

Residenzschiffe vor Comeback



Trotz zahlreicher Projekte ist in den rd. 20 Jahren seit Indienststellung der THE WORLD kein einziges größeres Apartmentschiff in Fahrt gekommen. Um so mehr Beachtung fand die allein im vergangenen Jahr erfolgte Vergabe von gleich drei Neubauvorhaben im Wert von mehr als zwei Mrd. Euro an europäische Werften, darunter auch ein deutscher Schiffbauer. Jens Meyer berichtet.



Mit Heckmarina und Helideck: MV „NARRATIVE“.

Dem Traum von der niemals endenden Kreuzfahrt kommen Residenzschiffe näher als Mega-Kreuzfahrtschiffe. Auch sind exklusive private Superyachten für das Gros der Besserverdiener oder Erben nicht nur aus finanziellen Gründen ebensowenig eine realistische Alternative wie etwa das Leben auf einem Hausboot.

Offensichtlich haben auftragshungrige Werften, eine Pandemie-gebeutelte Kreuzfahrtbranche, der zunehmende Trend zu alternativen Nischenangeboten jenseits des Massengeschäfts, gestiegene Anforderungen an den Umweltschutz und der demografische Wandel das Interesse an einer Eigentumswohnung auf See belebt. Interessant dabei ist die breitere Auffächerung des Marktes durch neue Zielgruppen wie z. B. Luxus-orientierte Senioren oder sportlich ambitionierten „Best Ager“. Angesichts des pandemiebedingten Preisverfalls für Second-

hand-Tonnage setzen zwar einige Anbieter auch wieder auf einst verworfene Umbauprojekte, doch entscheidet sich das Gros für Neubauten. Bei diesen sind nicht nur die Vorstellungen von Klientel und Innendesignern, sowie auch jüngste Anforderungen an Nachhaltigkeit, Umweltverträglichkeit, Hygiene, Effizienz und Komfort leichter umsetzbar, sondern auch ein längerer Lebenszyklus des Objekts eher zu erwarten.

Mit LNG-Motoren und Forschungseinrichtungen

Jüngstes Beispiel dafür ist die Ende Juli letzten Jahres bei der Papenburger Meyer Werft bestellte NJORD, die Ende 2025 geliefert werden soll. Den Auftrag, den die auf Malta ansässige Ocean Residences Development Ltd. (ORD) Mitte 2020 zunächst bei der kroatischen Brodosplit-Werft platziert hatte, steht allerdings noch unter Finanzierungsvorbehalt. Das mit Helikopterdeck und Wassersportmarina am Heck auszustattende 84800-BRZ-Schiff mit einer Länge von 289,30 Metern und einer Breite von 33,50 Metern bietet Platz für ca. 1000 Menschen (Crew und Passagiere). Die 117 Apartments für Eigentümer und 16 Gäste-Suiten mit Butlerservice zwischen 116qm und 800qm verfügen über zwei und sechs Schlafräume. Der modernen Wärmerückgewinnungssystemen sowie fortschrittlichen Energiemanagementsystemen auszustattende Neubau im Mega-Yacht-Design verfügt über auch auf künftige Kohlenstoff-neutrale Alternativtreibstoffe, umrüstbare LNG-Motoren, die zusammen mit einer Hybrid-Batterie-Anlage für eine Geschwindigkeit von 21 Knoten sorgen sollen. Das Schiff soll nicht nur ein „außergewöhnliches Zuhause einer Gemeinschaft von Einzelpersonen und Familien werden, die ihre Leidenschaft für Reisen, Abenteuer und Entdeckungen teilen“, sondern ist auch als eine Art Forschungsschiff mit philanthropischen Zweck konzipiert, um ozeanografische Forschungen durchführen und dabei Wohltätigkeitsorganisationen, Missionen sowie dringende Anliegen unterstützen zu können. „Die NJORD wurde bisher sehr gut aufgenommen und verzeichnet eine hohe Nachfrage nach Reservierungen.“, freut sich ORD-CEO Kristian Stensby über die Resonanz.

Große Abbildung oben: Storylines



Großzügig: Marina-Lounge im Heck der „NARRATIVE“.

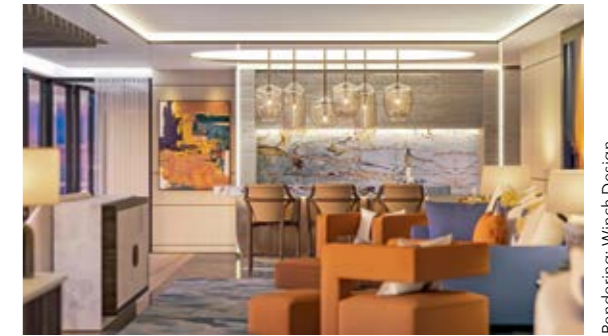


Wohnbereich-Variante eines „NARRATIVE“-Apartements.

