

Kreuzfahrtsaison startet am 23. März

Terminal auf mehr Schiffe vorbereitet

VON PETER HANUSCHKE

Bremerhaven. Das Museumsschiff „Cap San Diego“, das derzeit bei German Dry Docks in Bremerhaven generalüberholt wird, eröffnet am 23. März die Kreuzfahrtsaison am Columbus Cruise Center in Bremerhaven. An diesem Tag wird die „Cap San Diego“ zu einer Wertprobefahrt mit 500 Gästen auf der Weser aufbrechen und anschließend das CCCB anlaufen. Auf die kommende Saison hat sich das CCCB intensiv vorbereitet, erwartet größere Schiffseinheiten. So sollen 35 Prozent mehr Kreuzfahrtgäste abgefertigt werden als im Vorjahr. In 2017 kommen voraussichtlich noch einmal mindestens 25 Prozent. 2015 zählte das Kreuzfahrtterminal in Bremerhaven 66.000 Passagiere. Um auch größere Schiffseinheiten wie gewohnt abfertigen zu können, fanden in den vergangenen Monaten vielfältige Optimierungen am CCCB statt: Dazu gehört der Umbau des Terminals zur schnelleren und übersichtlicheren Gepäckrückgabe mit dafür notwendigen Veränderungen in der internen Infrastruktur. Die vorhandenen Gepäckbänder wurden ausgebaut, neue kajenseitige Öffnungen, durch die die Transportwege des Gepäcks maßgeblich verkürzt werden, erstellt. Ein vom CCCB speziell entwickeltes Transportsystem kann nun zusätzlich auch schiffseigene Gepäcktrolleys auf material- und umweltschonende Weise direkt ins Terminal bringen. Das Informations- und Besucherleitsystem wurde angepasst und weiter vereinfacht.

Mit dem lokalen Verkehrsunternehmen, das seit Jahren als Partner für das CCCB die An- und Abreise von Gästen umsetzt, die die Bahn als Verkehrsmittel nutzen, wurde ein neues Konzept entwickelt. Zwar wurde schon in der Vergangenheit das Gepäck der Kreuzfahrtgäste vom Bahnhof bis auf die Kabine transportiert, aber durch neue technische Einheiten konnte dieser Serviceblock ebenfalls weiter optimiert und für den Kreuzfahrtgast vor allem noch bequemer gestaltet werden.

Im Columbus Cruise Café wurde der Service durch eine mobile Bewirtungsmöglichkeit erweitert, sodass nunmehr neben den Kreuzfahrtgästen auch die Partner, wie Bus- und Taxifahrer, von der Restauration stärker profitieren. Außerdem bietet das CCCB die Wifi-Nutzung im Terminal kostenlos an.

Maritime Berufe im Wandel

Bremen. Die Ausbildung auf Schiffen unter deutscher Flagge ist rückläufig. Und für angehende Nautiker wird es immer schwieriger, einen Platz für ein Praxissemester an Bord zu finden. Nicht von ungefähr befasst sich auch der 10. Bremer Schifffahrtkongress mit maritimer Personalwirtschaft auf See und an Land. Der Kongress wird in diesem Jahr am 12. und 13. April unter dem Themenschwerpunkt „Maritime Berufsbilder im Wandel“ veranstaltet. Veranstalter ist die Hochschule Bremen in Kooperation mit den norddeutschen Ausbildungseinrichtungen. Zum Programm gehören zahlreiche Workshops und Vorträge wie „Schifffahrtstandort Deutschland 2016 – aktuelle Perspektiven für die maritime Personalwirtschaft“, „Entwicklungen im Schiffsmaschinenbetrieb“ oder „Maritime Kompetenz im Hafen“. Neu sind in diesem Jahr die Branchenforen „Offshore-Windenergie“ und „Hafenwirtschaft“. Parallel zum Kongress findet im Rahmen eines „Marktplatzes“ eine Fachausstellung statt, bei der Unternehmen und Einrichtungen Projekte, Produkte und Dienstleistungen zum Thema „Maritime Personalwirtschaft“ vorstellen können.

