

## Stundenlohn von unter 2,40 Euro

Niedriglöhne auf Kreuzfahrtschiffen

VON THOMAS MORELL

**Hamburg.** Deutsche Kreuzfahrt-Reeder lassen ihre Schiffe offenbar unter ausländischer Flagge fahren, um Steuern zu sparen und Niedriglöhne zu zahlen. Nach Recherchen der Wochenzeitung „Die Zeit“ und der New Yorker Columbia University fährt kein einziges der 27 Hochsee-Kreuzfahrtschiffe, die von deutschen Anbietern betrieben werden, unter deutscher Flagge, wie das Blatt am Mittwoch in Hamburg mitteilte. So sind elf Schiffe in Italien, sieben Schiffe auf Malta, acht Schiffe auf den Bahamas und ein Schiff auf den britischen Bermuda-Inseln registriert. Sowohl die Besteuerung der Schiffe als auch das Arbeitsrecht richtet sich nach dem Flaggenstaat.

Südeuropäische Staaten und Karibikinseln bieten den Reedern große Steuervorteile. Malta etwa verlangt keine Steuern auf Einkommen aus der Schifffahrt, in Italien müssen Betreiber keine Lohnsteuer auf Crewgehälter abführen.

Nach Dokumenten, die der „Zeit“ vorliegen, verdienen manche Mitarbeiter auf dem in Malta registrierten „Mein Schiff 2“ der Tui Cruises inklusive Zuschläge knapp 700 Euro pro Monat – und können dafür mehr als 300 Arbeitsstunden eingesetzt werden. Dies wäre ein Stundensatz von weniger als 2,40 Euro. Für italienisch beflaggte Schiffe der „Aida“-Flotte sah ein bis 2015 gültiger Kollektivvertrag für Restaurant-Hilfskräfte demnach lediglich 513 Euro monatlich vor. Ein „Aida“-Sprecher erklärte, die Gehälter im Hotelservice auf den Philippinen würden nur 150 bis 250 Dollar im Monat betragen, an Bord von „Aida“ hingegen durchschnittlich 700 bis 900 Dollar plus Kost und Logis.

Die New Yorker Universität hat mehr als 30000 Daten der weltweit mehr als 400 Kreuzfahrtschiffe zusammengetragen. Die „Zeit“ hat den deutschen Teil ausgewertet. Für dieses Jahr rechnet der Branchenverband Clia mit zwei Millionen deutschen Passagieren auf Kreuzfahrtschiffen.

## Ausdockung der „Genting Dream“

**Papenburg.** Das zweite in diesem Jahr fertiggestellte Kreuzfahrtschiff der Papeburger Meyer-Werft, die „Genting Dream“, wird entgegen den ersten Planungen nicht am Sonnabend, sondern aufgrund der Wetterprognose bereits am diesem Freitag das große überdachte Bauock der Werft verlassen. Das Ausdocken des Schiffes, das für die asiatische Reederei Dream Cruises (Hongkong) gebaut wird, beginnt um etwa 14 Uhr. Nach dem Ausdocken wird das Schiff an der Pier im Werfthafen festmachen, wo die Montage des Schornsteins erfolgt. Abhängig vom Wetter wird das Schiff dann vermutlich am Wochenende noch einmal ablegen, um Tests der Querstrahler, Stabilisatoren und Aussetzvorrichtungen für Rettungsboote durchzuführen. Die Meyer-Werft teilt mit, dass weitere wetterbedingte zeitliche Änderungen beim Ausdocken möglich sind. Am Ausrüstungskai der Meyer-Werft werden dann in den nächsten Wochen die letzten Arbeiten und Erprobungen am Schiff durchgeführt, und die ersten Besatzungsmitglieder werden ihre Kabinen beziehen. Bereits Mitte September soll die 335 Meter lange und 39,7 Meter breite „Genting Dream“, die Platz für 3360 Passagiere hat, die Ems-Überführung Richtung Nordsee antreten, um dort ihre Seerprobung zu absolvieren. Anschließend erfolgt die Endausrüstung an der Columbuskaje in Bremerhaven. Eine Webcam zeigt unter [www.meyerwerft.de](http://www.meyerwerft.de) das Ausdocken. ECK