Neubau statt Umbau

Bereits ein Jahr früher soll das von Storylines bei der kroatischen Brodosplit Werft bestellte 62000-BRZ-Residenzschiff NARRATIVE unter Bahamas-Flagge in Fahrt kommen. Der Brennstart ist im zweiten Quartal dieses Jahres geplant. Das von Shannon Lee und Alister Punton 2016 mit Hauptsitz in New York auch in Miami ansässige Start-up hatte zunächst den Umbau von zwei älteren Kreuzfahrtschiffen und Ende 2018 den Neubau eines Kaskos in China mit Komplettierung in Europa ins Auge gefasst. Nachdem man bisher auf gute Resonanz, vor allem in den USA und auch in Europa, gestoßen sei, versende man jetzt Apartment-Kaufverträge an weitere Interessenten, wobei man hoffe, bis Ende dieses Jahres alle 548 Residenzen verkauft zu haben, so Punton. Dafür sehe man gute Chancen gerade auch in der Nach-Corona-zeit, nicht nur wegen des populärer gewordenen „home officeing“, sondern auch weil man gegenüber großen Kreuzfahrtschiffen im Massengeschäft auf eine deutlich geringere Gästezahl, den Fortfall häufiger Gästewechsel und die Ausstattung mit einem Hospital sowie einen hohen Hygienestandard verweisen kann, der dem Spitzen-niveau an Land entspreche. Bei dem jetzt in Split bestellten Neubau handelt es sich um ein mit LNG zu betreibendes und mit mehr als 450 Crewmitgliedern zu besetzendes Schiff mit einer Länge von ca. 226 m und einer Breite von ca. 30 m, das über 548 Apartments zwischen 72 und 450qm, davon 87 Prozent mit eigenem Balkon, verfügt. Sie werden zu Preisen zwischen 300 000 und mehr als 8 Mio. Dollar vermarktet. Dafür sind verschiedene Optionen für Interessenten vorgesehen, die ihre Apartments z. B. für die permanente eigene Nutzung für Perioden ab 12, über 24 Jahre bis zur gesamten – auf ca. 60 Jahre veranschlagten – Lebensdauer des Schiffes (einschl. Verlängerungsoption für ein Nachfolgeschiff) kaufen oder leasen wollen und sie auch Storylines periodisch für die Buchung von Kreuzfahrtgästen überlassen können. Bei den bisher bereits getätigten Verkäufen soll der Durchschnittseinstiegspreis bei 897 000 Dollar gelegen haben. Auch mit Blick auf die jährlich zu zahlende „Living Fee“ (All-inclusive-Service- und Unterhaltskosten) zwischen 65 000 und 200 000 Dollar liege man deutlich unter dem Niveau des in Fahrt befindlichen Wettbewerbers THE WORLD und der ebenfalls 2024 in Fahrt kommenden SOMNIO, so Punton.

Der von Lloyd's Register zu klassifizierende und mit vier Dual Fuel-Hauptmotoren sowie Batteriepacks auszurüstende Neubau, dessen Entwurf aus der Zusammenarbeit mit der renommierten schwedischen Firma Tillberg Design stammt, soll mit intelligentem LED-Beleuchtungssystem, modernen Energierückgewinnungs- und Speichersystemen sowie Umweltschutzeinrichtungen wie Müllentsorgungs-, Sammel- und Recyclinganlagen ausgestattet werden. Zu den Besonderheiten des über 18 Decks und Helikopterplattform hinter dem Schornstein verfügenden Neubaus zählen eine bordeigene Brauerei,



„SOMNIO“: Wohnbereich in der Owner Suite.



7-Sterne-Niveau beim Innendesign, „SOMNIO“.

Wassersportmarina im Heck, drei Pools, Atrium, ein breites Kulinarik-Angebot in rd. 20 verschiedenen Restaurants und Lounges. Aber auch ein Kunstatelier, ein leistungsfähiges Hospital, 10000-Bücher-Bibliothek sowie Naturgartenanlagen an Deck. Der unter dem Namen „Sustain“ angekündigte erste „Zero-Waste Markt“ auf See soll ebenfalls dazugehören.

In Vorbereitung der Indienststellung ist am 18. Januar dieses Jahres im Handelsregister von Liechtenstein die Neugründung der Storylines Narrative AG mit Sitz in Vaduz eingetragen worden, deren Geschäftszweck u.a. die Verwaltung und der Betrieb von Kreuzfahrtschiffen, insbesondere Apartmentschiffen, ist. Nach der Ablieferung des Neubaus ist eine ca. dreieinhalbjährige Weltreise mit einer durchschnittlichen Verweildauer in den Anlaufhäfen zwischen drei und fünf Tagen vorgesehen, wobei den Eignern in einem bestimmten Rahmen auch ein Mitspracherecht beim Routing eingeräumt werden soll.

