

# THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

## Chronik 2024



Foto: Hasenpusch

## Gebot der Stunde: Kurs halten

Wohin geht die Reise im neuen Jahr? Diese Frage beschäftigt nicht nur jeden Einzelnen, sondern natürlich auch die Unternehmen in der global agierenden maritimen Wirtschaft

Denn das ist klar: Auch 2025 werden Reedereien, die Häfen, Werften und alle anderen Bestandteile des maritimen Clusters wieder mit vielen Herausforderungen konfrontiert. Solchen, die die verschiedenen Akteure noch im laufenden Jahr zu meistern hatten und auch solchen, die sich erst in den kommenden Monaten herausbilden dürften.

Drei Beispiele seien dabei stellvertretend genannt: So

dürfte sich die Anzahl der weltweiten Konflikte auch weiterhin auf einem hohen Niveau bewegen. Das wiederum wird dann erneut direkten Einfluss auf die operativen Entscheidungen bei den Reedereien, aber auch in den Häfen, anderen Verkehrsträgern und in der verladenden Wirtschaft haben.

Ein zweites Beispiel: der globale Klimaschutz. Die maritime Industrie hat sich dazu verpflichtet, ihrerseits weite-

re Schritte auf dem Weg zur Dekarbonisierung zu setzen. Die Reedereien beispielsweise forcieren, wo das technisch möglich und auch sinnvoll ist, die Nutzung von alternativen Treibstoffen. Ein Problem dabei: Die Mengen, die benötigt werden, stehen aus vielen Gründen weiterhin noch nicht und auch nicht weltumspannend zur Verfügung. Last but not least sei auch das als Herausforderung für 2025 ge-

nannt: der weitere Auf- und Ausbau von Offshore-Windparks. Hier sind neben den Schifffahrtsunternehmen auch und gerade die Seehäfen gefordert, über die große Mengen an Großbauteilen für solche Windparks physisch bewegt werden müssen. Mit anderen Worten: Die maritime Branche wird auch 2025 wieder vielfach gefordert. Das Gebot der Stunde bleibt: „Ruhe bewahren, Kurs halten.“ ■ EHA

ANZEIGE



## 365 Tage. 100% Vertrauen.



Technical Management | Crew Management | Newbuilding | Training

[www.nsb-group.com](http://www.nsb-group.com)





Foto: Royal Caribbean

Die in Miami getaufte „Icon of the Seas“ bietet Platz für 7600 Passagiere auf 365 Meter Länge

**JANUAR**

**Piraten entführen Tanker-Crew +++ Bauern streiken vor Terminal Bremerhaven +++ Maersk und Hapag-Lloyd schmieden neue Allianz +++ LNG-Pipeline fertiggestellt**

Der Containerfrachter „Mayview Maersk“ hat vor der dänischen Küste mehr als 40 Boxen verloren. Das Schiff war auf der Nordsee auf dem Weg von Bremerhaven nach Polen in einen Sturm geraten. Mehrere Container und deren Inhalt wurden an Küsten angeschwemmt. Kühlschränke, Kanülen und Schuhe waren darin enthalten. Maersk kündigte an, die Aufräumarbeiten zu unterstützen und verlorene Container orten und bergen zu lassen.

Piraten haben den Chemikalien- und Öltanker „Hana I“ im Golf von Guinea gekapert und neun Crewmitglieder entführt. Die 128 Meter lange und 20 Meter breite Einheit war auf dem Weg von der Elfenbeinküste nach Kamerun. Aktuell ankert der Tanker vor Douala. Zum Verbleib und Zustand der Besatzungsmitglieder ist nichts Näheres bekannt.

Streikende Bauern haben in Bremerhaven mit einer Verkehrsblockade den Betrieb des Containerterminals behindert. Laut einem Sprecher von Bremenports hatte dies zeitweise deutliche Auswirkungen auf den Hafenbetrieb. Zwei Zugangsstraßen zum Containerterminal wurden durch Traktoren blockiert.

Der polnische Schifffahrtsverband (PSA) ist als 21. Mitgliedsstaat dem europäischen Reederverband ECSA beigetreten. Durch die Aufnahme erhofft sich der polnische Schifffahrtsverband eine stärkere Stimme gegenüber den politischen Entscheidungsträgern der Europäischen Union.

Erfolg für die Fahnder des Zolls: Sie stellten 48 Kilo Kokain mit einem Straßenverkaufswert von 2,4 Millionen Euro sicher und nahmen elf Personen vorläufig fest. Die Drogen waren in einem Container über den Hamburger Hafen nach Deutschland gelangt. Unter Leitung der Staatsanwaltschaft Bremen führte die Gemeinsame Ermittlungsgruppe Rauschgift

(GER) Ermittlungen gegen eine Gruppe aus Bremen und Umgebung.

Maersk und Hapag-Lloyd haben eine operative Zusammenarbeit vereinbart, die im Februar 2025 unter dem Namen „Gemini Cooperation“ starten soll. Ziel der Kooperation ist es, ein flexibles Servicenetzwerk im Seeverkehr mit einer branchenführenden Zuverlässigkeit zu schaffen. Die „Gemini Cooperation“ wird aus 26 Liniendiensten bestehen, wobei der Flottenpool rund 290 Schiffe mit einer Kapazität von 3,4 Millionen TEU umfassen wird.

Die umstrittene Anbindungsleitung für den Rügener LNG-Terminal ist fertiggestellt. Laut Gasnetzbetreiber Gascade wurden Teilstücke verschweißt und auf dem Meeresboden verlegt. Die 50 Kilometer lange Pipeline ist jedoch noch nicht betriebsbereit. Der Gastransport soll im Februar aufgenommen werden. Vor der Inbetriebnahme muss die Leitung noch mit der Infrastruktur im Hafen Mukran verbunden und mit Gas befüllt werden.

Die amerikanische Kreuzfahrt-Reederei Royal Caribbean hat ihr neues Flaggschiff, die „Icon of the Seas“ in Miami getauft. Das von Meyer-Turku gebaute Kreuzfahrtschiff ist 365 Meter lang. An Bord finden bis zu 7600 Passagiere sowie 2350 Besatzungsmitglieder Platz.

Angeschwemmte Plastik Kügelchen, die als Ladung in Containern über Bord des Boxcarriers „Toconao“ (IMO 9627899) gegangen waren, haben in Spanien die Behörden zur Auslösung ihrer Umweltnotfallpläne veranlasst. Die linsengroßen Kügelchen, sogenannte Pellets, dienen zur Herstellung von Plastikteilen. Durch die Strömung wurden sie an die Strände Nordspaniens gespült.

Ocean Network Express (ONE) investiert in den Ausbau seiner Flotte: Das japanische Reedereibündnis hat Schiffbauverträge mit den Werften Jiangnan Shipyard und Yangzijiang Shipbuilding für den Bau von zwölf Methanol-Dual-Fuel-Containerfrachtern unterzeichnet. Laut einer

Mitteilung soll jede der Werften sechs Einheiten bauen, die ab 2027 ausgeliefert werden sollen. Die Frachter sind so konzipiert, dass sie flexibel und wendig sind und sich gut in das globale Netzwerk von ONE integrieren lassen.

Die spanische Schlepper-Reederei Boluda Towage hat mit drei leistungsstarken Schleppern den Betrieb im ägyptischen Containerterminal Abu Qir aufgenommen. Die Schlepper „VB Amon“, „VB Horus“ und „VB Ahmose“ verfügen jeweils über 75 Tonnen Pfahlzug und sind mit eigenen Feuerlöschsystemen ausgestattet.

Hapag-Lloyd hat eine Vereinbarung zum Erwerb von 100 Prozent des Aktienkapitals der in Großbritannien ansässigen ATL Haulage Contractors Ltd (ATL) unterzeichnet. Das gab die Reederei bekannt. ATL mit Sitz in London Gateway ist auf Containertransporte spezialisiert. Das 2008 gegründete Unternehmen verfügt über eine Flotte von 120 eigenen Lkw sowie mehr als 100 Lkw von Subunternehmern.

**FEBRUAR**

**Lürssen liefert „Luminance“ ab +++ Flettner für „Dietrich Oldendorff“ +++ Gefo ordert zehn Chemietanker +++ Rotes Meer: USA vereiteln Angriffe auf Frachter**

Die 145 Meter lange Megayacht „Luminance“ hat ein Jahr nach ihrer Ausdoctrung bei der Lürssen Werft in Bremen-Nord den Bauplatz verlassen. Die Yacht, die für einen unbekannten Auftraggeber gebaut wurde und die Baunummer „13774“ trägt, nahm zunächst Kurs auf Kristiansand in Norwegen. Bereits im September 2023 hatte die „Luminance“ ihre zweite Werftprobefahrt absolviert.

Europas größter Seehafen wird nun von Boudewijn Siemons (59) als neuem CEO geführt. Siemons tritt die Nachfolge von Allard Castelein an, der den Hafenbetrieb Rotterdam (HbR) seit 2014 leitete und im Sommer 2023 in den Ruhestand ging.

Die finnische Firma Norsepower und die Lübecker Reederei Oldendorff Carriers haben einen Vertrag über die Lieferung und Installation von „Rotor Sails“ auf dem Massengutfrachter „Dietrich Oldendorff“ abgeschlossen. Der Bulker soll mit drei Rotorsegeln ausgestattet werden, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren.

Die Hamburger See- und Binnentankreederei Gefo Gesellschaft für Oeltransporte hat ein neues Investitionsprogramm gestartet, das den Bau von zehn Chemietankern umfasst. Bei der Entwicklung dieser Spezialschiffe steht die Nachhaltigkeit im Vordergrund. Im Vergleich zur letzten Neubauserie sollen die Tanker noch effizienter werden, indem sie weniger Treibstoff verbrauchen und entsprechend geringere Emissionen verursachen.

Der Verkauf der koreanischen Reederei HMM ist nach wochenlangen Verhandlungen gescheitert. Die staatliche Korea Development Bank und die Korean Ocean Business Corp., die einen Anteil von 57,9 Prozent an HMM halten, hatten Gespräche mit einem lokalen Konsortium geführt. Der Verkaufswert des Geschäfts war mit 4,8 Milliarden US-Dollar angesetzt.