Erwartet werden circa 150 Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet. Der Bremer Schifffahrtkongress ist damit nach eigenen Angaben das einzige deutsche Forum dieser Größenordnung, das sich gezielt mit den Herausforderungen der maritimen Personalwirtschaft beschäftigt. Stattfinden wird der Kongress im Speicher XI in der Überseestadt. Informationen zum Programm und Anmeldeöglichkeiten sind im Internet unter www.bremer-schifffahrtkongress.de verfügbar. PHA

Iranischer Frachter erreicht Hamburg

Hamburg. Nach Aufhebung der Atom-Sanktionen hat erstmals seit mehr als fünf Jahren wieder ein Frachter aus dem Iran einen deutschen Hafen angelaufen. Das Containerschiff „Azargoun“ erreichte am frühen Donnerstagmorgen den Hamburger Hafen. Damit nimmt die Staatsreederei Iril den Liniendienst zwischen dem Nordkontinent und dem Persischen Golf wieder auf. Alle 14 Tage sollen Schiffe Hamburg und Antwerpen sowie Genua, Istanbul, Port Said und Bandar Abbas bedienen. PJA

Größenwahn auf den Meeren

Riesen-Containerschiffe – ein Geschäft, das sich vor allem für drei Großwerften in Korea lohnt



Die „Mærsk Mc-Kinney Møller“ während ihrer Jungfernfahrt nach Bremerhaven. Sie war mit einer Ladekapazität von 18.000 Standardcontainern 2013 das weltgrößte Containerschiff. FOTO: DPA

VON ECKART GIENKE

Bremen-Hamburg. Früher haben sich Schiffe den Häfen angepasst – inzwischen wachsen die Häfen mit den immer größer werdenden Schiffen. Und die Entwicklung zu immer größeren Einheiten ist anscheinend nicht zu stoppen. Doch die Containerriesen schaffen mehr Probleme als sie lösen. Mit dem schwächeren Warentransport zwischen Europa und Fernost nehmen die wirtschaftlichen Risiken der Schiffe weiter zu.

Wer braucht eigentlich riesige Containerschiffe? Die Reeder? Ihre Kunden? Die Verbraucher? Die Häfen? Alles falsch. „Den Nutzen haben allein drei Großwerften in Korea, drei niederländisch-belgische Baggerunternehmen und ein dominierender Hersteller von Containerbrücken in China“, sagt Ulrich Malchow, Professor für Maritime Economics an der Hochschule Bremen. Die vermeintlichen Kostenvorteile größerer Schiffe für die Reedereien gingen immer mehr gegen null und würden mehr als ausgeglichen von längeren Liegezeiten in den Häfen.

Malchow ist ein bekannter Kritiker des Zustandes am Ende einer langen Entwicklung, die zwingend und unausweichlich schien, seitdem der Frachtcontainer vor mehr als 50 Jahren seinen Siegeszug antrat. Mit der Globalisierung, dem Wachstum des Welthandels und dem technischen Fortschritt entwickelten sich die Container-

schiffe zu wahren Giganten. Vor 30 Jahren war die „Frankfurt Express“ von Hapag-Lloyd das erste Schiff, das mehr als 3000 Standardcontainer (TEU) tragen konnte. Das galt damals als erstaunlich. Ihre heutigen Nachfolger heißen „CSCL Globe“, „UASC Barzan“ oder „MSC Zoe“ und schaffen die sechsfache Menge, ungefähr 19.000 TEU. Immer kostengünstiger, so das Kalkül, werde so der Transport des einzelnen Containers.

Die koreanischen Werften bauen bereits Containerriesen mit mehr als 20.000 TEU Kapazität. Doch das bringt nichts mehr. „Schaut man sich die Kostenersparnisse je Container an, so wird sie mit wachsender Größe immer geringer“, sagt Malchow. Das gelte für Treibstoffkosten ebenso wie für Personal- und Investitionskosten. Das Ende der Fahnenstange ist so gut wie erreicht. Das hatte im vergangenen Jahr auch eine Studie der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) ergeben.