## 22 Prozent mehr Umschlag in Cuxhaven

**Oldenburg.** Eisen, Stahl, Zellstoff und Projektladungen – das Stückgut ist das Zugpferd für den Umschlag in Niedersachsens Seehäfen. In den neun Häfen wurden im ersten Halbjahr 5,7 Millionen Tonnen Stückgut umgeschlagen, ein Plus von sieben Prozent zum Vergleichszeitraum 2015. Bei den Massengütern wie Rohöl und chemischen Grundstoffen gab es dagegen Einbußen um elf Prozent, teilte Seaports Niedersachsen am Donnerstag mit. So liegt der Gesamtumschlag im Seeverkehr bei rund 23,8 Millionen Tonnen (Vorjahr: 25,7 Millionen Tonnen). Der Umschlag von Massengütern unterliege stets auch üblichen Marktschwankungen, sagte Inke Onnen-Lübbers, Geschäftsführerin der Hafenmarketinggesellschaft Seaports. Die höchsten Einbußen musste Wilhelmshaven mit einem Rückgang von 14 Prozent auf 12,64 Millionen Tonnen hinnehmen vor allem bedingt durch ein Minus beim flüssigen Massengut. Dagegen konnte das Containerterminal (Jade-Weser-Port) um rund 28 Prozent zulegen. Im ersten Halbjahr wurden rund 197.000 Container (TEU) umgeschlagen. Einen Zuwachs mit Plus 22 Prozent verzeichnete Cuxhaven. Insgesamt wurden rund 1,4 Millionen Tonnen umgeschlagen. DPA

REDAKTION HAFEN  
Telefon 0421/36713440  
Fax 0421/36713441  
Mail: [hafen@weser-kurier.de](mailto:hafen@weser-kurier.de)



Die Chinesen wollen die Jahreskapazität in Piräus bald auf 6,2 Millionen Standardcontainer (TEU) steigern, langfristig planen sie mit dem Umschlag von jährlich zehn Millionen TEU. FOTO: DPA

# Chinas neue Seidenstraße

Peking will griechischen Hafen Piräus zum größten Europas machen / Erneut umfangreiche Investitionen

VON FERRY BATZOGLOU

**Piräus.** In gleißendem Licht strahlt die Sonne auf den pechschwarzen Asphalt. Es ist brütend heiß. Han Wei steuert den weißen Volvo durch den Containerhafen in Piräus. Hier, auf dem pulsierenden Pier II, sind die mächtigen Containerbrücken in permanenter Bewegung. „Wir schaffen mittlerweile 36 Containerbewegungen in der Stunde. Zeit ist Geld“, sagt Han Wei. Laster brummen über den Kai. Immer neue und neue. Pausenlos. Han Wei unmissverständliche Botschaft nach seiner knapp halbstündigen, eindrucksvollen Tour auf dem Kai: „Schaut her, was wir in Piräus bisher schon erreicht haben!“ Und vor allem: „Seht, was wir hier noch erreichen wollen – und auch sicher schaffen! Ganz sicher!“

Sein Job hier in Piräus gefalle ihm gut, frohlockt Han Wei. „Griechenland sowie so.“ Wei ist einer von sieben Chinesen der Firma Piraeus Container Terminal (PCT), einer Tochter des 1961 von Mao Zedong gegründeten, in Hongkong ansässigen Global Players China Ocean Shipping Company (Cosco). Die Cosco-Tochter PCT, 1100 Arbeiter, 270 Büroangestellte, betreibt faktisch seit Juni 2010 Pier II im Hafen von Piräus. Und sie eilt von Rekord zu Rekord.