Das Sicherheitsrisiko für die Handelsschifffahrt im Roten Meer bleibt hoch. So hat das US-Militär erneut Ziele der vom Iran unterstützten Huthi-Miliz im Jemen angegriffen, um Angriffe auf Frachter zu verhindern. Im Rahmen dieser Militäraktion wurden zwei unbemannte Wasserfahrzeuge sowie drei Antischiffsraketen der Miliz zerstört.

Der Hamburger Senat hat den umstrittenen Einstieg der Reederei MSC bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) beschlossen. Der Schritt war zuvor nicht aktiv kommuniziert worden und galt als Formsache, da der Deal bereits von drei Senatoren ausgehandelt wurde. Mit der Zustimmung des Senats endet die Phase der Vertragsverhandlungen und es beginnt die Anhörung des Parlaments.

Die Unternehmensgruppe J. Müller aus Brake ist dem Trägerverein des Short-SeaShipping Inland Waterway Promotion Centers (SPC) beigetreten. Als spezi-

alisierter Logistik-Dienstleister für den Betrieb von Seehafen-Terminals sowie hafen- und schiffahrtshen Dienstleistungen konzentriert sich J. Müller insbesondere auf die Unterweserregion. Hier betreibt das Unternehmen Seehafen-Terminals in Brake und Bremen.

Die Marketingorganisation der niedersächsischen Häfen, Seaports of Niedersachsen, verlässt das Unternehmen auf eigenen Wunsch. Ab April wird er als internationaler Vertriebsleiter bei der Jade-Weser-Port Marketinggesellschaft (JWPM) tätig sein, die für die Vermarktung des Containerterminals in Wilhelmshaven sowie der angrenzenden Flächen im Güterverkehrszentrum (GVZ) verantwortlich ist.

Bei der 480. Ausgabe der traditionellen Bremer Schaffermahlzeit erinnerte Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier an die Verantwortung jedes Einzelnen für die Freiheit und Demokratie. In seiner Ansprache im Bremer Rathaus appellierte er: „Wir müssen arbeiten für unser freies Gemeinwesen, wir alle müssen uns engagieren und bereit sein, auch Verantwortung zu übernehmen.“

Der international tätige Anbieter von Supply-Chain-Lösungen, Broekman Logi-

stics, hat seinen Rotterdamer Hafenterminal Distriport im Britanniëhaven an die belgisch-luxemburgische Reederei-Gruppe CLdN verkauft. Der Terminal erstreckt sich über eine Fläche von 22 Hektar und umfasst einen 630 Meter langen Kai, Einrichtungen für Containerumschlag und -lagerung, 50.000 Quadratmeter Lagerhallen, Umschlaganlagen für Stückgut, Hoch- und Schwergut sowie einen Schienenkopf mit 1,4 Kilometer Gleislänge.

Das Joint Venture zwischen dem norwegischen Unternehmen Stolt Tankers und der japanischen Reederei NYK hat sechs neue Chemikalien-tanker bestellt. Diese sollen zwischen 2026 und 2029 in Betrieb genommen werden. Die Schiffe werden auf der chinesischen Werft Nantong Xiangyu gebaut. Jeder der Tanker wird eine Kapazität von 38.000 Tonnen haben, die auf 30 Chemikalien-tanks verteilt wird.

#### MÄRZ

„Rubymar“ gesunken +++ MOLCT schließt Fairfield-Kauf ab +++ Lidl gründet Tailwind Intermodal +++ Boxcarrier crasht gegen Brücke in Baltimore +++ Yang Ming bunkert erstmals Biokraftstoff

Nach einem Angriff der Huthi-Rebellen im Roten Meer ist der schwer beschädigte Frachter „Rubymar“ (IMO 9138898) vor der Küste des Jemen auf Tiefe gegangen.

ANZEIGE



**„MIT MOVE SETZEN WIR DIE MARITIME WELT IN BEWEGUNG – FÜR EINE WIRTSCHAFTLICH STARKE UND NACHHALTIGE ZUKUNFT.“**

**ROLF STIEFEL**  
REGIONAL CHIEF EXECUTIVE  
CENTRAL EUROPE  
MARINE & OFFSHORE



Kontakt



**BUREAU  
VERITAS**



Foto: NTB

Bei der Havarie des Boxcarriers „Dali“ kamen mehrere Arbeiter auf der Brücke in Baltimore ums Leben

Wie die jemenitische Regierung in Aden meldete, sei der mit 40.000 Tonnen Dünger beladene Bulker im Meer versunken. Nun droht nach Einschätzung des US-Militärs eine Umweltkatastrophe. Es hat sich bereits ein mehrere Kilometer langer Ölteppich gebildet.

Die singapurische Chemikalien-tanker-Reederei MOL Chemical Tankers (MOLCT), eine Tochtergesellschaft des japanischen Schifffahrtskonzerns Mitsui O.S.K. Lines (MOL), hat die ebenfalls in Singapur ansässige Reederei Fairfield Chemical Carriers (FCC) übernommen. Wie die Unternehmen mitteilten, liegen alle behördlichen Genehmigungen vor. MOLCT übernimmt alle Aktien-Anteile an FCC und zahlt dafür 400 Millionen US-Dollar.

Eine folgenschwere Kollision des Containerfrachters „Dali“ (IMO 9697428) in der US-Hafenstadt Baltimore mit einer wichtigen Autobahnbrücke wird die internationale Schifffahrtswelt noch lange Zeit beschäftigen. Bei der Havarie wurde nicht nur die 1977 fertiggestellte Francis Scott Key Bridge total zerstört und der Frachter schwer beschädigt. Es sind zudem offenkundig mehrere Opfer zu beklagen.

Der Discounter Lidl steigt in die Hinterland-Logistik ein und gründet die Tailwind Intermodal GmbH mit Sitz im österreichischen Werndorf. Als Schwesterunternehmen der konzerneigenen Containerreederei Tailwind Shipping Lines wird Tailwind Intermodal künftig den Hinterlandtransport von Waren organisieren und koordinieren, die mit den Lidl-eigenen Schiffen in Koper ankommen. Der slowenische Seehafen ist für Tailwind Shipping Lines derzeit der strategisch wichtigste Hafen.

Der Bund verzichtet auf eine Enteignung der Anteile des russischen Staatskonzerns Rosneft an drei deutschen Raffinerien und verlängert stattdessen die Treuhandverwaltung. Ziel ist, dass Rosneft seine Anteile freiwillig verkauft - insbesondere die Mehrheit an der Großraffinerie PCK in Schwedt. Zwei deutsche Töchter des russischen Staatskonzerns Rosneft besit-

zen eine Mehrheit von 54 Prozent an der riesigen Industrieanlage an der Oder.

Die Boxcarrier-Reederei Yang Ming aus Taiwan hat in den Hafenmetropolen Hongkong und Singapur ihre Schiffe erstmals mit nachhaltigem Biokraftstoff be-bunkert. Die Maßnahme erfolge laut Reedereiangaben als eine Reaktion auf das Ziel, bis 2050 keine Emissionen mehr zu verursachen. Das Engagement soll künftig sukzessive auf andere Häfen ausgeweitet werden.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG (HLA) hat den ursprünglich bis 31. März 2027 laufenden Vertrag von CEO Rolf Haben Jansen vorzeitig bis 31. März 2029 verlängert. Haben Jansen ist seit dem 1. Juli 2014 Vorstandschef der Hapag-Lloyd AG.

Bald sind die Disney-Schiffe „Made in Papenburg“ zu dritt: Auf der Meyer Werft an der Ems wurde Kiellegung für die „Disney Destiny“ gefeiert. Sie ist das Schwesterschiff der im Bau befindlichen „Disney Treasure“ und der 2022 abgelieferten „Disney Wish“. Der Bau des neuen Kreuzfahrtschiffes für Disney Cruise Line hat mit der Kiellegung einen Meilenstein erreicht.

Der dänische Schifffahrts- und Logistikrie-se Maersk hat Details für die Abspaltung der Schleppreederei Svitzer bekannt gegeben. Der Plan sei, dass die Spezialreederei zukünftig als eigenständiges und börsennotiertes Unternehmen agiert. Die Trennung steht noch vorbehaltlich der Zustimmung der außerordentlichen Hauptversammlung von Maersk. Svitzer mit Sitz in Kopenhagen hat 2023 einen Umsatz von 839 Millionen US-Dollar erzielt.

Premiere in der deutschen maritimen Wirtschaft: Die Emdor Werft und Dock GmbH (EWD) steigt mit dem neu gegründeten Unternehmenszweig EWD Benli Recycling GmbH & Co. KG als erstes deutsches Unternehmen in den Rückbau von Schiffen ein. Angaben der Arbeitsgemeinschaft zufolge soll das Kerngeschäft der Rückbau kleiner Einheiten von Behörden, Binnenschiffen, Küstenmotorschif-

fen sowie kleinen Fahrgastschiffen und Fähren werden.

Mit ihrer 2020 von der chinesischen Guangzhou-Wenchong-Werft abgelieferten „Tukuma Arctica“ (IMO 9822865) steuert die grönländische Staatsreederei Royal Arctic Line nun regelmäßig den Eurogate-Terminal in Bremerhaven an, um Ladung zu löschen. Die „Tukuma Arctica“ ist das neueste und größte Schiff der Reederei. Alle drei Wochen kommt es zum Eurogate-Terminal. Schon vergangenes Jahr wurden mit dem Projektpartner, der isländischen Reederei Eimskip, Pläne aufgenommen, den wöchentlichen Liniendienst, der mit den Eimskip-Schwesterschiffen „Bruarfoss“ und „Dettifoss“ auf einen deutschen Hafen auszuweiten. Beide machten schon an der Stromkaje fest.

#### APRIL

„Ane Maersk“ bunkert Methanol in Antwerpen +++ X-Press Feeders will „grüne Korridore“ in Europa +++ Dänen verbieten Einleitung von Scrubber-Wasser

Am MSC PSA European Terminal (MPET) im Hafen von Antwerpen wurde der Boxcarrier „Ane Maersk“ (IMO 9948748) mit Methanol bebunkert. Damit absolvierte das 16.000-TEU-Schiff seine erste Bunkeroperation in europäischen Gewässern. Während des Hafenaufenthalts nahm es 4300 Tonnen grünes Methanol auf. Die „Ane Maersk“ ist das erste der 18 großen methanolfähigen Schiffe von Maersk, die bis 2025 ausgeliefert werden sollen.