Jetzt wächst vor allem das wirtschaftliche Risiko. Denn selbst die geringen Einsparungen treten nur ein, wenn die Schiffe auch wirklich voll beladen sind. Das sind sie aber nicht mehr, da es schon zu viele von den Mega-Carriern gibt. Zudem liegen die chinesischen Exporte in diesem Jahr bislang um rund ein Fünftel unter dem Vorjahr, und der Welthandel wächst nur um drei Prozent, weit weniger als gewohnt. Und damit dreht sich die Rechnung kom-

plett ins Minus. Längere Lösch- und Ladezeiten in den Häfen, die ebenfalls die Kostenrechnung belasten, geben der Wirtschaftlichkeit von Riesenschiffen den Rest, da die Produktivität im Hafen prinzipiell nicht mit der Größe des Schiffes mithalten kann. Das wissen natürlich auch die Reeder. Die Schiffe sind praktisch nur auf der Route zwischen Asien und Europa einsetzbar und verringern die Flexibilität der Unternehmen. Vom Marktführer Maersk sind erste Signale zu hören, dass noch größere Schiffe wohl nicht auf dem Wunschzettel des Managements stehen. Stattdessen lässt Maersk die ersten Giganten schon beschäftigungslos aufliegen.

Hapag-Lloyd schiebt einen Beschluss über den Kauf von Schiffen der 18.000-TEU-Klasse seit Monaten vor sich her. „Die Entscheidung ist nicht einfach, wir werden uns damit noch Zeit lassen“, sagte Vorstandschef Rolf Habben Jansen der „Welt am Sonntag“. „Irgendwann brauchen wir Zugriff auf 18.000-TEU-Schiffe. Aber das muss nicht unbedingt über einen Kauf gehen, das kann auch im Rahmen unserer Allianz mit anderen Reedereien gelingen.“

Schon einmal musste die Schifffahrt lernen, dass es Grenzen bei der Größe gibt. Die größten Supertanker für den Transport von Rohöl wurden in den 1970er-Jahren gebaut. „Jahre Viking“ mit 458 Metern Länge und 564.000 Tonnen Tragfähigkeit war der größte jemals gebaute Tanker. Das Schiff konnte weder den Panama- noch

den Suezkanal durchfahren und wegen seiner schlechten Manövrierbarkeit auch nicht den Ärmelkanal. Die „Jahre Viking“ konnte nur wenige Häfen anlaufen. Allein der Anhalteweg betrug sechs Kilometer. In seinen letzten Lebensjahren wurde das Schiff als schwimmendes Rohöllager genutzt und 2010 verschrottet. Moderne Tanker sind immer noch sehr groß, aber nicht mehr ganz so riesig wie die Schiffe vor 40 Jahren.

Vor allem für die Häfen weltweit bedeuten die Containerriesen große logistische sowie technische Probleme und verursachen erhebliche Mehrkosten, ohne dass dadurch ein Container mehr umgeschlagen wird. Sie müssen allerdings sehr viele Container in kürzerer Zeit umschlagen und benötigen dafür größere und leistungsfähigere Anlagen und Containerbrücken. „Vielleicht ist die Entwicklung zu immer größeren Schiffen nicht nachhaltig“, sagte vor Kurzem der Chef des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz.

Hinter den Kulissen denken manche Hafenmanager in Europa schon darüber nach, die Schiffsgrößen künftig zu begrenzen. Offiziell will diese Forderung aber niemand stellen. „Wir sehen die Entwicklung der Großcontainerschiffe als Herausforderung, der wir uns stellen müssen“, heißt es bei der Hamburger Hafenbehörde HPA. „Darüber sind wir mit anderen Häfen im Gespräch.“

Deutsche Windtechnik übernimmt Offshore-Wartungsverträge

VON PETER HANUSCHKE

Bremen. Die Deutsche Windtechnik, die ihren Hauptsitz in Bremen hat und das größte herstellerunabhängige Serviceunternehmen für Onshore- und Offshore-Windkraftanlagen in Deutschland ist, setzt ihren Expansionskurs fort: Die Deutsche Windtechnik AG hat einen sogenannten Asset Deal mit dem börsennotierten Baukonzern Ballast Nedam N.V. abgeschlossen. Dieser ermöglicht es, bestimmte Wirtschaftsgüter zu übernehmen.

Ab sofort werden Fundamente und Kabel der Offshore-Windparks Westermeerwind im IJsselmeer und Butendiek, Luchterduinen und Prinses Amalia windpark in der Nordsee von der Deutschen Windtechnik betreut. Auch die Bauingenieure von Ballast Nedam, die Teile des Projektmanagements für die Servicearbeiten in den Windparks innehaben, wurden übernommen. Mit dem Kauf ist die Firma in der Lage, umfassenden Service für Offshore-Windkraftwerke über und unter Wasser aus einer Hand anzubieten und die Leistungen zu echtem Full-Service zu kombinieren.