Im Jahr 2008 bekam Cosco für 490 Millionen Euro zunächst die Konzession, Pier II 30 Jahre lang zu betreiben. Pier I blieb in griechischer Hand. Später kamen noch weitere fünf Jahre für den Betrieb von Pier II dazu sowie ferner die Erlaubnis, ein drittes Terminal zu bauen. Die bisherige PCT-Bilanz: Binnen nur sechs Jahren hat PCT den Containerumschlag im Hafen von Piräus auf 3,2 Millionen Einheiten glatt vervierfacht.

Doch damit nicht genug: Mit Pier III soll die Jahreskapazität in Piräus bald auf kumuliert 6,2 Millionen Standardcontainer (TEU) steigen, langfristig sogar auf fulminante zehn Millionen. Damit wäre Piräus endgültig auf Augenhöhe mit Nordeuropas Häfen in Hamburg, Antwerpen oder Rotterdam. Zum Vergleich: Der Hafen Hamburg schlug 2015 8,8 Millionen TEU um. Piräus haben die immerzu expansionsdurstigen Handelsstrategen in Peking schon längst zu „Chinas Tor nach Europa“ erkoren. Warum,

zeigt sehr anschaulich eine Tafel im Konferenzsaal des PCT-Gebäudes in Piräus. Auf Englisch steht darauf: „From Shanghai to Czech Republic: Via Piraeus 26 days. Via North Europe Port 32 days. Difference: Six days.“

Weitere vier Destinationen sind aufgeführt. Die Zeitersparnis zwischen der Route über Piräus und den Häfen in Nordeuropa in die Slowakei, nach Ungarn und Österreich: Unisono sieben Tage. Soll die Fracht nach Moskau, geht es via Piräus gar zehn Tage schneller. Folglich: Von Piräus aus kann China den EU-Binnenmarkt plus den europäischen Teil von Russland deutlich schneller und damit billiger erobern. Denn: Piräus ist der dem Suezkanal nächstgelegene Großhafen in Europa. Chinas Credo: „Time is money.“

So spielt Piräus eine Schlüsselrolle in Pekings 2013 offiziell verkündeter „One Belt and one Road“-Strategie. Chinas Vision: die Wiedergeburt der legendären Seidenstraße, dem jahrtausendealten Handelsweg zwischen Asien, Afrika und Europa.

In der vorigen Woche folgte dafür ein weiterer Meilenstein: Cosco kontrolliert seit Kurzem 51 Prozent der bisher staatlichen Hafengesellschaft Piräus (OLP). Sobald Cosco die vereinbarten mindestens 300 Millionen Euro investiert, werden Cosco weitere 16 Prozent an OLP übertragen. Gesamtpreis für die 67 Prozent von OLP: 368,5 Millionen Euro.

Als neuer OLP-Präsident wird Wan Min, Coscos Nummer zwei, fungieren. Griechische Geste: Anlässlich der OLP-Übernahme durfte er feierlich den Handel an der Athener Aktienbörse eröffnen. Die operativen Geschäfte vor Ort wird aber PCT-Chef Captain Fu leiten. Fu, ein ehemaliger Rotgardist mit Kapitänspatent, ist Coscos langjähriger Statthalter in Piräus.

Für das krisengebeutelte Euro-Land Hellas ist der Cosco-Deal ökonomisch ein Segen: Das Athener Wirtschaftsforschungsinstitut IOBE prognostiziert im Zuge des OLP-Verkaufs an Cosco die Schaffung von 31.000 Arbeitsplätzen bis 2025. Das griechische Bruttoinlandsprodukt werde um 0,8 Prozent gestärkt, so IOBE. Die OLP-Übernahme durch Cosco ist definitiv ein Einschnitt: Fort-

an ist der ganze Hafen von Piräus chinesisch. In Sachen Cosco-Engagement in Piräus, bisher streng auf die Containerabfertigung beschränkt, ist dies ein Quantensprung.