X-Press Feeders möchte künftig sogenannte „grüne Schifffahrtskorridore“ in Europa einführen und hat sich dafür mit sechs europäischen Seehäfen verbündet. So hat die Reederei jetzt eine Absichtserklärung mit den Häfen Antwerpen-Brügge, Tallinn, Helsinki, Hamina-Kotka, Riga sowie Klaipeda vereinbart. Dieses Abkommen bedeutet eine Verpflichtung zur Beschleunigung der Einrichtung „grüner Schifffahrtskorridore“ zur Dekarbonisierung des Schifffahrtssektors in Skandinavien und im Ostseeraum.

Dänemark folgt dem Beispiel mehrerer anderer Länder und verbietet künftig die Einleitung verschmutzter Abwässer aus den offenen Scrubber-Anlagen (Open-Loop) von Frachtern in dänische Hoheitsgewässer. Der Entschluss der Regierung sieht vor, dass es Schiffen mit offenen Scrubber-Anlagen ab dem 1. Juli 2025 bis zu einer Entfernung von zwölf Seemeilen von der Küste verboten ist, Scrubber-Abwasser ins Meer einzuleiten.

Die durch das Völkerrecht klar geregelte und verbrieft „Freiheit der Meere“ wird durch die in der Straße von Hormus erfolgte Kaperung des 2020 gebauten, unter Madeira-Flagge fahrenden Containerfrachters „MSC Aries“ (15.000 TEU) bedroht. Verantwortlich für diese neue Form der Piraterie sind Seestreitkräfte

der Iranischen Revolutionsgarden. Der 366 Meter lange Frachter befand sich zum Zeitpunkt des Überfalls auf dem Weg in iranische Gewässer. Die Kaperung des in Fahrt befindlichen Frachters erfolgte per Helikopter.

Die Frage, wie es zu der Kostenexplosion bei der Sanierung der „Gorch Fock“ kommen konnte, beschäftigt das Landgericht Oldenburg. Sechs Angeklagte zwischen 32 und 67 Jahren müssen zu dem Verfahren erscheinen. Fünf von ihnen werden der Korruption verdächtigt. Die Angeklagten arbeiteten für die Elsflöther Werft oder mit der Werft zusammen. 2019 meldete die Werft Insolvenz an und wurde verkauft. Die Arbeiten an der „Gorch Fock“ begannen den Ermittlern zufolge im Januar 2016. In vier Monaten sollte der 89 Meter lange Dreimaster ertüchtigt werden. Es dauerte mehr als fünfeinhalb Jahre, bis die Deutsche Marine das Segelschiff zurückbekam. Die Kosten stiegen von 9,6 Millionen Euro auf 135 Millionen Euro.

Die Panama Canal Authority (ACP) hat die Zahl der Schiffspassagen wieder erhöht, weil der Wasserstand nach anhaltender Trockenheit gestiegen ist. So dürfen wieder 31 Schiffe pro Tag die Wasserstraße passieren, teilte die Behörde mit. Die durch den Klimawandel und das Wet-

terphänomen El Niño verursachten Dürreperioden zwangen die Behörden die vergangenen Monate, die Zahl der Schiffe, die den Kanal zwischen Pazifik und Atlantik passieren können, zu verringern.

Die Hamburger Reedereigruppe Bernhard Schulte Management (BSM) hat ein neues Ausbildungsprogramm für angehende Seeleute aufgesetzt. Die „BSM Smart Academy“ ist nach Angaben des Unternehmens eine Kooperation mit ausgewählten maritimen Hochschulen weltweit, mit dem Ziel, die Lücke zwischen akademischem Wissen und praktischer Ausbildung zu schließen. Das Programm sieht unter anderem vor, dass nautische, technische sowie elektrotechnische Studenten der teilnehmenden Hochschulen nach Abschluss ihres ersten Studienjahres als BSM-Kadetten an dem Programm teilnehmen können.

Die „Queen Anne“ ist das 249. Schiff in der Geschichte der 1840 gegründeten Reederei und komplettiert das Quartett der „Königinnen“ bei Cunard mit der „Queen Mary 2“ (IMO 9241061), „Queen Elizabeth“ (IMO 9477438) und „Queen Victoria“ (IMO 9320556). Erstmals seit 1999 sind vier sogenannte „Königinnen der Meere“ unterwegs. Der 294 Meter lange Cruiser verfügt über Kapazitäten

für knapp 3000 Gäste. 706 der insgesamt 995 Kabinen weisen einen Balkon auf.

#### MAI

Besatzung von „MSC Aries“ freigelassen  
+++ Intermarine geht in Bulker-Markt +++  
Bunker-Premiere bei Eurogate +++

Fast drei Wochen nach der „Beschlagnahme“ des Boxcarriers „MSC Aries“ hat der Iran die Besatzung freigelassen. „Alle Besatzungsmitglieder wurden aus humanitären Erwägungen freigelassen und können wieder in ihre Länder zurückkehren“, erklärte Außenminister Hussein Amirabdollahian.

Die US-amerikanische Mehrzweckfrachter-Reederei Intermarine ist mit der Gründung von Intermarine Bulk Carriers in das Bulker-Segment eingestiegen. Das Unternehmen wird sechs Massengutfrachter seiner Muttergesellschaft, der inhabergeführten Bremer Harren Group, mit einer Gesamttonnage von 350.000 Tonnen kommerziell verwalten.

Am Eurogate-Terminal an der Bremerhavener Stromkaje ist erstmals die LNG-Bebunkerung eines Containerfrachters im „Ship-to-Ship“-Verfahren erfolgt: Das im Frühjahr in Fahrt gekommene Feederschiff „CMA CGM Mermaid“ (IMO

ANZEIGE



LNG | GRÜNER WASSERSTOFF | GRÜNES AMMONIAK | ERNEUERBARE ENERGIEN



ENERGIEHUB BRUNSBÜTTEL

company of  
SCHRAMM  
group

f o in Brunsbüttel Ports GmbH  
www.schrammgroup.de

9961283) der Reederei CMA CGM wurde durch einen kryogenen Schlauch, der Temperaturen von minus 160 Grad standhält, vom Tankschiff „Kairos“ (IMO 9819882) betankt.

Im Göteborger Hafen ist eine umfassende Digitalisierung des Ankunftsprozesses von Schiffen im Gange. Die Hafenbehörde Göteborgs hat dafür das Software-Tool „Digital Port Call“ als einen neuen Teil der maritimen Infrastruktur des Hafens gestartet. Mit der Software sollen neue Voraussetzungen für einen schnelleren, sichereren, effizienteren und nachhaltigeren Schiffsanlaufprozess geschaffen werden.

In einem gemeinsamen Kraftakt ist es der Hafenverwaltung von Baltimore, Fachbehörden sowie maritimen Spezialfirmen gelungen, den wichtigen US-Ostküstenhafen wieder für den Schiffsverkehr erreichbar zu machen, nachdem der Containerfrachter „Dali“ am 26. März eine gut 2,5 Kilometer lange Straßenbrücke zum Einsturz gebracht hatte.

Die japanische Reederei Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK) hat eine Langzeit-Testfahrt mit Biokraftstoff auf dem Very Large Crude Carrier (VLCC) „Tanjun“ (IMO 9343390) gestartet. Das 2008 gebaute 333 Meter lange Schiff hat in Singapur eine erste Lieferung von Biokraftstoff erhalten und soll drei Monate lang Biokraftstoff verwenden, um die sichere und stabile Versorgung mit Biokraftstoff für den langfristigen Einsatz zu testen.

#### JUNI

Hochwasser stoppt die Binnenschifffahrt  
+++ Maersk startet Boxen-Bergung +++  
Windhorst ordnet Führung seiner Werften neu  
+++ Flottenausbau bei Hapag-Lloyd kommt voran

Wasserstände, die die Schifffahrt unmöglich machen, überschwemmte Autobahnen, von Erdrutschen zum Entgleisen gebrachte Züge – die Hochwasserlage in Süddeutschland ist außergewöhnlich. Drei Menschen kamen bereits ums Leben. Mehrere Landkreise im Süden haben den Katastrophenalarm ausgerufen. Unter anderem auf dem Rhein, dem Neckar und der Donau ist die Schifffahrt eingestellt.

Von der Großreederei Maersk wurde der Auftrag für die Bergung der Container vergeben, die während des Sturms „Pia“ im Dezember 2023 von Bord der 399 Meter langen „Mayview Maersk“, 30 Kilometer westlich von Hanstholm, über Bord gegangen sind, wie das Unternehmen mitteilte. Das Containerschiff war auf dem Weg von Bremerhaven nach Polen.

Überraschender Coup von Lars Windhorst, dem Eigentümer der Werftengruppe FSG-Nobiskrug: Der Geschäftsmann, gegen den ein Haftbefehl kurzfristig ausgesetzt wurde, präsentierte einen



Foto: Timo Jann

Erst Bürgerschaft, dann EU: Der Einstieg der Reederei MSC bei der HHL wurde abgesegnet

neuen Geschäftsführer und einen neuen Technischen Leiter. Robert Fischer von Mollard (38) und Michel Bollmann (37) übernehmen die Jobs. Beide kennen die Flensburger Schiffbaugesellschaft (FSG) und die Werft Nobiskrug in Rendsburg. Fischer von Mollard war bisher Produktionsleiter bei Nobiskrug, Bollmann hatte die Funktion bei FSG inne. Dennoch: Im Dezember musste für beide Werften Insolvenzantrag gestellt werden.

Die Flotte von Hapag-Lloyd ist in einer Woche um drei Einheiten gewachsen: Mit der Übernahme der Boxcarrier „Damietta Express“ (IMO 9543108), „Singapore Express“ (IMO 9543093) und „Iquique Express“ (IMO 9938456) hat laut Hapag-Lloyd die größte Kapazitätserweiterung der Unternehmensgeschichte stattgefunden. Insgesamt haben die Neubauten die Flottenkapazität um rund 60.000 TEU erhöht. Die „Damietta Express“ sowie die „Singapore Express“ (jeweils 23.664 TEU) wurde auf der Hanwha-Werft gebaut, die „Iquique Express“ von der New-Times-Werft.

Die britische Reederei Lomar Shipping hat ihre Aktivitäten in der Containerschifffahrt beendet. Das Schifffahrtsunternehmen aus London hat dafür sein letztes Containerschiff veräußert und wird sich stattdessen in Zukunft auf die Segmente Tanker und Trockenfracht konzentrieren. Ab 2020 begann Lomar Shipping mit dem Ausverkauf seiner Boxcarrier-Flotte. Seitdem hat das Unternehmen knapp 100 Containerschiffe im Wert von rund zwei Milliarden Euro verkauft.

