun“ beim Aufkommen eines tropischen Wirbelsturms. Die aufbrausende Reaktion des Protagonisten ist verständlich, denn Taifune erreichen genauso wie Zyklone oder Hurrikans extreme Windgeschwindigkeiten, erzeugen sintflutartige Regenfälle und bis zu zehn Meter hohe Wellen. Bei all den Wirbelstürmen handelt sich um dasselbe meteorologische Phänomen in unterschiedlichen Regionen.

Der Klimawandel scheint auch hier seine Wirkung zu zeigen. Zeit für ein Gespräch mit dem Meteorologen Professor Kerry A. Emanuel (s. Kasten rechts). Er hat schon früh nachgewiesen, dass die Energie und Zerstörungskraft von Hurrikans im Nordatlantik in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen hat – korrelierend mit den steigenden Temperaturen der tropischen Ozeane. Das „Time Magazine“ zählte den Atmosphärenwissenschaftler im Jahr 2006 zu den 100 einflussreichsten Persönlichkeiten der Welt.

? Herr Professor Emanuel, wie haben sich Quantität und Qualität von Taifunen und Hurrikans in der jüngeren Vergangenheit verändert, und welche weiteren Entwicklungen erwarten Sie aufgrund natürlicher Klimaschwankungen wie El Niño und anthropogener Treibhauseffekte?

Kerry A. Emanuel: Die wichtigste Veränderung ist, dass tropische Wirbelstürme insgesamt mehr Regen bringen. Das ist bedeutsam, da Überschwemmungen die Hauptursache für Todesfälle, Verletzun-

gen und materielle Schäden infolge dieser Stürme sind. Es gibt schon lange starke Hinweise darauf, dass die maximalen Windgeschwindigkeiten in tropischen Wirbelstürmen zunehmen. Allerdings haben wir bislang keine Veränderung der weltweiten Anzahl tropischer Wirbelstürme festgestellt, und es gibt auch keine gesicherte Prognose, dass sich diese Zahl ändern wird.

? Ihre Forschung zeigt, dass Ozeane als „Treibstoff“ für Supertaifune fungieren. Wie genau sieht die Wechselwirkung zwischen Ozeanen und Taifunen bzw. Hurrikans aus?

Emanuel: Die Energiequelle für tropische Wirbelstürme ist der Temperaturunterschied zwischen der durchschnittlichen Temperatur der Atmosphäre unterhalb von etwa 15 Kilometern und der Temperatur der obersten Meter des Ozeans. Es ist wichtig zu verstehen, dass dieser Temperaturunterschied und nicht die Temperatur des Ozeans selbst die Energiequelle dieser Stürme ist. Manchmal beobachten wir im Winter tropische Wirbelstürme über arktischen Ozeanen, wenn die Atmosphäre im Verhältnis zum Meer kalt genug ist. Obwohl diese als „Polartiefs“ bezeichnet werden, ähneln sie Hurrikans und verhalten sich auch so.

In den windstärksten Gebieten tropischer Wirbelstürme wird Wärme rasch vom Ozean in die Atmosphäre abgegeben. Das ist die Energiequelle der Stürme. In den Tropen erfolgt diese Wärmezufuhr hauptsächlich durch die Verdunstung von Meerwasser. Dadurch kühlt sich der Ozean ab, doch die Wärmeenergie verschwindet nicht, sondern wird als Wasserdampf an die Luft abgegeben und später als Wärme wiedergegeben, wenn der Wasserdampf in Wolken kondensiert.

? Unter welchen Bedingungen können sich Zyklone zu Supertaifunen entwickeln?