Das 2004 gegründete Bremer Unternehmen betreut inzwischen mehr als 3500 Windkraftanlagen in Deutschland und in Europa. Mehr als 750 Mitarbeiter sind national und international für Windkraftspezialisten tätig. Der neue Geschäftsbereich wird von der Deutschen Windtechnik B.V. mit Hauptsitz in Utrecht verantwortet. „Mit der Übernahme der vier Projekte

und des qualifizierten Personals haben wir unsere Expertise für Fundamente und Unterwasserinspektionen weiter gestärkt und unsere Position als wichtiger Player im Offshore-Markt ausgebaut“, erklärt Geert Timmers, Standort-Manager für die Niederlande. Mehr als 315 Trag- und Fundamentstrukturen von Offshore-Windparks hält das Unternehmen inzwischen in der Nordsee in stand. Hinzu kommen diverse Serviceaufgaben in den Bereichen Unterwasser-Verkabelung, Korrosionsschutz sowie Unterwasserinspektionen am Meeresgrund, von Schweißnähten und Beschichtungen der Gründungsbauten.

Jens Landwehr, Geschäftsführer der Deutschen Windtechnik Offshore und Consulting GmbH, ergänzt: „Mit unserem erfahrenen Personal, unserer Infrastruktur und unserem maritimen Netzwerk sind wir nun qualifiziert, den kompletten Service für die Instandhaltung von Offshore-Windparks über und unter Wasser aus einer Hand anzubieten.“

Das hausinterne Marine Coordination Team verantwortete die Überwachung und Sicherung des Seeraums sowie die Koordination der Offshore-Aktivitäten. „Unser Vorteil ist, dass wir durch unser breites Leistungsspektrum und unser Engagement in den unterschiedlichen Offshore-Windparks standortspezifische Servicepakete miteinander koordinieren können“, so Landwehr. „Wir nutzen diese Synergien zum Beispiel sehr erfolgreich in den Bereichen Logistik und Personal.“

Den Bereich Korrosionsschutz hat die Deutsche Windtechnik ebenfalls ausgebaut: Das Unternehmen arbeitet Hand in Hand mit dem Weltmarktführer Corrosion zusammen und hat einen Kooperationsvertrag über die Instandhaltung von 284 Offshore Korrosionsschutz-Systemen in vier Offshore-Windparks (OWP) geschlossen. Die Zusammenarbeit bezieht sich auf die



Ein Team der Deutschen Windtechnik bei Arbeiten im Offshore-Windpark Dan Tysk. FOTO: FR

Offshore-Windparks Butendiek, Dan Tysk, Meerwind und Trianel Windpark Borkum West 2, wo Corrosion die Gewährleistungsverpflichtung zu erfüllen hat.

„Da wir für die Instandhaltung der Korrosionsschutz-Systeme ICCP Personal zu Verfügung stellen, das ohnehin in dem jeweiligen Windpark tätig ist, spart der Kunde zum Beispiel Aufwand und Kosten in den Bereichen Logistik, Transport und Zugangsregelung“, so Ingo Hälke, Bereichsleiter Operation & Maintenance der Deutschen Windtechnik Offshore und Consulting GmbH. Das elektrische ICCP-System schützt stählerne Gründungsstrukturen in Offshore-Windparks über Jahrzehnte vor Korrosionsschäden, ohne die Umwelt zu belasten. An den Fundamenten installierte Mikrosensoren in Kombination mit einer im Transition Piece montierten Schaltbox sichern die Fernüberwachung des Systemstatus rund um die Uhr. Innerhalb des Vertrages verantwortet die Deutsche Windtechnik die Funktion des Gesamtsystems inklusive Inspektion, Wartung und anfallende Reparaturen.

Korrosion seinerseits wird das Personal der Deutschen Windtechnik speziell auf das ICCP-System fortbilden, sichert die kostenlose Belieferung mit Ersatzteilen und stellt notwendige Dokumentationen sowie Engineering Support zu Verfügung. „Wir ticken ähnlich und haben ein gegenseitiges Interesse, uns weiter voranzubringen“, resümiert auch Marcel Qualm, Service Manager von Corrosion.