Die Hamburg Port Authority (HPA) hat mitgeteilt, dass die Reederei MSC für ihre den Hamburger Hafen ansteuernden Containerfrachter künftig Landstrom beziehen wolle. Eine Vereinbarung, die den Containerterminal Hamburg (CTH) der Eurogate-Gruppe einbezieht, hat die schweizer Reederei- und Logistik-Gruppe mit der HPA unterzeichnet. Damit sei das Unternehmen „die erste Reederei, die Landstrom sowohl für Kreuzfahrt- als auch Containerschiffe nutzen wird“, hebt die Hafenverwaltung hervor.

Mit der „Mein Schiff 7“ (IMO 9851189) von Tui Cruises ist in Kiel das erste methanolfähige Kreuzfahrtschiff getauft worden. Als Taufpatin fungierte Fenia Kalachani, seit 2020 Umweltschützerin an Bord der „Mein Schiff“-Flotte. Der 315,70 Meter lange Cruise Liner wurde bei Meyer Turku gebaut und ist Schwesterschiff der „Mein Schiff 1“ und der „Mein Schiff 2“. Die „Mein Schiff 7“ bietet Platz für 2900 Passagiere und soll anfangs ausschließlich mit emissionsärmerem Marinediesel betrieben werden, dessen Schwefelgehalt maximal 0,1 Prozent beträgt.

#### JULI

Nabu erwartet mehr Engagement für Klimaschutz +++ VDR: Einsatz im Roten Meer „herausragende Leistung“ +++ Iberdrola kommt mit „Baltic Hub“ voran

Der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) kritisiert weiterhin das aus seiner Sicht unzureichende Engagement zahlreicher Kreuzfahrt-Reedereien auf dem Gebiet des Klimaschutzes. „Es ist unverantwortlich, wenn sich eine Branche selbst Ziele steckt, die hinter den Klimazielen der Bundesrepublik zurückbleiben“, fasste in Hamburg Nabu-Schifffahrtsexperte Sönke Diesener seinen Unmut zusammen. Die Umweltorganisation hatte zum zwölften Mal in Folge das „Cruise Ranking“ präsentiert. Dem Nabu zufolge gaben in der Befragung acht von zwölf Kreuzfahrtunternehmen an, bis 2050 den Status der Klimaneutralität erreichen zu wollen. „Das ist weder akzeptabel noch vermittelbar, und zwar insbesondere für eine Freizeitaktivität“, setzte Diesener hinzu.

Nach Überzeugung des Verbands Deutscher Reeder (VDR) stellt der Einsatz der Deutschen Marine im Roten Meer im Rahmen der EU-geführten Operation „Aspides“ eine herausragende Leistung dar: „Das ist von größter Bedeutung für die Sicherheit unserer Seeleute und der globalen seewärtigen Handelsrouten“, erklärte Gaby Bornheim, die Präsidentin des VDR. Der Einsatz unterstreiche klar, „dass terroristische Angriffe auf die zivile Schifffahrt nicht toleriert werden“. Der

Branchenverband dankt daher den Soldaten an Bord der Fregatte „Hamburg“ (F 220) ausdrücklich „für ihren wichtigen Dienst“. Die „Hamburg“ ist ein Schwesterschiff der „Hessen“ (F 221), die Anfang Mai, nach knapp zweimonatigem Einsatz in dem durch die Huthi-Milizen fortwährend bedrohten Seegebiet, sicher ihren Heimatstützpunkt Wilhelmshaven erreicht hatte.

Mit 60 Piraterie-Vorfällen auf den Weltmeeren im ersten Halbjahr meldet das Internationale Schifffahrtsbüro (IMB) in London eine ähnliche Zahl wie in den Vorjahren. Doch die Gewalt gegen Besatzungsmitglieder nehme zu, hieß es. Im ersten Halbjahr des Jahres wurden 85 Menschen als Geiseln genommen, im Vergleichszeitraum 2023 waren es 36. „Die Gefahr durch Piraterie auf den Weltmeeren ist nach wie vor hoch, die Bedrohung für Leib und Leben der Besatzungen hat deutlich zugenommen“, sagte IMB-Deutschland-Generalsekretär Oliver Wieck. Für den Welthandel sei es wichtig, Seewege offen und sicher zu halten. In der Straße von Singapur gab es 13 Angriffe und versuchte Angriffe. Zwölf Vorfälle ereigneten sich in Indonesien, zehn in Bangladesch und sieben in Somalia. In 84 Prozent der Fälle konnten die Piraten die Schiffe entern oder entführen.

Der spanische Energiekonzern Iberdrola kommt bei seinem Milliarden-Projekt „Baltic Hub“ in der deutschen Ostsee voran. Im Jahr 2026 soll das aus drei Windparks bestehende Offshore-Cluster über eine Gesamtkapazität von mehr als 1,1 Gigawatt verfügen. Im Baufeld von „Baltic Eagle“ (476 Megawatt) sind bereits mehr als die Hälfte der vorgesehenen 50 Windkraftanlagen installiert worden. Beim Windpark „Windanker“ (315 Megawatt) soll noch in diesem Monat die Realisierungsphase starten. Komplettiert wird Iberdrolas „Baltic Hub“ vom bereits in Betrieb befindlichen Offshore-Windpark „Wikinger“ (350 Megawatt). „Baltic Eagle“ befindet sich nordöstlich der Insel Rügen und wird vom Hafen Mukran aus geplant und betrieben.

Nur sechs Monate, nachdem United Heavy Lift die „UHL Fresh“ (IMO 9972505) in Fahrt gebracht hat, hat die Hamburger Schwergutreederei mit der „UHL Fable“ (IMO 9972517) ihre F900 Eco-Lifter-Flotte mit einem weiteren Neubau komplettiert. Vor 400 Gästen taufte Reeder-Gattin Nora-Katrin Rolner den Schwergutfrachter in der Hafencity. Gebaut wurden die Carrier bei CSSC Hudong Werft in Shanghai. Bauzeit: Neun Monate. Auf ihrer Jungfernfahrt von China nach Europa hatte der 150 Meter lange und 25,60 Meter breite Frachter in Tianjin und Dongzhao

Rotorblätter für Windkraftanlagen des in Dänemark ansässigen Herstellers Vestas Wind Systems auf seinem 2990 Quadratmeter großen Deck. An Bord gibt es zwei 450-Tonnen-Krane zur Verfügung, die im Tandemhub 900 Tonnen bewegen können. Mit einem Verbrauch von 21 Tonnen bei 15 Knoten hat der Carrier im Vergleich zu sonst eingesetzten Frachtern einen 30 Prozent geringeren Verbrauch. Auch mit Biodiesel kann er betrieben werden.

Die deutschen Schiffbauzulieferer werden von der Notwendigkeit der internationalen Reedereiverkehrswirtschaft, ihre Flotten „sauber“ zu machen, profitieren. Davon ist die VDMA Arbeitsgemeinschaft Marine Equipment and Systems überzeugt. Sie präsentierte in Hamburg die Kernzahlen ihrer stark mittelständisch organisierten Branche und gab zugleich einen Ausblick auf die kommenden Monate. Mit dem Verlauf des zurückliegenden Geschäftsjahrs ist der Verband grundsätzlich zufrieden, und die Aussichten für die weiteren Monate beurteilt er ebenfalls positiv. Martin Johannsmann, Vorstandsvorsitzender der VDMA Marine Equipment and Systems und Geschäftsführer der SKF Marine GmbH: „Der stagnierende Auftragseingang des vergangenen Jahres wird sich nicht verstetigen, sondern war nach den sehr starken Auf-

ANZEIGEN

**PREFERRED SHIPYARD,  
DELIVERING SUSTAINABLE  
SOLUTIONS**

**QATAR SHIPYARD**  
TECHNOLOGY SOLUTIONS  
أدوات الشيفر للتكنولوجيا



**Services**  **SHIP REPAIR & CONVERSION**  **OFFSHORE STRUCTURES CONSTRUCTION & REPAIR**  **GAS & GREEN SHIPPING SOLUTIONS**  **AFLOAT REPAIR SQUAD**



commercial@qatarshipyard.qa | www.qatarshipyard.qa

Spende und werde ein Teil von uns.  
**seenotretter.de**  
**#teamseenotretter**





Studienbeginn immer im Januar und im Juni

**JETZT BEWERBEN!**

**Bachelor of Shipping,  
Trade and Transportation (BSc)**

Die zielgerichtete Weiterbildung neben dem Beruf auf akademischem Niveau.

Studieren Sie innerhalb eines Jahres und erlangen Sie einen anerkannten Bachelor-Abschluss der London Metropolitan University.

**info@hsst-academy.com**

Sie finden uns hier: **www.hsst-academy.com**

HSST-Academy  
Bei der Hauptfeuerwache 1  
20099 Hamburg

tragseingängen in den Vorjahren wohl nur eine kurze ‚Verschnaufpause‘. Ree-der würden nun in weitere Neubauten investieren und auch in die Modernisierung und Nachrüstung der Bestandsflotte.

Unter anderem über Europas größten Seehafen Rotterdam wird die EU künftig Ammoniak als erneuerbaren Wasserstoffträger beziehen. Das gilt auch für die Liefervereinbarung mit dem Unternehmen Fertiglobe. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) arbeitet nach eigenen Angaben bereits an einer weiteren Importrunde. Teil des zweiten Förderfensters ist demnach der gemeinsame Import grüner Wasserstoffprodukte im Umfang von 600 Millionen Euro, der zusammen mit den Niederlanden finanziert werden soll. Über Rotterdam sollen Fertiglobes Lieferungen von grünem Ammoniak mit einer potenziellen Menge von 19.500 Tonnen im Jahr 2027 starten und bis 2033 kumulativ bis zu einer Gesamtmenge von 397.000 Tonnen ansteigen, heißt es.