Emanuel: Tropische Wirbelstürme entwickeln sich zu Supertaifunen, wenn sie lange genug über ausreichend warmem Wasser verweilen, die warme Meeres-schicht tief genug ist und die Windscherung in der umgebenden Atmosphäre sehr gering ist. Windscherung bezeichnet Wind, der seine Richtung und/oder Geschwindigkeit mit der Höhe ändert. Sie führt trockene Luft in die Wirbelstürme, was einem kalten Schlag gleichkommt. Die meisten tropischen Wirbelstürme leiden →



Foto: Von Gage Skidmore, CC BY-SA 3.0

Professor Kerry A. Emanuel

••• Emanuel prägte 1994 die Bezeichnung „Hyperkan“ und ist Spezialist für atmosphärische Konvektion und Mechanismen der Verstärkung von Hurrikans am US-amerikanischen MIT. 2007 wurde er in die National Academy of Sciences gewählt, 2017 in die American Academy of Arts and Sciences, 2019 in die American Philosophical Society und 2020 als Auswärtiges Mitglied in die Royal Society. 2018 wurde er zum Fellow der American Geophysical Union ernannt.

<https://emanuel.mit.edu>



Foto: By Beyond My Ken - Own work, CC BY-SA 4.0

Das MIT

••• Das Massachusetts Institute of Technology in Cambridge/USA wurde im QS World University Ranking 2026 zum 14. Mal in Folge als beste Universität der Welt ausgezeichnet und gilt insbesondere in den Bereichen Technik, Naturwissenschaften und Wirtschaft als führend. www.mit.edu

Foto: muratart - stock.adobe.com



Risiko. Auch das Mittelmeer wird zunehmend von Wirbelstürmen heimgesucht.

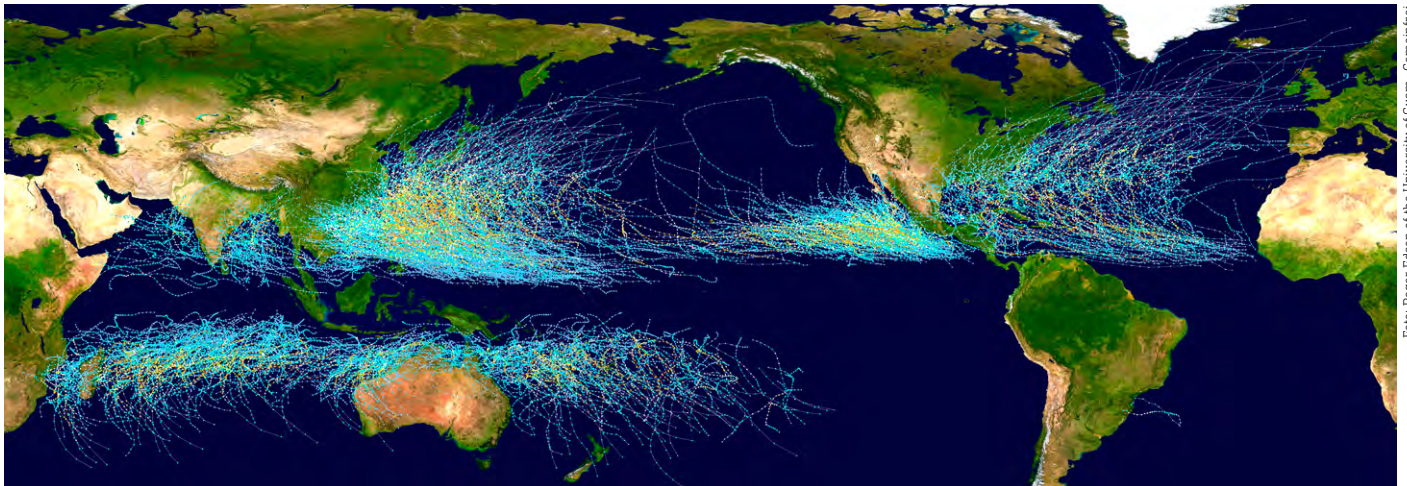


Foto: Roger Edson of the University of Guam, Gemeinfrei

Hauptgürtel. Die Karte zeigt die Verlaufsbahnen der tropischen Wirbelstürme von 1985 bis 2005. Die farbigen Punkte zeigen die Positionen der Stürme in sechsstündlichen Abständen und verdeutlichen die Intensität eines Sturmes zu diesen Zeitpunkten auf der Saffir-Simpson-Hurrikan-Skala (Kat. 1 „schwach“ bis Kat. 5 „verwüstend“).

