



busnetz

Der Online-Dienst für die Busbranche

Übersicht

bitte wählen Sie



2012 April - Steen Waever

„Nun sind wir Konkurrenten.“ Mit diesen Worten offenbarte Steen Waever vor gut 25 Jahren dem Vater, dass er bei einer Fährgesellschaft angeheuert hatte. Damals fuhr Waever senior bereits seit mehr als drei Jahrzehnten in Diensten der Dänischen Staatsbahnen als Schiffselektriker. Auf der Fähre zwischen dem dänischen Gedser und Rostock. Sohn Steen, studierter Betriebswirt, war eher zufällig – „nach einem Anruf eines Bekannten“ - bei der Reederei GT-Linien gelandet. Diese bediente zu jener Zeit die Route zwischen Gedser und Travemünde, und später auch nach Rostock.



Steen Waever

Lange Zeit hatte es nicht danach ausgesehen, dass es Steen Waever zu den Fähren verschlagen würde wie einst den Vater, der die legendäre „Kong Frederik“ mit in Dienst gestellt hatte. „Fährschiffe sind Teil der dänischen Kultur“, sagt der 56-jährige, großgewachsene Däne. „Wenn wir in den Ferien zu Verwandten nach Jütland reisten, gehörte die Überfahrt mit einem Fährschiff ganz selbstverständlich dazu.“ Geboren in Gedser und im nahen Nyköbing auf der dänischen Halbinsel Falster aufgewachsen, durfte der Junior den Vater zuweilen auf einem Fährtörn begleiten. Viele Jahre sollten aber vergehen bis zu jenem Tag, als sie Konkurrenten wurden. Steen Waever suchte beruflich sein Glück zunächst fernab von Häfen und Schiffen. Trotzdem schwingt Stolz mit, als er sagt: „Vater war der erste Schiffselektriker



busnetz

Der Online-Dienst für die Busbranche

große Fährverbindung neben der „Vogelfluglinie“ Puttgarden-Rödby zu einer weiteren „Halle-Malmö“ für Scandlines zu machen. Im vorpommerschen Stralsund auf den P+S-Werften stehen die neu gebauten Fährschiffe „Berlin“ und „Copenhagen“ kurz vor der Fertigstellung. In wenigen Tagen, am 3. Mai, ist Schiffstaufe. Rechtzeitig zum Beginn der diesjährigen Sommersaison sollen sie im Liniendienst zwischen Rostock und Gedser die beiden Scandlines- Veteranen „Kronprins Frederik“ und „Prins Joachim“ ablösen. Die Fracht- und Passagierkapazitäten auf der Verbindung werden schlagartig verdoppelt.

„Der neuralgische Punkt im Fährgeschäft ist es, die Schiffe voll zu bekommen“, sagt Waever und fügt hinzu: „Aber das macht auch den besonderen Reiz aus, gemeinsam mit Partnern und dem richtigen Destinationsmarketing solche Angebote zu offerieren, dass sich Skandinavien- Urlauber und andere Kunden für uns entscheiden.“ Dies sei eine tägliche Herausforderung, denn der Reisemarkt ist permanent in Bewegung. In jeder Hinsicht. Reisebusse zum Beispiel prägten in frühen Jahren das Bild auf den Ostseefähren. „Viele Dänen fuhren damit unter anderem zum Skifahren in die Alpen. Das änderte sich, als es mit den Billigairlines möglich wurde, noch weiter südlicher und günstiger Urlaub zu machen“, skizziert Waever den Einschnitt in diesem Marktsegment.

Mit den neuen Fährschiffen „Berlin“ und „Copenhagen“ soll verlorenes Terrain zurückerobert werden. Während auf der „Vogelfluglinie“ in diesem Jahr mit 30.000 Bussen in der Passage gerechnet wird, soviel wie 2011, kalkuliert der Line Manager für Rostock-Gedser mit einem Anstieg von 12.000 (2011) auf 15.000. Waever sieht in Kurzreisen sowie Tages- und Spezialtouren den Schlüssel zum Erfolg. „Viele Skandinavier wissen beispielsweise einfach zu wenig über die vielfältigen touristischen Angebote in Mecklenburg- Vorpommern, etwa im Wellness-Bereich. Dieses Potenzial wollen wir heben.“ Scandlines arbeitet eng mit dem Tourismusverband des nordostdeutschen Bundeslandes zusammen. Im südschwedischen Malmö wird das gemeinsame Büro „Check-in Zwei neue Mitarbeiterinnen für Skandinavische Buskunden Mecklenburg-Vorpommern“ betrieben. „Kürzlich haben wir zwei neue Mitarbeiterinnen eingestellt, die sich in Schweden und Dänemark ausschließlich um Buskunden kümmern“, unterstreicht Waever seine Strategie, die Fährpassage zwischen Dänemark und Deutschland in maßgeschneiderte Reiseangebote einzubinden.

Steen Waever hat sein Hauptbüro im dänischen Städtchen Rödby. Seinen Schreibtisch dort sieht er wenige Wochen vor dem scharfen Start der neuen Fährschiffe noch weniger als sonst. Rundreisen von Rödby über Puttgarden nach Rostock, weiter nach Gedser und von dort zurück nach Rödby sind nicht selten. „Rundgucken“ nennt er diese Visiten, auch weil er sehen will, wie die massiven Umbauarbeiten am Fährterminal im Seehafen Rostock und im Hafen von Gedser vorangehen. Diese waren notwendig geworden, weil die neuen Fährschiffe künftig über Doppelrampen zügig be- und entladen werden. Rundgucken aber auch, „weil wir trotz der vielen Neuerungen auf der Linie Rostock-Gedser das Geschäft auf der Vogelfluglinie nicht vernachlässigen dürfen“, ergänzt Waever. Bis die geplante feste Fehmarnbelt- Querung ab 2020 mit der schnellen Fährverbindung konkurrieren wird, fließt noch viel Wasser durch den Fehmarnbelt.



busnetz

Der Online-Dienst für die Busbranche