Was für ein Unterschied: Der Anteil der Logistik an der gesamten Wirtschaftsleistung in Lettland liegt bei rund zehn Prozent, EU-weit beträgt er nur fünf Prozent. Anlass genug, die über viele Jahre gewachsene Partnerschaft der Akteure aus der Hafen-, Transport- und Logistikwirtschaft Lettlands und Deutschlands mit einem Delegationsbesuch aus Lübeck und Hamburg in Riga im Rahmen der Lettisch-Deutschen Hafentage zu intensivieren. Transportminister Kaspars Briškens nahm sich Zeit für die Teilnehmer und betonte: „Eine engere Zusammenarbeit mit den deutschen Häfen ist ein wichtiger Baustein für die Neuausrichtung des lettischen Transport- und Logistiksektors. Unsere Häfen blicken auf eine jahrhundertelange Zusammenarbeit zurück, die eine solide Grundlage für die weitere Entwicklung darstellt.“ Wie groß das Potenzial für weitere Zugewinne ist, machte der Delegation ein Besuch bei einem der größten Sperrholzplatten-Hersteller des

Landes deutlich, der den überwiegenden Anteil seiner Produktion nach Deutschland exportiert: Mit einer Bündelung dieses großen Volumen und einer gezielten Verlagerung von der Straße auf den Wasserweg könnte es wesentliche Einsparungen bei den Transportkosten- und CO<sub>2</sub>-Emissionen geben.

Wenn einer eine Reise macht, dann kann er was erzählen. Das ehemalige U-Boot „U 17“ der Bundesmarine (heute Deutsche Marine) könnte mit dem, was der 350 Tonnen schwere „Stahlfisch“ seit einem Jahr erlebt hat, eine ganze Bibliothek füllen, ergänzt um mehrere Hundert Stunden an Filmmaterial. Seit dem Frühjahr 2023 „reiste“ der vor rund 50 Jahren gebaute und 2010 außer Dienst gestellte Oldie der Klasse 206 A von Kiel tief ins Binnenland. Der letzte Heimathafen für das Marinefahrzeug a.D. ist das international bekannte Technikmuseum Sinsheim-Speyer. Das rund 48 Meter lange U-Boot hat in seiner fast 40-jährigen aktiven Seefahrt Bemerkenswertes geleistet. So gehört es gemeinsam mit dem inzwischen auch ausgemusterten „U 26“ zu den beiden Booten mit konventionellem Antrieb, die als erste deutsche U-Boote nach dem Zweiten Weltkrieg wieder in US-Gewässern im Wortsinne auftauchten.

Ein Containerbrand an Bord der erst 2024 gebauten „Maersk Frankfurt“ (IMO 9969065) ist zum Havarie-Grosse-Fall geworden. Das teilte der japanische Schiffseigner Tokei Kaiun gegenüber der Reederei Maersk mit, die den Boxcarrier gechartert hatte. Somit werden die Bergungskosten und Schäden auf die Beteiligten der Seereise im Verhältnis ihrer geretteten Werte aufgeteilt. Darüberhinaus teilte die Großreederei mit, dass sie nicht in der Lage sei, den genauen Status der Ladung an Bord zu ermitteln und zu bestätigen, und fügte hinzu, dass Maersk „in ständigem Kontakt mit dem Schiffseigner“ stehe. Aus noch unbekannten Gründen war in einem Container, der im

Bugbereich der 255 Meter langen Einheit gestaut war, ein Feuer ausgebrochen. Ein philippinischer Seemann kam bei dem Unglück ums Leben.

#### AUGUST

Meyer-Mitarbeiter bekommen Mitspracherecht +++ Hybridantrieb für Inselversorger für die Marshallinseln +++ Bries Research betreut weiterhin die deutschen Forschungsschiffe

Im Zuge der laufenden Restrukturierungsmaßnahmen und zur weiteren Unternehmensstärkung wird die Meyer-Gruppe organisatorisch weiterentwickelt. Hierzu werden die Meyer Werft, die Neptun Werft sowie weitere Unternehmen der Schiffbau-Gruppe unter einem gemeinsamen Dach vereint. Damit wird nun - wie mit dem Betriebsrat der Meyer Werft und der IG Metall vereinbart - die Mitbestimmung für alle Mitarbeiter gestärkt, indem die rechtliche Basis für einen Konzernbetriebsrat und einen mitbestimmten Aufsichtsrat geschaffen wird. Die Reorganisation führt im weiteren Verlauf zu einer wesentlichen Vereinfachung der Konzernstruktur. Zum anderen wird die Meyer Neptun GmbH, die dieses neue Dach bilden wird, über die stärkste Eigenkapitalbasis innerhalb der Meyer-Gruppe verfügen. „Für die gesamte Belegschaft ist das Gutachten ein sehr positives Signal“, sagte der Betriebsratsvorsitzende Andreas Hensen.

Die norwegische Reederei Norwegian Car Carriers (NOCC) hat ihr Schiffbauprogramm bei der CIMC Raffles-Werft in China mit einem dritten Dual-Fuel-Neubau erweitert. Das in Oslo ansässige Unternehmen, das sich im Besitz einer vom US-Bankenriesen JP Morgan beratenen Gesellschaft befindet, hat einen Vertrag für ein neues Schiff mit 7000 CEU Kapazität unterzeichnet, das mit LNG betrieben werden kann und über eine Ammoniak-Option verfügt. Die Bestellung für die ersten beiden Schiffe im Wert von je 88 Millionen US-Dollar wurde im Oktober letzten Jahres erteilt, die Auslieferung soll derweil voraussichtlich im Jahr 2025 beginnen. Die Auslieferung der jetzt bestellten vier Einheiten soll wahrscheinlich Ende 2027 oder Anfang 2028 erfolgen, heißt es in einer Mitteilung der Reederei mit Sitz in Lysaker bei Oslo.

Massengutfrachter-Reedereien profitieren von anhaltend starker Nachfrage. Doch im nächsten Jahr könnte dies nach Einschätzungen des internationalen Schiffsverkehrsverbands Bimco anders aussehen. „Es wird erwartet, dass die Frachtraten für den Rest des Jahres 2024 hoch bleiben, aber die Nachfrage könnte aufgrund der hohen Lagerbestände der Importeure zurückgehen“, teilten jetzt Wirtschaftsexperten der in Bagsværd bei Kopenhagen ansässigen Organisation mit. Wie in anderen Schiffsverkehrssegmenten sorgt die Tatsache, dass viele



Foto: Technikmuseum Sinsheim

Auf dem Wasser und über den Landweg trat „U 17“ eine spektakuläre Reise ins Museum an



Foto: Korean Register

Inselsversorger: Die hybride „Juren Ae“

Schiffe aufgrund des Konflikts im Roten Meer südlich von Afrika fahren müssen, für zusätzliche Aufträge bei den Bulker-Reedereien. „Wir gehen aktuell davon aus, dass die Schiffe erst 2025 statt in der zweiten Hälfte des Jahres 2024 wieder ins Rote Meer zurückkehren werden. Es gibt immer noch keine Anzeichen für eine Lösung des Konflikts“, so die Bimco-Experten.

Die kanadische Küstenwache stellt die Weichen für die Zukunft. Dazu gehört ein umfangreiches Flottenerneuerungs- und -ausbauprogramm. Es ist Teil eines nationalen maritimen Schutzprogramms der kanadischen Regierung. Die nationale Küstenwache disponierte Ende 2022 über mehr als 120 Schiffe und Boote unterschiedlicher Größe und Leistungsstärke. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die extrem lange Küstenlinie des großen Landes überwacht werden kann. Aktuell wird die kanadische Seaplan Shipyards-Gruppe mit Sitz in Vancouver sechs Vielzweck-Schiffe für die Coast Guard bauen. Die für Extremanforderungen in der Polarregion entwickelten Multipurpose-Vessels (MPV) werden knapp 100 Meter und rund 20 Meter breit sein. Sie bieten Platz für bis zu 50 Männer und Frauen.

Das emissionsarme Segelfrachtschiff „Juren Ae“ (IMO 1021245) ist an seinen Eigentümer, die Reederei Marshall Islands Shipping Corporation (MISC), ausgeliefert worden. Das innovative 48 Meter lange Schiff mit einer Tragfähigkeit von bis zu

300 Tonnen wurde bei Asia Shipbuilding im südkoreanischen Geoje gebaut und vom Korean Register (KR) klassifiziert. Die Einheit wird zukünftig bei inländischem Seeverkehr auf den Marshallinseln sowie in der gesamten Pazifikregion eingesetzt. Bei der Entwicklung des Projekts war auch die Fachhochschule Emden-Leer beteiligt. Das Hybridantriebssystem des Segelfrachters ermöglicht einen vielseitigen Betrieb. So sind der Propeller sowie der Motor des Schiffes für langsame Manöver ausgelegt.

Der belgische Küstenhafen Zeebrugge, inzwischen Teil des Hafenverbundes Port of Antwerp-Bruges, freut sich über einen neuen Tiefgangsrekord. Die Hafenverwaltung sieht darin einen weiteren Beleg dafür, von dem Universal-Umschlag-Knoten als einem „echten Tiefwasserhafen“ zu sprechen. Zugleich werde durch diesen Meilenstein unterstrichen, wie richtig es weiterhin ist, in den Ausbau des Hafens, einschließlich der Optimierung der nautischen Erreichbarkeit zu investieren. Der Tiefgangsrekord wurde durch den Besuch des 2019 gebauten, rund 20.150 TEU tragenden Containerfrachters „Ever Greet“ (IMO 9832729) manifestiert. Der knapp 400 Meter lange und 58,80 Meter breite, unter Panama-Flagge fahrenden Box-Carrier hatte beim Einlaufen in Zeebrugge einen Tiefgang von 16,30 Meter. Der Container-Gigant hatte beim Einlaufen in den flämischen Seehafen insgesamt 17.989 TEU an Bord.

Nach einem Großbrand auf der Lürssen-Krüger-Werft in Schacht-Audorf geht die Polizei nach derzeitigem Ermittlungsstand von einem technischen Defekt als Ursache des Feuers aus. Wahrscheinlich hatte ein defekter Akkuschrauber das Inferno auf der Werft am Nord-Ostsee-Kanal ausgelöst. In einer Schiffbauhalle wurde damals an der Megayacht „Honolulu“ gearbeitet. Ein Arbeiter war damals verletzt worden, es entstand ein Schaden in dreistelliger Millionenhöhe. Die Yacht soll vor

allem am aus Leichtmetall gefertigten Aufbau Schäden davongetragen haben. Ob sie zumindest teilweise im Rumpfbereich zu retten ist, ist unklar. Die Werft, die zur Bremer Lürssen-Gruppe gehört, hält sich wie üblich bedeckt.