→ unter einer Kombination aus Windscherung und der Abkühlung der Meeresoberfläche, wenn die Sturmwinde kaltes Wasser aus tieferen Meeresschichten aufwirbeln. Bleibt der tropische Wirbelsturm von Scherung und kaltem Wasser unbeeinflusst und zieht er nicht über Land oder kälteres Meer, kann er sehr stark werden.

? Ihre Forschung zeichnet sich insbesondere durch ihren multidisziplinären Ansatz aus. Welche Disziplinen sind beteiligt, und wie trägt diese Zusammenarbeit zur Verbesserung der Qualität Ihrer Ergebnisse bei?

Emanuel: Um tropische Wirbelstürme zu verstehen und vorherzusagen, sind fundierte Kenntnisse in Ozean- und Atmosphärenphysik, Mathematik und Informatik unerlässlich. Wenn diese Stürme über Land ziehen, können sie verheerende Überschwemmungen verursachen, und auch hierfür sind tiefgreifende hydrologische Kenntnisse notwendig. Wer tropische Wirbelstürme vorhersagt, muss zudem über ausgeprägte Kommunikationsfähig-

keiten und Kenntnisse in den Sozialwissenschaften verfügen.

? Inwieweit ermöglichen Ihre Forschungsergebnisse die Vorhersage und das Risikomanagement von Taifunen und Hurrikannen? Und: Wie zuverlässig sind die Vorhersagen heute?

Emanuel: Meine eigene Forschung hat zwar in geringem Maße zu besseren Vorhersagen der Intensität tropischer Wirbelstürme beigetragen, doch hat das Fachgebiet insgesamt in den letzten vier bis fünf Jahrzehnten bedeutende Fortschritte bei der Vorhersage ihrer Zugbahnen und Landfallorte erzielt sowie bei der Quantifizierung des langfristigen Risikos tropischer Wirbelstürme und dessen Reaktion auf den Klimawandel.

? Welche Regionen sind besonders anfällig für Taifune, Hurrikane und andere Zyklone? Sind in Zukunft etwa im Zusammenhang mit der Erderwärmung Verschiebungen oder Ausweitungen dieser Risikogebiete zu erwarten?

Emanuel: Weltweit gibt es drei Hauptgürtel tropischer Wirbelstürme. Einer erstreckt sich westwärts vom östlichen tropischen Nordatlantik nahe Afrika über die Karibik und den Golf von Mexiko und dann weiter westwärts über den östlichen Nordpazifik bis nach Hawaii. Der aktivste Gürtel der Erde beginnt im zentralen Nordpazifik und erstreckt sich über den westlichen Nordpazifik und den nördlichen Indischen Ozean bis nach Ostafrika.

Diese Gürtel dehnen sich langsam polwärts aus. Eine bemerkenswerte Veränderung zeigt sich im Mittelmeer. Dort entstehen gelegentlich tropische Wirbelstürme, wenn im Winter sehr kalte Luftmassen über das Meer strömen; diese werden als Medicanes bezeichnet. Doch im letzten Jahrzehnt haben sich vermehrt normale tropische Wirbelstürme im Sommer über dem Mittelmeer gebildet, was auf ein steigendes Hurrikan-Risiko im Zuge der fortschreitenden Erderwärmung hindeutet.

? Welche Risiken ergeben sich daraus für die internationale Handelsschifffahrt, und welche Vorsichtsmaßnahmen sind vonseiten der politischen Entscheidungsträger und der Reedereien erforderlich?

Emanuel: Wir gehen davon aus, dass tropische Wirbelstürme an Intensität zunehmen werden. Gleichzeitig erwarten wir aber auch, dass sich die Technologie und das Know-how zur Vorhersage tropischer Wirbelstürme stetig verbessern und so immer präzisere Prognosen ermöglichen, damit Schiffe gefährliche Wetterlagen umfahren können.

Seeleute sollten sich der möglichen Entstehung tropischer Wirbelstürme in Regionen wie dem Mittelmeer bewusst sein, die bisher weitgehend verschont geblieben sind. |...