Appartementschiff im Megayacht-Design

Auf mehr als 600 Mio. Dollar geschätzt wird der Auftragswert für das von der von der norwegischen Vard Group AS – ebenfalls 2024 – abzuliefernde Apartment-Schiff SOMNIO, das nach Angaben der Auftraggeber als „perfekte Kombination von Superyacht Lifestyle und 7-Sterne-Hotelservice“ neue Maßstäbe im Ultra-Luxus-reise-Segment setzen soll. Mit einer Länge von 222 Metern und einer Breite von 27 m wird der auf eine Vermessung von 33500 BRZ kommende weltweit erste Wohn-Yachtliner auch die längste Mega-Yacht der Welt sein. Die Architektur- und Designstudios Tillberg Design



Rendering: Clydebuilt



Foto: via ATWorld



Rendering: Blue World Voyages



Foto: Cruise Retirement Ltd

1. Soll 2025 in Fahrt kommen: „DARK ISLAND“. 2. Das erste Appartementschiff: „THE WORLD“ kam Ende 2002 in Fahrt. 3. Sport und Wellness im Fokus: „BLUE WORLD“. 4. Umbau-Realisierung gescheitert: die 47 Jahre alte „DELPHIN“.

of Sweden und Winch Design (London) liefern das Design für den Kreuzfahrt-Neubau, der beim Vard-Werftbetrieb im norwegischen Sjøviknes unter der Projektaufsicht von Somnia-Mitbegründer Kapitän Erik Bredhe – früherer Kapitän der **THE WORLD** – komplettiert wird. Der Kasko wird vom Vard-Werftbetrieb im rumänischen Tulcea zugeliefert. Am Projekt sind neben der italienischen Vard-Muttergesellschaft Fincantieri auch Vard Design und Vard Electro beteiligt. Der Neubau wird über 39 auf sechs Decks verteilte Luxusappartements verfügen, die von anonym bleibenden Kunden ab 9,5 Mio. erworben werden können, wenn sie zuvor durch eine entsprechende Einladung oder Empfehlung eine Chance erhalten haben. Zur Ausstattung des eisgängigen Neubaus werden neben einem großen Pooldeck im hinteren Teil des Aufbaus, vielfältigen Wassersportgeräten und -booten sowie zahlreichen Restaurants und Bars u.a. eine ausfahrbare Wassersportmarina am Heck und ein

Helikopter-Landeplatz auf dem Vorschiff sowie eine Panorama-Lounge im Bug gehören. Zu den Attraktionen gehört auch ein Weinkeller für 10 000 Flaschen mit Verkostungsstube.

Ein Schiff für Erwachsene mit sportlichen Ambitionen

Ursprünglich ab 2021 zu Sieben-Tage-Reisen im Mittelmeer einsetzen wollte Blue World Voyages-Gründer und CEO Gene Meehan die von ihm bereits 2019 angekündigte **BLUE WORLD**. Er hatte zuvor mit seiner Firma Miami Health & Fitness den von ihm gegründeten Downtown Athletic Club betrieben. Dabei handelt es sich um ein auf sport- und wellness-affines Klientel zwischen 35 und 65 Jahren fokussiertes Residenzschiff, das jedoch auch einem vergleichsweise großen Anteil Kreuzfahrtgästen Platz bieten sollte. Bei dem seinerzeit präsentierten Entwurf ging es um ein Schiff, das 200 Standard- und 25 Einzelkabinen für 425 Gäste und zwei Decks mit 40 Appartements und 100 Betten bieten sollte. Für die über zwei Schlafzimmer und eigenen Balkon verfügende größte Residenz mit 111,5 qm wurde dabei ein Kaufpreis von 3,52 Mio. Dollar aufgerufen. Zwei weitere Decks waren Spa- und Wellness-Einrichtungen bzw. Sport- und Fitness-Angeboten vorbehalten. Zu den besonderen Attraktionen sollte ein faltbarer Seewasser-Außenpool mit Anlegemöglichkeiten für Kajaks gehören. Dabei versprach man sich von dem entsprechenden Umbau eines Secondhand-Schiffes Vorteile, von denen die Käufer profitieren sollten.



Abbildung: Utopia Residences

Lieferung ungewiss: die in Korea bestellte UTOPIA.