Von Leer in Ostfriesland aus wird das Unternehmen Bries Research auch über den 31. Dezember 2024 hinaus die deutschen Forschungsschiffe mittlerer Größe bereedern. Das teilte das Unternehmen mit. Dabei geht es um die „Alkor“ (IMO 8905880), die „Heincke“ (IMO 8806113), die „Elisabeth Mann Borgese“ (IMO 8521438) und die „Maria S. Merian“ (IMO 9274197). Darüber hinaus betreut Bries Research auch weiterhin die größeren Einheiten „Littorina“ (IMO 7360942), „Meteor“ (IMO 8411279), „Senckenberg“ (IMO 8137213) und „Sonne“ (IMO 9633927). Bereits seit 20 Jahren bereedert Bries Research, ein Tochterunternehmen der Bries Schifffahrts GmbH & Co. KG, die mittelgroßen deutschen Forschungsschiffe. Zusammen mit der Bereederung der anderen Forschungsschiffe sowie der im Bau befindlichen „Meteor IV“ sichere man langfristig die Beschäftigung von rund 250 deutschsprachigen Seeleuten unter deutscher Flagge, hieß es.

Eine emotionale Berg- und Talfahrt machten in diesen Tagen die mehr als 7000 Mitarbeiter der Papenburger Meyer Werft-Gruppe durch. So konnte der Familienbetrieb einen Großauftrag für weitere Luxusfahrtschiffe bei einem seiner Stammkunden, der Disney Cruise Line, vertraglich unter Dach und Fach bringen. Die US-Reederei wird demzufolge vier weitere Luxus-Kreuzfahrtschiffe durch Meyer bauen lassen, die im Zeitraum 2027 bis 2031 entstehen sollen. Damit hat das Unternehmen jetzt acht Schiffe für Disney Cruise Line in den Auftragsbüchern. 2025 soll die nächste Einheit, die „Disney Destiny“ (IMO 9834741) abgeliefert werden. Das Auftragsbuch des Papenburger Traditionsunternehmens umfasst zehn

ANZEIGE



**Kloska Group**  
www.kloska.com

**Uwe Kloska GmbH**  
Technischer Ausrüster  
Pillauer Str. 15 | 28217 Bremen

Olaf Moritzer  
+49 421 61802-266  
Ronald Radema  
+49 173 2859260  
ship@kloska.com

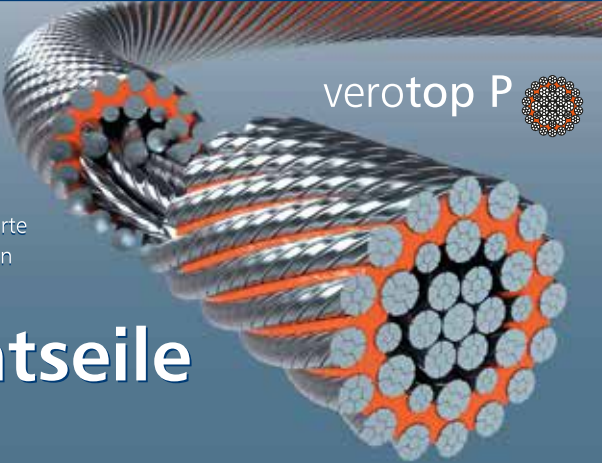
**verope**   
rely on

Hohe Verfügbarkeit und maßgeschneiderte Lieferungen durch unsere Servicecenter in Deutschland, Singapur und Houston.

**verotop P** 

# Spezialdrahtseile

## für Bordkrane



Kreuzfahrtschiffe, ein Forschungsschiff sowie den Stahlbau von vier Offshore-Konverterplattformen. Dieser Bestand strahle damit beschäftigungswirksam bis ins Jahr 2031 aus.

Im emsländischen Lingen hat der Energiekonzern RWE eine 14-Megawatt-Pilotanlage zur Produktion von grünem Wasserstoff in Betrieb genommen, in der zunächst bis zu 270 Kilogramm H<sub>2</sub> pro Stunde erzeugt werden sollen. Den dafür erforderlichen Strom liefern unter anderem Windkraftanlagen vor der ostfriesischen Küste in der Nordsee. Mit der Anlage erprobt RWE zwei Elektrolyse-Technologien, die für künftige Großanlagen im industriellen Maßstab wichtig sind. Bis 2025 will der Energiekonzern am Standort Lingen einen Elektrolyseur mit einer Leistung von 100 Megawatt in Betrieb nehmen und diese bis 2027 auf 300 Megawatt ausbauen. In Lingen soll laut Netzbetreiber Amprion bis 2029 zudem der leistungsstärkste Netzknoten Deutschlands entstehen.

Der Energiekonzern Ørsted hat seine Pläne verworfen, künftig im nordschwedischen Örnsköldsvik E-Methanol für die Schifffahrt zu produzieren. „Flagship One“ sollte ursprünglich das europaweit größte Projekt dieser Art werden und vom kommenden Jahr an 50.000 Tonnen E-Methanol pro Jahr als CO<sub>2</sub>-neutralen Schiffs Kraftstoff bereitstellen. Bei dem Vorhaben wollte Ørsted unter anderem mit den Reedereien DFDS und Stena Line zusammenarbeiten. „Der Markt für flüssige E-Kraftstoffe in Europa entwickelt sich langsamer als erwartet, und wir haben die strategische Entscheidung getroffen, unsere Bemühungen auf diesem Markt zu reduzieren und die Entwicklung von Flagship One einzustellen“, sagte Mads Nipper, Group President und CEO von Ørsted. Der Konzern werde sich auf die Entwicklung von erneuerbarem Wasserstoff konzentrieren, der für die Dekarbonisierung von Schlüsselindustrien in Europa unerlässlich sei und näher an Ørsteds Kerngeschäft liege.

Mit der „Mellum“ ist jetzt das zweite neue Mehrzweckschiff (MPP) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zu Wasser gelassen worden. Der Bau des Spezialschiffs erfolgte bei Western Baltija Shipbuilding (WBS), einem Subunternehmen von Abeking & Rasmussen (A&R) im niedersächsischen Lemwerder. Die während ihrer Konstruktionsphase als „Rumpfunter 6511“ genannte Neubau-Einheit ist der Ersatzbau für die 1984 fertiggestellte „Mellum“ (IMO 8301981). Wie beim Typschiff, der bereits im Juli 2023 in Litauen abgelieferten „Scharhorn“, wird die Endausrüstung der „Mellum“ bei A&R in Lemwerder erfolgen.

Der dänische Offshore-Spezialist Cadeler erweitert seine Flotte an Spezialschif-



Die Hecksektion der „Verity“ nach der Bergung vor Helgoland – mit massiven Havarieschäden

Foto: Timo Jann

fen, um sich für die weltweit wachsende Nachfrage beim Ausbau der Windkraft auf See zu rüsten. Das jetzt von der Werft Cosco Shipping Heavy Industry in Qidong übernommene Installationschiff „Wind Peak“ ist der erste von sieben Neubauten, die Cadeler derzeit in Auftrag gegeben hat. Die Einheiten der P-Klasse seien speziell für immer größer werdende Windturbinen-Komponenten konzipiert worden. Den Angaben zufolge können sieben komplette 15-Megawatt-Turbinensätze oder fünf Sätze von 20+-Megawatt-Turbinen auf einmal transportiert werden. Mit der „Wind Pace“ befindet sich ein Schwesterschiff derzeit bereits im Bau, es soll im zweiten Quartal kommenden Jahres abgeliefert werden.

Unter dem Projektnamen „Vanguard“ entwickelt HGK Shipping einen Gastanker für den Transport von kalt verflüssigtem Ammoniak (NH<sub>3</sub>) und verflüssigtem CO<sub>2</sub> (LCO<sub>2</sub>). Das 125 Meter lange und 17,50 Meter breite Schiff soll dazu beitragen, den Anforderungen der Industrie in einer zunehmend wasserstoffbasierten Wirtschaft gerecht zu werden. „Dies gilt sowohl für Verkehre zur avisierten Anlieferung des Wasserstoffs, beispielsweise aus Spanien und Portugal, als auch für die Beförderung des abgeschiedenen CO<sub>2</sub> zu den vorgesehenen Offshore-Feldern, die häufig in der Nordsee liegen“, teilt HGK Shipping mit. Um den Transport möglichst nachhaltig und ressourcenschonend zu gestalten, soll ein Wind Assisted Propulsion System (WAPS) den dieselelektrischen „Future-Fuel-ready“-Antrieb der „Vanguard“ unterstützen.

Im Rahmen der Leitmesse SMM wird erstmals ein Frachtschiff mit einem Windunterstützungssystem in Hamburg präsentiert. Der Mehrzweckfrachter „Eems Traveller“, (IMO 9218234), eine unter niederländischer Flagge fahrende 2850-tdw-Einheit der Reederei Amasus, hat an Bord zwei 17 Meter hohe Saugsegel („eSAILS“) von Hersteller bound4blue aus Barcelona, die die Windkraft auf See

nutzen. Das System funktioniert, indem es Luft über eine aerodynamische Oberfläche zieht, um eine außergewöhnliche Vortriebsseffizienz zu erzeugen, ohne dass die Besatzung eingreifen muss. Dadurch werden laut Bound4blue Treibstoffverbrauch, Betriebskosten und Emissionen in die Luft drastisch reduziert.

Die BLG-Gruppe mit Hauptsitz in Bremen sieht offenbar gute Business-Chancen in der Automobilnation Türkei: Vorstandsmitglied und COO Matthias Magnor hat in dem Zusammenhang entsprechende Verträge für ein BLG-Engagement für die neue Firma BLG Uluslararası Tasimacilik unterzeichnet. Als Geschäftsführer des neuen Unternehmens mit Hauptsitz in Istanbul ist derweil Cem Akgül ernannt worden. „Cem Akgül ist ausgewiesener Logistikexperte mit umfangreichen Kenntnissen und Kontakten im türkischen Logistikmarkt. Ich freue mich, dass wir mit ihm neue erfolgsversprechende Märkte erschließen können“, betont Matthias Magnor. Als einer der größten Automobilimporteure Europas importierte die Türkei im letzten Jahr rund 626.000 Neuwagen.