Foto: jenhung - stock.adobe.com

Risiko. Ein Frachter ist nach einem starken Taifun gestrandet. Wirbelstürme können für die Schifffahrt verheerende Folgen haben.



Foto: nasasearthobservatory/22230246808/ Gemeinfrei

Augie. Der Hurrikan „Patricia“ im Oktober 2015 war der stärkste pazifische Hurrikan, der bisher aufgezeichnet wurde. In Böen erreichte er 400 km/h.

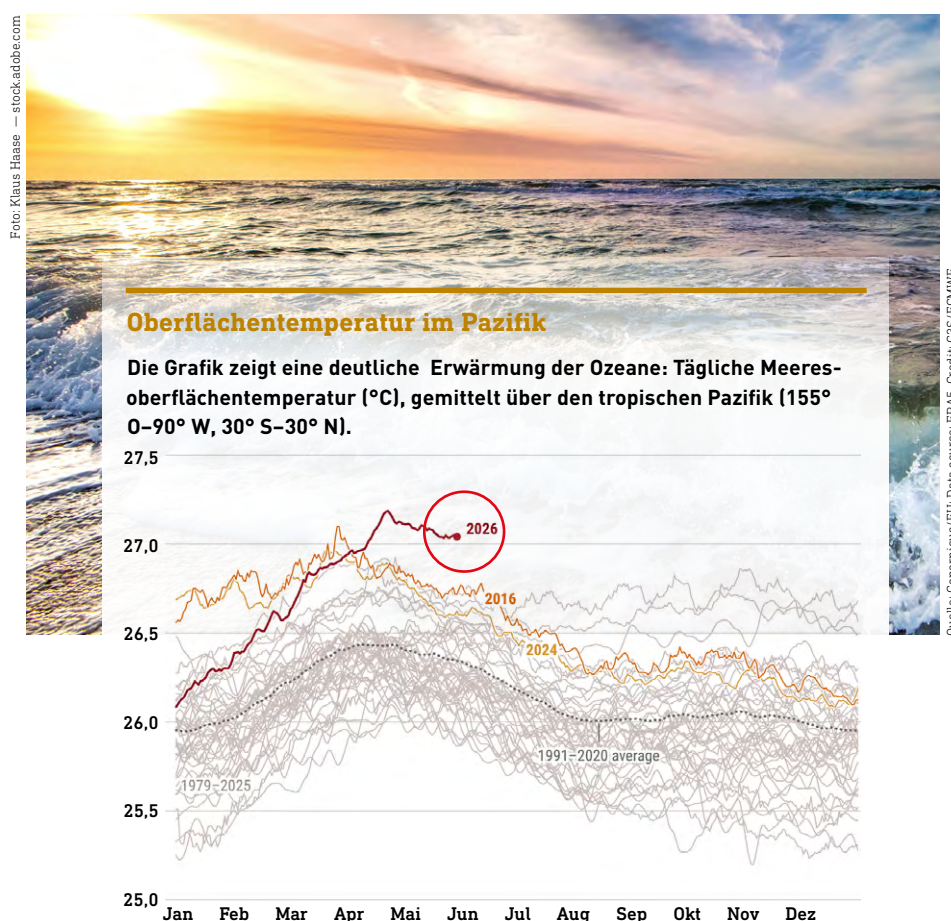
Heiß, heißer, Ozean

| Umwelt | Eine aktuelle Studie zeigt: Das erste Halbjahr 2026 war durch anhaltend erhöhte Oberflächentemperaturen und marine Hitzewellen in weiten Teilen der Weltmeere gekennzeichnet. Der Meeresspiegel steigt.

Ausgetrocknete Flussbetten, zahlreiche Waldbrände, Anstieg der Todesfälle: Die Erderhitzung hat in diesem Sommer eine spürbar neue Dimension erreicht. Dramatische Folgen hat das auch für die Weltmeere.