Ultimativer Luxus und Polar-tauglich

Für 2025 ist die Infahrtsetzung der **DARK ISLAND** geplant, das die im schottischen Ayr ansässige private Clydebuilt Ltd. von einer heimischen Werft bauen lassen will. Dabei handelt es sich um ein 220 m langes, 28 m breites und 6,3 m tiefgehendes 39980-BRZ-Schiff, das aus nachhaltigen Materialien für eine Lebensdauer von mindestens 50 Jahren erstellt werden soll. Der für den Einsatz auch in Polarregionen konzipierte Neubau soll über zehn Decks verfügen, von denen acht mit 101 luxuriösen Appartements für 300 Personen ausgestattet werden, die bereits für Preise zwischen 8 Mio. und 110 Mio. britische Pfund angeboten werden. Das geräumige und offene Atrium des u.a. auch über drei Restaurants verfügenden Neubaus wird mit zwei Wendeltreppen und Aufzügen ausgestattet. Die Maschinenanlage des mit 180 Crewmitgliedern zu besetzenden Neubaus soll aus LNG-Motoren mit einer Gesamtleistung von 23400 kW bestehen, wobei die Propulsion durch zwei je 7,5 MW-Elektromotoren erfolgt. Sie sollen über zwei Wellen auf Verstellpropeller arbeiten und für eine Dienstgeschwindigkeit von 18,5 kn sorgen.

Auch die Pläne des 2013 mit Sitz in Melbourne gegründeten Start-ups Cruise Retirement Ltd., die auf dem deutschen Markt gut bekannte und inzwischen 47 Jahre alte **DELPHIN** (BRZ 16214), zum „Kreuzfahrtschiff für den alternativen Ruhestand“ umzubauen und ab 2020 mit Platz für 550 langjährige Mieter und Gäste unter dem Namen **ENCHANTED EXPLORER** in Fahrt zu setzen, konnten bisher nicht umgesetzt werden.

Start mit THE WORLD

Erstes und mit 43188 BRZ auch bisher größtes Appartementschiff war die von dem im September 2020 verstorbenen Pionier der modernen Kreuzfahrt, Knut Kloster, initiierte **THE WORLD***, die Ende 2002 unter Bahamas-Flagge in Fahrt kam. Bereits Mitte der 1980er Jahre hatte Kloster das Start-up World City gegründet und das innovative **PHOENIX** Projekt lanciert. Dabei handelte es sich um ein 250 000-BRZ-Schiff als schwimmende Stadt für 5200 Gäste, für dessen Bau auch Schiffbauer in Deutschland angefragt wurden. Doch angesichts der gigantischen Dimension des Vorhabens scheuten Werften und Investoren am Ende die damit verbundenen Risiken – offensichtlich 20 Jahre zu früh für die Realisierung eines Appartementschiffes. Aber auch jüngere Projekte wie die 296 m lange **UTOPIA** (BRZ 108 000), deren erste Appartements bereits 2018 von Utopia Residences vermarktet wurden, konnten bisher nicht realisiert werden, obwohl nach Angaben von Projekt-Gründer David Robb zum Design-Team des mit 199 Apartments zwischen 10 und 576 qm, einem Luxushotel mit 175 Zimmern, Kunstgalerie, Kino, Golfplatz, Casino, Wanderweg etc. auszustattenden Schiffes auch Architekten gehören, die bereits am Entwurf der **THE WORLD** mitgewirkt hatten. Die rd. 1,1 Mrd. Dollar teure „größte private Yacht der



Modernes Design: „Wine Cellar“ auf „NJORD“.



Helle Farben und edle Stilelemente in einem der Gemeinschaftsbereiche von „NJORD“.



„NJORD“ mit Wasserlinien-Illuminierung.

Welt“, die sich u.a. auch durch eine größere Wirtschaftlichkeit und verbesserten Komfort von der **THE WORLD** unterscheiden sollte, war bereits 2009 bestellt worden und sollte zuletzt 2022 von der koranischen Großwerft Samsung Heavy Industries geliefert werden. In manchen Hochglanz-Prospekten für die in der Umsetzung befindlichen Projekte wird zwar auf eine Orientierung an den Tagessätzen für Reisen mit einem 5-Sterneschiff hingewiesen. Dennoch bleibt trotz der unterschiedlichen Angebote von Kauf- oder Leasingmodellen für limitierte Perioden mit Blick auf die sich oft im Millionenbereich bewegenden Appartement-Kaufpreise, begrenzte Lebensdauer der Schiffe, die nicht unerheblichen jährlichen Betriebskostenzahlungen und nicht zuletzt die erforderlichen An- und Abreisen zum jeweiligen Liegeort des Schiffes festzustellen, dass Residenzschiffe kein wirkliches Schnäppchen als Altersruhesitz für die meisten kreuzfahrtaffinen „Normal-Pensionäre“ sein können.

* Zu buchen unter www.atiworld.de