#### SEPTEMBER

Nationale Werftengruppe für Marineschiffbau nötig +++ Zerlegte Rumpfsektionen der „Verity“ geborgen +++ Geschrumpfte „The Alliance“ setzt Kooperation fort

Die Gewerkschaft IG Metall Küste hält die Gründung einer auf den Marineschiffbau ausgerichteten, nationalen Werftengruppe für erstrebenswert. Diese würde im Kern durch die national und international tätigen Unternehmen der Lürssen-Gruppe (NVL) aus Bremen sowie der TKMS aus Kiel getragen werden. Für ein solches Zukunftsprojekt hat sich Daniel Friedrich, Bezirksleiter IG Metall Küste ausgesprochen. Eine nationale Marineschiffbau-Formation könnte einen bedeutenden Beitrag dazu leisten, die für Deutschland wichtigen Kernkompetenzen wirkungsvoll zu bündeln.

Die chinesische Staatsreederei Cosco Shipping hat in Shanghai mit Cosco Shipping Heavy Industry (CSHI) einen Vertrag über den Bau von zwölf 13.700-TEU-Containerschiffen mit Dual-Fuel-Methanol-Antrieb geschlossen. Mit einer Länge von 336 Metern bieten die Neubauten viel Ladekapazität. Der neue Schiffstyp ist mit einem großen Windabweiser am Bug ausgestattet, welcher die Dynamik und Effizienz erhöhen soll. Darüber hinaus erreichen die Containerfrachter nach Ablieferung den derzeit besten Energy Efficiency Design Index (EEDI) in ihrem Segment. Die Hauptmaschine und der Generator können mit Methanol betrieben werden, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Derweil hat die Reederei auch eine Großbestellung im Bulker-Segment bekannt gegeben: Cosco Shipping Development hat einen Investitionsvertrag für 42 Massengutfrachter unterzeichnet.

Auf der SMM in Hamburg hat Bureau Veritas Marine & Offshore (BV M&O) den neuen Smart Hub „Move“ vorgestellt. Das Tool ist zunächst für Reedereien verfügbar und wurde entwickelt, um verschiedene digitale Anwendungen im maritimen Bereich zu integrieren und so die Komplexität des Schiffsbetriebs zu reduzieren. „Move by Bureau Veritas“ soll

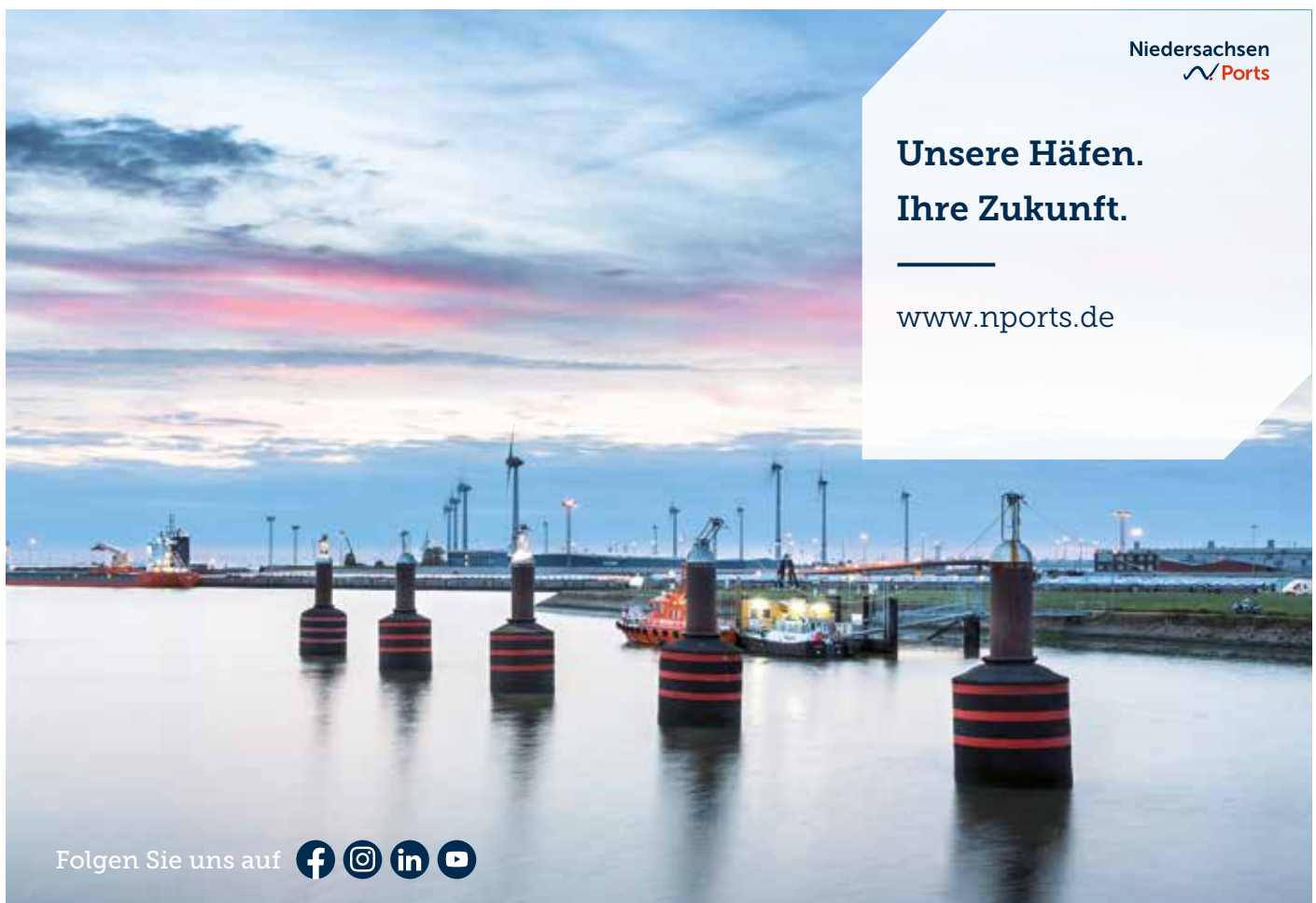
nach Angaben der französischen Klassifikationsgesellschaft schnelle und fundierte Entscheidungen über die Einhaltung von Vorschriften und die Leistung von Anlagen ermöglichen. Mit der neuen Plattform sollen Reedereien ihre Flotte während des gesamten Lebenszyklus verwalten und Daten über eine einzige Schnittstelle analysieren können.

Einer der stärksten Schwimmkrane Europas, der „Hebo Lift 10“, hat in der Nordsee bei Helgoland die 600 Tonnen schwere Hecksektion des havarierten Mehrzweckfrachters „Verity“ (IMO 9229178) gehoben. Einige Tage später konnte auch die Bugsektion des Havaristen geborgen werden. Der THB war dabei vor Ort und hat ausführlich über die Arbeiten nach der folgenschwersten Havarie in deutschen Gewässern der vergangenen Jahrzehnte berichtet. Im Heck des Wracks wurde bereits einer der vier seit dem Unglück im Oktober 2023 vermissten vier Seeleute in einer Kabine entdeckt und an die Bundespolizei sowie im weiteren Verlauf an einen Bestatter übergeben. Später wurden noch zwei weitere Leichen entdeckt. Zwei Männer bleiben vermisst. Am 24. Oktober 2023 war die „Verity“ mit dem Bulker „Polesie“ zusammengestoßen und auf Tiefe gegangen.

Die Europäische Kommission hat die öffentliche Teilfinanzierung der Liegeplätze 5 bis 7 im Hafen Cuxhaven genehmigt. Das teilte Niedersachsen Ports (N-Ports) mit. Im Zuge der Hafenerweiterung im Deutschen Offshore-Industrie-Zentrum (DOIZ) können 38 Hektar zusätzliche schwerlastfähige Logistikflächen für den Umschlag und die Lagerung von On- und Offshore-Windkraftanlagen entstehen. „Wir haben in diesem für die Energiewende wichtigen Infrastrukturprojekt einen weiteren Meilenstein erreicht: N-Ports hat eine rechtliche Grundlage, um die vom Bund und dem Land zugesagten Mittel einzusetzen“, sagte Geschäftsführer Holger Banik. Insgesamt sollen 300 Millionen Euro in das Großprojekt investiert werden, wovon Bund und Land je 100 Millionen beisteuern wollen. Der Baubeginn soll Mitte Februar 2025 erfolgen.

Das Unmanned Surface Vessel (USV) „Reach Remote 1“ (IMO 9972191) von Reach Subsea ist auf der SMM in Hamburg mit dem renommierten Preis „Schiff des Jahres 2024“ ausgezeichnet worden. Der Preis wird jährlich von dem Fachmagazin Skipsrevyen vergeben. Die 24 Meter lange und sieben Meter breite Einheit ist das erste von zwei hochmodernen, unbemannten Offshore-USVs, die von Kongsberg Maritime entwickelt und an die norwegi-

ANZEIGE



**Niedersachsen**  


## Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

[www.nports.de](http://www.nports.de)

Folgen Sie uns auf    

sche Reederei Reach Subsea ausgeliefert wurden. Das Schiff soll für Vermessungsarbeiten vor der Küste von Haugesund in Südnorwegen eingesetzt werden. Ein zentrales Merkmal der Konstruktion ist die Fähigkeit zur fernsteuerbaren, besatzungslosen Operation. Dadurch sollen erhebliche Vorteile gegenüber bemannten Schiffen, insbesondere in den Bereichen Betriebskosten, Sicherheit und Emissionen geboten werden, so Reach Subsea. An der technologischen Entwicklung des fortschrittlichen Projekts waren zahlreiche Unternehmen beteiligt, darunter Kongsberg, Trosvik Maritime, Massterly, DNV, Kystdesign sowie die norwegischen Seefahrtsbehörden (NMA).

Die Hamburgische Bürgerschaft hat dem umstrittenen Einstieg der Reederei MSC bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) endgültig zugestimmt. Die rot-grüne Koalition setzte den Deal trotz heftiger Proteste in zweiter und letzter Lesung durch. In namentlicher Abstimmung votierten 72 der 105 anwesenden Abgeordneten für das Geschäft, 33 dagegen. Das entspricht der Zweidrittel-Mehrheit von SPD und Grünen in der Bürgerschaft. Nun muss noch die EU-Kommission zustimmen. Der Senat will MSC an Bord holen, um die HHLA und den Containerumschlag in Hamburg zu stabilisieren. Die Stadt soll dabei 50,1 Prozent und die Reederei 49,9 Prozent an dem Unternehmen halten. Im Gegenzug hat MSC zugesichert, das Ladungsaufkommen an den HHLA-Terminals vom kommenden Jahr an zu erhöhen und bis 2031 auf eine Million TEU pro Jahr fast zu verdoppeln. Darüber hinaus will die Reederei in Hamburg eine neue Deutschlandzentrale bauen und mit der Stadt das Eigenkapital der HHLA um 450 Millionen Euro aufstocken.