Ein aktueller Forschungsbericht bestätigt rekordhohe globale Meeresoberflächentemperaturen: „Die erste Hälfte des Jahres 2026 war durch anhaltende und außergewöhnliche Meereswärme gekennzeichnet. Unser Bericht zeigt, dass die globalen Meeresoberflächentemperaturen zwischen Januar und Juni im Durchschnitt bei 20,94 °C lagen, was dieses erste Halbjahr zum zweitwärmsten seit Beginn der Aufzeichnungen macht. Die Hitzewellen im Meer breiteten sich im Laufe des Zeitraums stetig aus und betrafen schließlich rund 82 Prozent der weltweiten Ozeane“, sagt Simon van Gennip, leitender Ozeanograph beim Copernicus Marine Service. Das Mittelmeer, der zentrale Nordatlantik und der äquatoriale Pazifik hätten sich als Hotspots erwiesen. „Die regionalen Daten zeichnen das einheitliche Bild eines Ozeans, der unter anhaltender thermischer Belastung steht“, so der Forscher.

| Neue Höchststände | Besonders hoch waren die Temperaturen im Juli in weiten Teilen des tropischen Pazifiks, wo das El-Niño-Phänomen aktiv ist. Dessen Auswirkungen dürften sich weiter verstärken. Dass sich die Ozeane wegen des Klimawandels erhitzen, ist bekannt – und auch, dass dadurch der Meeresspiegel steigt. Das liegt an zwei physikalischen Effekten: Wärmeres Wasser dehnt sich aus – diese thermische Ausdehnung ist für 30 bis 50 Prozent des Anstiegs verantwortlich. Den Rest steuern schmelzende Eisschilde in Grönland und der Antarktis sowie Gebirgsgletscher bei. Das Tempo des Anstiegs hat sich zuletzt deutlich beschleunigt. Zu die-



sem Ergebnis kommt die dritte Weltmeerbewertung der Vereinten Nationen (WOA III) vom Juni. Mehr als 650 Wissenschaftler aus 86 Ländern haben den umfassenden Bericht erarbeitet. Der globale Meeresspiegel stieg demnach zwischen 2013 und 2023 um durchschnittlich 4,3 Millimeter pro Jahr. Im Zeitraum von 1993 bis 2002 lag die Rate noch bei 2,1 Millimetern.

Die aktuellen Pegelhöhen an den Küsten würden in vielen Studien zur Ge-

fahr von Überflutungen systematisch unterschätzt, berichtete zuletzt ein Forschungsteam von Wageningen University & Research (WUR) im Fachjournal „Nature“. Im Durchschnitt liege der aktuelle Meeresspiegel demnach um 24 oder 27 Zentimeter höher als in zwei häufig verwendeten Erdmodellen. Den Daten zufolge könnten weltweit bis zu 132 Millionen mehr Menschen von einem Meeresspiegelanstieg um einen Meter betroffen sein. |...



Netzwerk. Ina und Klaus Bammann (r.) pflegen im Rahmen ihrer Arbeit viele Kontakte – hier mit dem indischen Honorarkonsul in Douala Ravi Kumar und seiner Frau Geeta.



Grüne Oase in rauem Gebiet

Im Juli 2023 hat das Diakonen-Ehepaar Ina und Klaus Bammann die Leitung der Deutschen Seemannsmission in Douala übernommen. Mit ihrer siebenjährigen Tochter Rebecca leben sie seitdem das Abenteuer Kamerun. Denn die größte Stadt des Landes ist – im wahrsten Sinne – ein schwieriges Pflaster: Massive Staus auf Straßen in schlechtem Zustand, unbefestigte Wege und fehlender öffentlicher Nahverkehr gehören zu ihrem Alltag. Zudem ist das Klima ganzjährig heiß und feucht, von Juni bis November machen schwere Regenfälle und Überschwemmungen die Straßen teils unpassierbar.

| Hotel und Seemannsheim | Das örtliche Seemannsheim „Foyer du Marin“, ein Cityhotel, das in diesem Jahr sein 60-jähriges Bestehen feiert, wirkt dagegen wie eine grüne Oase in der Millionenmetropole. Es verfügt über 25 Zimmer, einen kleinen Pool sowie ein Restaurant mit 150 Sitzplätzen, inklusive Terrasse mit Blick zum Hafen und auf den über 4.000 Meter hohen Mount Cameroon. Das „Foyer“ ist nicht nur Anlaufstelle für Seeleute, sondern auch bei Touristen sehr beliebt, und wird gern von Abenteuer-Reisenden mit geländegängigen Lkws angefahren.