Fortan darf Cosco nicht nur die Container-Terminals I bis III betreiben. Hinzu kommen noch die lukrative Kreuzfahrt, der in Piräus traditionell florierende Passagierverkehr – Piräus gilt mit aktuell 18 Millionen Fahrgästen als größter Passagierhafen Europas – sowie der Betrieb eines (ausbaufähigen) Auto-Terminals und von Werften.

Nach dem Cosco-Einstieg werden die OLP-Einnahmen von 111,5 Millionen Euro in diesem Jahr auf 232,2 Millionen Euro im

„Wir schaffen mittlerweile 36 Containerbewegungen.“

Han Wei, Piraeus Container Terminal

Jahr 2025 steigen, so hofft man in Athen. Von 2016 bis 2025 soll der OLP-Umsatz kumulativ 1,85 Milliarden Euro betragen. Der OLP-Gewinn nach Steuern soll ferner von 12,3 Millionen Euro im Jahr 2016 auf 52,8 Millionen Euro im Jahr 2025 klettern. Der anvisierte OLP-Gewinn bis 2025: kumulativ 404,4 Millionen Euro.

Dafür strebt Cosco Investitionen von 600 Millionen Euro in Piräus an. Das bis dato darabende Pier I soll auf Vordermann gebracht, die Lager-Kapazitäten des Pkw-Terminals von gegenwärtig täglich 9000 auf 20.000 Autos erhöht werden. Cosco-Mann Wan Min sprüht jedenfalls vor Zuversicht: „Wir werden Piräus zu Europas größtem Hafen machen.“ Ob auf der Straße, Schiene oder per Schiff: „Chinas Tor nach Europa“ braucht funktionierende, belastbare Transportnetze auf dem Balkan. Nur so kann Chinas neue Seidenstraße ihren Namen auch wirklich verdienen. Informationen zufolge habe Cosco mit der italienischen Bahngesellschaft Trenitalia sowie den führenden griechischen Gewerbeimmobilien-Investo-

ren Grivalia und Pangaia bereits eine Übereinkunft zur Kooperation angebahnt. So sollen künftig in puncto Transport, aber auch Lagerstätten in Griechenland sowie grenzüberschreitend auf dem Balkan die benötigten Kapazitäten für das wachsende Frachtaufkommen geschaffen werden.

Coscos Zusammenarbeit mit Trenitalia ist eine Einbahnstraße: Denn die Italiener sind der einzige Kandidat für die Übernahme des bis dato staatlichen griechischen Bahnnetzbetreibers Trainose. Trainose verfügt zudem über Nutzungsrechte an den Lagerstätten K 1 und K 2 mit einer Gesamtfläche von 56.000 Quadratmetern auf einem 139.000 Quadratmeter großen Areal in der logistisch ideal gelegenen Region Thrasio unweit von Piräus – samt der dort vorhandenen Bahninfrastruktur.

Weil Chinas neue Seidenstraße von Piräus weiter über Belgrad führt, realisiert Peking zudem gezielt strategische Investitionen in Serbien. Im Juni übernahm die chinesische He Steel Group für 46 Millionen Euro den maroden serbischen Stahlkocher Smederevo. Die Belgrader Regierung konnte die hochdefizitäre Firma zuvor einfach nicht loswerden – bis die Chinesen kamen. He Steel stellt die Übernahme des Ladenhüters auf dem Balkan unverblümt als „strategischen Schritt“ dar, um so „den europäischen Kontinent zu durchdringen“ – ganz im Sinne Pekings besagter „One Belt and one Road“-Strategie.