Ina Bammann (43) stammt aus dem sächsischen Hirschfeld, ihr Mann Klaus (45) aus Hermannsburg in der Lüneburger Heide, er ist aber in Südafrika aufgewachsen. Das Ehepaar ist ein eingespieltes

Panoramablick.
Wegen seiner attraktiven und zentralen Lage ist das „Foyer du Marin“ auch bei Nichtseeleuten äußerst beliebt.



Team: Während Ina Bammann zwei- bis dreimal pro Woche Seeleute an Bord besucht, kümmert sich ihr Mann hauptsächlich um die zahlreichen Verpflichtungen vor Ort und ist als Vertreter der Seemannsmission bei Empfängen oder beim Verkehrsministerium präsent. Unterstützt werden die beiden von Pastor Olivier Pobou und Mitarbeiter Amadou Njikam, die fünfmal pro Woche Bordbesuche absolvieren. Knapp 980 Schiffe hat das Team 2025 aufgesucht, 104 Seeleute haben im Hotel übernachtet. Zum Team gehören außerdem mehr als 30 Angestellte sowie 16 Praktikantinnen und Praktikanten im Servicebereich.

| Serie Teil 17 | Ina und Klaus Bammann leiten die Seemannsmission in Douala, Kamerun – und kämpfen dort an vielen Fronten um bessere Bedingungen für die Seeleute.

Text: Stefanie Langos; Fotos: Klaus Bammann, Matthias Ristau

| Piraterie-Hotspot | Douala liegt nahe der Atlantikküste, am Golf von Guinea. Mit dem Fluss Wouri zusammen ist die Stadt ein regionaler Knotenpunkt für die internationale Seeschifffahrt – und weltweit eine der gefährlichsten Regionen für Seeleute. „Wir haben eine Zunahme an Piraterie-Angriffen mit Geiselnahme“, sagt Diakon Bammann. Einige der betroffenen Schiffe hat er betreut.

Häufig gehen die Geiselnahmer mit äußerster Härte vor. Der Diakon berichtet von der Begegnung mit elf Seeleuten, deren Kameraden brutal entführt wurden. Fast alle Seeleute wurden körperlich misshandelt, einer sogar angeschossen.



Komfort. Das Hotel „Foyer du Marin“ verfügt über einen eigenen Pool.

Kulinarik. Buffet mit Blick auf den Hafen.

Kümmerer. Pastor Olivier Poubou bringt zusammen mit Ina Bammann und Amadou Njikam einer Seefrau Weihnachtsbeutel an Bord.



Bammann kümmert sich um die betroffenen Crewmitglieder, spendet Trost. „Ich habe ihnen gesagt: ‚Ich lass euch nicht allein, hier ist meine Nummer. Ihr könnt mir rund um die Uhr eine Nachricht schicken.‘“ In Kontakt bleiben, wenn alles überstanden ist; wissen, wie es weiterging – das brauche auch er selbst, um abschließen zu können, so Bammann.

| Landgang mit Hindernissen | Von etwa 55.000 Seeleuten pro Jahr im Hafen bekommen gerade mal ein Dutzend pro

Woche Landgang. Einige Reedereien untersagen den Landgang in westafrikanischen Hafenstädten grundsätzlich. Zu groß sind die Sicherheitsbedenken. Hinzu kommen die bürokratischen Hürden. Zwar sind theoretisch sechs Stunden Landgang am Tag möglich. Doch das Genehmigungsprozedere ist aufwendig: Der zuständige Agent muss zunächst aufs Schiff, um dort die benötigten Passbilder der Crewmitglieder einzuholen. Anschließend geht er zur Einwanderungsbehörde und muss dort jeden Antrag an diversen Stellen abstempeln lassen.

Die Bammanns setzen sich intensiv dafür ein, dass die Behörden diese Prozesse vereinfachen. „Wir kämpfen an ganz vielen Fronten“, so die Diakonin. „Hinzu kommen noch soziale Verpflichtungen, als Ansprechpartner für viele NGOs, Botschaften, spontane Einladungen zu Veranstaltungen sowie die Pflege langjähriger Partnerschaften und Sozialprojekte, die wir unterstützen.“

Das Ehepaar kümmert sich außerdem um den Kontakt zur Regierung. „Wir begleiten auch den MLC-Prozess und nehmen regelmäßig an Konferenzen teil.“ Gemeint ist die Maritime Labour Convention, das Seearbeitsübereinkommen, das Kamerun 2027 ratifizieren möchte.

„Es gibt jeden Tag Probleme – und die sind da, um gelöst zu werden“, sagt Klaus Bammann. Seine Frau ergänzt: „Ich finde es bereichernd, hier zu sein und hier zu arbeiten, getragen von einem starken Netzwerk mit Menschen aus aller Welt. Vor allem aber berühren und erfreuen mich immer wieder die Gespräche mit den Seeleuten. Unsere Aufgabe ist eine Herausforderung, aber auch ein Geschenk.“ |...

Die Angebote des „Foyer du Marin“ in Douala

- größter Auslandsstandort der Deutschen Seemannsmission mit 30 Angestellten
- Bauzeit: drei Jahre; 1966 eröffnet vom damaligen Bundespräsidenten Heinrich Lübke
- Hotel mit Pool, Bar und Restaurant mit 150 Sitzplätzen
- 980 Besuche an Bord (2025)
- 442 Besuche von Seeleuten (2025)
- Psychosoziale Notfallversorgung (PSNV)

www.seemannsmission.org/douala



Einweihung. Bundespräsident Heinrich Lübke weihte 1966 das Seemannsheim in Douala ein (Bild oben).

Historie. Das „Foyer du Marin“ ging aus einer Kooperation mit der örtlichen evangelischen Kirche, der Église Évangélique du Cameroun (EEC), hervor.

| PUBLIKATIONEN |



Verloren in der Tiefsee

••• Dieses Drama hielt im Sommer 2023 die Welt in Atem: Tagelang gab es keine Spur vom Tiefseetauchboot „Titan“. Jeder hoffte auf eine Rettung, bevor den fünf Besatzungsmitgliedern der Sauerstoff ausging. Dann die schreckliche Gewissheit: Die „Titan“ war nach einem Kollaps der Druckkammer implodiert. Trümmerteile wurden in der Nähe der „Titanic“ gefunden, dem Fahrtziel des (Fast-)Namensvetters.

Doch wie kam es überhaupt zu der Katastrophe? Was genau war geschehen? Zu diesen Fragen hat die fachkundige Autorin und Journalistin Brigitte Saar umfassend recherchiert. In ihrem Buch schildert sie die Hintergründe und Ursachen der tragischen letzten Tauchfahrt des aus Carbonfaserverbund gefertigten Havaristen. Sie dokumentiert die Entstehungsgeschichte der „Titan“, Lebenslauf und Vision der Firmengründer sowie die Entwicklungen, die letztlich zu dem Unglück führten.

Zahlreiche Fotografien und Unterwasseraufnahmen ergänzen das umfangreiche Werk, für das die Autorin auch Interviews mit Beteiligten und Fachleuten geführt hat. Ein kenntnisreiches und lesenswertes Buch über eine denkwürdige submarine Tragödie.

Brigitte Saar: *Tauchboot Titan*. Koehler Verlag.
392 Seiten. 29,95 Euro.