In Serbien baut China ferner eine Verbindung für Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Belgrad und Budapest. Überdies sind beim Bau der Autobahn zwischen Belgrad und der montenegrinischen Hafenstadt Bar chinesische Firmen massiv beteiligt. Bar ist einer der Transithäfen im Mittelmeer für Coscos Hub in Piräus. Obendrein soll im bulgarischen Plovdiv – unweit der griechischen Grenze – ein riesiges Logistikzentrum für chinesische Waren und Güter errichtet werden. In Griechenlands Nachbarland Albanien erwarb zudem die China Everbright Group die Betreibergesellschaft des Airports Tirana. Chinas neue Seidenstraße, sie nimmt so immer konkretere Konturen an. Und der Hafen von Piräus, nun total in chinesischer Hand, ist dafür der wichtigste Baustein.

## Fregatte „Brandenburg“ bekommt neue Ohren und Augen

VON CHRISTIAN ECKARDT

**Bremerhaven.** Nach Abschluss einer mehrmonatigen Grundinstandsetzung im Marinearsenal in Wilhelmshaven traf in dieser Woche außerplanmäßig die deutsche Fregatte „Brandenburg“ bei German Dry Docks (GDD) zu einer rund 14-tägigen Dockung in Bremerhaven ein. Grund: Dort erfolgt der Einbau des unter dem Wulstbug befindlichen Bugsonars, wichtigster Bestandteil für die Hauptaufgabe der vier Fregatten dieser Klasse, die vor über 20 Jahren für die U-Boot-Jagd konzipiert wurden. „Das Sonar sind die Augen und Ohren dieser Fregatte“, so GDD-Projektleiter Stefan Lattermann.

Das Sonar stammt von Atlas Elektronik aus Bremen und ist etwa sechs Meter lang und 2,5 Meter breit. Es müsse passgenau in das dazugehörige Fenster unterhalb des Schiffes eingebaut und anschließend abge-

dichtet werden, eine Arbeit mit einem hohen Qualitätsanspruch, so Lattermann. Eine Aufgabe, die GDD schon mehrfach für Aufträge der Marine in der Vergangenheit durchgeführt habe.

Die beim Fregattengeschwader in Wilhelmshaven beheimatete 139 Meter lange und 16,7 Meter breite „Brandenburg“ vom Typ F123 ist das Typschiff der aus vier Fregatten bestehenden „Brandenburg-Klasse“. Sie wurde bei der Werft Blohm + Voss AG in Hamburg erbaut und 1994 in Dienst gestellt. An Bord können für die U-Boot-Jagd bis zu zwei Sea Lynx MK 88 A-Hubschrauber mitgeführt werden. Die Besatzungsstärke beträgt maximal 236 Personen.

German Dry Docks hat in der Vergangenheit immer wieder erfolgreich Aufträge der Marine abgewickelt. Und für die Zukunft hat sich das Unternehmen noch breiter aufgestellt: Jüngst erfolgte die Fusion mit der

MWB Motorenwerke Bremerhaven AG. Das Schiffsreparatur-Unternehmen firmiert unter dem Namen German Dry Docks AG mit dem Geschäftsbereich MWB Power.



Die Fregatte „Brandenburg“ erhält in Bremerhaven ein neues Bugsonar. FOTO: ECKARDT

„Durch die Bündelung unserer Kräfte können wir unseren Kunden die kompletten Leistungen rund um Schiff und Antrieb noch effizienter als bislang anbieten“, begründet GDD-Vorstand Guido Försterling den Zusammenschluss der bisherigen Partnerfirmen. Die neue German Dry Docks Aktiengesellschaft beschäftigt 183 Fachkräfte. Sie hat Zugriff auf neun Docks in Bremerhaven und Cuxhaven. Die Fusion verstehen die Bremerhavener Schiffspezialisten als Antwort auf die rasant wachsenden Herausforderungen auf dem weltweiten Markt für die Wartung, Instandsetzung, Reparatur und den Umbau von Schiffen. „Angesichts des anhaltenden Kostendrucks in der Schifffahrt erwarten die Reeder einen schnellen und effizienten Service“, sagt Försterling. In der partnerschaftlichen Zusammenarbeit waren MWB und GDD bereits gut aufgestellt: „Jetzt sind unsere Strukturen noch schlanker.“