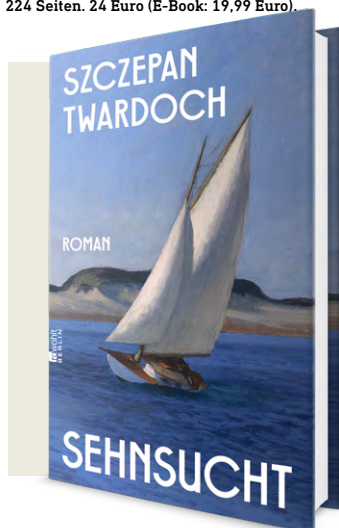
Allein um den Stausee

••• Der pensionierte schlesische Bergmann Erwin Piontek – Ehemann und Großvater – bricht eines Tages aus seinem eintönigen, bürgerlichen Ruheständlerleben aus, um seinen Lebensraum wahr zu machen: eine Weltumsegelung. Eigentlich ein vollkommen unrealistisches Unterfangen für einen alten Mann. Als „Ersatzerde“ muss daher der heimische Stausee herhalten, den er entsprechend häufig zu umrunden plant.

Was als verschrobene, aber durchaus noch konventionell anmutende Story beginnt, endet in einer abenteuerlichen Fantasiereise durch unterschiedliche Epochen. So ist Piontek, bzw. sein Alter Ego, zur Jahrhundertwende am Völkermord an den Herero beteiligt, dann wieder ist er Doppelgänger eines rechten polnischen Präsidenten der Gegenwart, der sich bestens mit dem deutschen AfD-Kanzler Tino Chrupalla versteht.

Die vielen zeitlichen Wendungen des Plots und häufigen Perspektivwechsel auf die Protagonisten fordern den Leser heraus – erst recht, sobald sich der Autor in einer weiteren Metaebene sogar selbst in die Handlung reinschreibt. Dabei zieht die erzählerische und philosophische Tiefe die Leser jedoch stets in ihren Bann. Ein Abenteuer für den Geist.

Szczepan Twardoch: *„Sehnsucht“*. Rowohlt Verlag.
224 Seiten. 24 Euro (E-Book: 19,99 Euro).



Allein durch das Nordmeer

••• Veronica Skotnes nimmt die Leserinnen und Leser mit auf eine einzigartige Reise in das Polarmeer entlang der unwirtlichen Küste der Finnmark. Die Autorin ist gleichzeitig Protagonistin des Buches – und eine ungewöhnliche junge Frau: Skotnes, Ende 27, lebt seit drei Jahren auf ihrem alten Kutter vor der malerischen norwegischen Küste und sucht zugleich Ruhe und Lebendigkeit. Gerade dieser unorthodoxe Lebensstil macht das Buch spannend, denn aus dem Alltag auf See wird eine Form der Selbstbefragung. Im Buch schildert sie ihre Gedanken und Reflexionen über das Leben sowie eindrucksvolle Begegnungen mit den Menschen in diesem abgelegenen Teil der Erde. Mit an Bord sind aber stets auch die Gefahren und Herausforderungen eines Lebens, das fern von Sicherheit und Bequemlichkeit stattfindet. Die begleitenden 18 Illustrationen verstärken die besondere Atmosphäre des Buches.

Fazit: Eine eindrucksvolle und nachdenklich machende Lektüre über das Leben, deren Naturverbundenheit und Eigenwilligkeit eine angenehm stille Kraft entfalten.

Veronica Skotnes: *„Jenseits der Wintersonne – Leben und Segeln im Nordmeer“*. Delius Verlag.
208 Seiten. 26,90 Euro (E-Book: 15,99 Euro).



Driving the maritime transition.

The world's leading
maritime industry event.

 Hamburg
Messe + Congress

01 ————— 04
Sept 2026



Buy ticket or
redeem invitation
smm-hamburg.com



Perfect Match

Wenn emissionsfreier Antrieb
auf unbändige Power trifft...

... dann ist das wie Ökostrom für starke Logistik.
Genau jene effiziente Kombination, die unser
Netzwerk nachhaltig und leistungsfähig macht!
Wir reduzieren Emissionen auf ein Minimum.
Für die Umwelt und für einen möglichst geringen
CO₂-Fußabdruck unserer Kunden.

—> hhl.de/kunden



Hamburger Hafen
und Logistik AG