Die drei „The Alliance“-Mitglieder Ocean Network Express (ONE), HMM und Yang Ming werden ihre Zusammenarbeit für weitere fünf Jahre fortsetzen. Dafür haben die Großreedereien die sogenannte „Premier Alliance“ gegründet. Diese soll nach dem Ausscheiden des vierten Partners, Hapag-Lloyd, im Februar 2025 in Kraft treten und sich auf die Fortsetzung



Foto: Yara

Über Brunsbüttel importiert das Unternehmen Yara jetzt auch Ammoniak

gemeinsamer Linien-Dienste auf Ost-West-Handelsrouten konzentrieren. „Gemeinsam wird diese neue Dreier-Allianz den Kunden sowohl im Transpazifik- als auch im Asien-Europa-Verkehr starke und zuverlässige Container-Direktverbindungen anbieten“, betonte ONE-CEO Jeremy Nixon. Hintergrund der Neugründung der „Premier Alliance“ ist die Entscheidung von Hapag-Lloyd und Maersk, ab Februar 2025 operativ in der „Gemini Cooperation“ zusammenzuarbeiten. Diese neue Kooperation soll den Angaben zufolge aus 26 Liniendiensten bestehen, der Flottenpool rund 290 Schiffe mit einer kombinierten Kapazität von 3,4 Millionen TEU umfassen.

Zusammen mit knapp 100 Partnern setzt sich der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) in einem neuen Bündnis für eine klimafreundlichere Binnenschifffahrt ein. Eine entsprechende Absichtserklärung wurde jetzt im Rahmen der 7. Rhein-Konferenz in Düsseldorf unterzeichnet. Unter der Überschrift „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ bekennen sich vier Bundesländer, sieben niederländische Provinzen, zahlreiche Städte, Industrie- und Handelskammern, Verbände, Unternehmen aus Schifffahrt und Industrie sowie See- und Binnenhäfen klar zur Frachtschifffahrt auf dem Rhein, wo gut 40 Prozent des Güteraufkommens in der Binnenschifffahrt in Europa transportiert werden. Vereinbart wurde, bis Ende 2025 Ziele und Maßnahmen zur Erreichung von klimarechten Logistikketten via Binnenschifffahrt auf dem Rhein sowie zur Steigerung des Verkehrsanteils der Binnenschifffahrt am Modal Split um mindestens 25 Prozent auszuarbeiten und diese bis zum Jahr 2030 umzusetzen. Die Maßnahmen sollen als Etappenziel geeignet sein, den Weg zur vollständigen Klimaneutralität der Binnenschifffahrt auf dem Rhein bis 2050 zu erleichtern.

Thyssenkrupp Materials Trading (TKMT) und HGK Intermodal verlängern ihre Zusammenarbeit beim Transport von Gießereikoks vom polnischen Walbrzych zu TKMT-Kunden in Europa. Für den Transport hat HGK Intermodal einen spezialisierten Container entwickelt, die so-

nannte Black-BoxX. Damit werden den Angaben zufolge Umschlagprozesse optimiert und Verunreinigungen verhindert, die sonst bei Schüttgutwaggons auftreten. So habe Thyssenkrupp Materials Trading alle Transporte aus Walbrzych auf die Schiene verlagern können. „Effiziente und verlässliche Logistik ist ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor. Daher freuen wir uns, HGK Intermodal als trimodalen Player an unserer Seite zu haben“, sagt TKMT-CEO Wolfgang Schnitker. Allein im vergangenen Jahr konnten dank der Schienentransporte mit „Black-BoxX“ insgesamt 7832 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

Die deutsche Windindustrie blickt überwiegend zuversichtlich in die Zukunft, steht aber weiter unter erheblichem Druck. Das ist das Ergebnis einer Befragung von Betriebsräten aus 30 Branchenunternehmen mit 28.600 Beschäftigten im Auftrag der IG Metall Küste, die die Gewerkschaft am Mittwoch vorgestellt hat. Demnach gehen 67 Prozent der Betriebe (Vorjahr: 66) von einer positiven Marktentwicklung aus. Trotz der weltweit hohen Ausbauziele für Windenergie kommen allerdings 15 Prozent (Vorjahr: 14) zu einer negativen Einschätzung, was die künftige Entwicklung der Industrie angeht. Die Ergebnisse der aktuellen Branchenumfrage zeigen laut IG Metall Küste insgesamt ein gemischtes Bild: Während viele Betriebsräte optimistisch in die Zukunft blickten, befanden sich zahlreiche Unternehmen im Umbruch. Mehr als die Hälfte (52 Prozent) hätten in den vergangenen zwölf Monaten re- oder umstrukturiert beziehungsweise planten dies aktuell.

#### OKTOBER

Mobile Landstromversorgung im Hafen Rotterdam +++ Bundeswehr will 2025 kritische Infrastruktur intensiver schützen +++ Yara nimmt in Brunsbüttel Ammoniak-Importterminal in Betrieb

Der Rotterdamer Hafen und die in ihm tätigen Termindienstleister untersuchen, ob es technische Alternativen zum Bau von fest etablierten Landstromversorgungsanlagen gibt. Ein wichtiger Treiber dieser Arbeit sind dabei die durch die Brüsseler

#### IMPRESSUM

##### Sonderbeilage N° 17

zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung  
N° 246 vom 20. Dezember 2024

##### DVV Media Group GmbH

Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg  
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg  
T.: +49 40 23714-0

##### Chefredakteur:

Eckhard-Herbert Arndt (EHA, V.i.S.d.P.)

##### Stellvertretender Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek)

##### Redaktion:

Timo Jann (tja), Joshua Wygand (jwy)

Layout: Andreas Gothsch, Andreas Voltmer (Ltg.)

##### Anzeigenverkauf:

Stephan-Andreas Schaefer

T.: +49 40 23714-253,  
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

##### Druck:

Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753

EU-Kommission festgelegten Auflagen zur landgestützten Versorgung von Seeschiffen mit elektrischer Energie während der Hafenliegezeiten ab Ende 2030. Ein Mobilversorgungskonzept wurde jetzt bei der Firma Steinweg auf deren citynahem „Beatrix Terminal“ im Eemhaven-Gebiet im Verlauf von mehreren Monaten getestet werden. Der Handlungsbedarf ist auf dieser Umschlaganlage auch deshalb gegeben, weil eine hoch verdichtete Wohnbebauung unmittelbar an diesen Hafenteil angrenzt. Es geht um die Reduzierung von Schiffsabgasen ebenso wie die Verringerung von Lärmemissionen, die von laufenden bordeigenen Hilfsdieseln ausgeht. Für die Steinweg-Handelsveem-Gruppe in Rotterdam, die im größten europäischen Seehafen vor allem das Breakbulk-Segment abdeckt, ist es nicht das erste Mal, dass sie an einem technischen Großversuch in enger Zusammenarbeit mit dem Hafenbetrieb Rotterdam (HbR) aktiv mitwirkt. Bereits im Februar 2022 hatte sich das Umschlag- und Lagerhaltungs-Unternehmen an einem technischen Großversuch rund um das Thema Landstrom mit einbeziehen lassen. Damals stand Wasserstoff im Fokus.

In den Tarifverhandlungen für die Beschäftigten der Seehäfen ist nach mehr als vier Monaten eine Einigung erzielt worden. Die Bundestarifkommission der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft, die sich aus Ver.di-Mitgliedern der Betriebe zusammensetzt, hat dem in der fünften Verhandlungsrunde vorgelegten Angebot des Zentralverbands der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) zugestimmt. Der Tarifvertrag mit einer Laufzeit von 14 Monaten bis zum 31. Juli 2025 tritt damit in Kraft. „Wir haben in dieser Tarifrunde einen langen Atem bewiesen, und das hat sich ausgezahlt“, kommentierte Ver.di-Verhandlungsführerin Maren Ulbrich und fügte hinzu: „Ohne die große Beteiligung der Beschäftigten an Streiks und Aktionen hätten wir diesen tragfähigen Tarifabschluss nicht erzielen können.“ In den Seehäfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Emden und Brake hatte es zuletzt wie berichtet Anfang Juli an mehreren Tagen vollschichtige Warnstreiks gegeben.

Im kommenden Jahr will die Bundeswehr ihre Bemühungen zum Schutz verteidigungswichtiger und kritischer Infrastruktur verstärken. Das kündigte Jürgen Bredtmann, Sprecher der Bundeswehr in

Hamburg, gegenüber dem THB an. Mit Übungen wie „Red Storm Alpha“ in Hamburg will man sich vorbereiten. „30 Jahre haben wir gedacht, wir sind von friedlichen Nachbarn umzingelt“, so Bredtmann. Mit dem Einmarsch Russlands in die Ukraine habe man 2022 gemerkt, dass das ein Irrglaube war. „Innerhalb von fünf Jahren brauchen wir Antworten, wie wir uns gegen Angriffe auf ein Nato-Mitglied und EU-Land zur Wehr setzen“, so der Sprecher. Um einen möglichen Angriff zurückschlagen zu können, ist laut Bundeswehr ein schneller Aufmarsch alliierter Truppen von West nach Ost notwendig. Deutschland komme wegen seiner Lage die Funktion einer Drehscheibe zu. Deswegen muss die Organisation von militärischen Transporten auf Schiene, Straße oder per Flugzeug, die Versorgung mit Essen, Betten oder Betriebsstoffen oder die Sicherung von Kolonnen geübt werden.

In Brunsbüttel wurde als Zeichen der fortschreitenden Energiewende in Schleswig-Holstein der Ammoniak-Importterminal der norwegischen Firma Yara eingeweiht. Die Anlage verfügt über eine Kapazität von bis zu drei Millionen Tonnen Ammoniak, einer chemischen Verbindung, die sich in Stickstoff und Wasserstoff aufspalten und so als Träger von Wasserstoff verwenden lässt. Die Bundesregierung geht in ihrer Nationalen Wasserstoffstrategie von einem bundesweiten Bedarf an Wasserstoff und dessen Derivaten in Höhe von 95 bis 130 Terrawattstunden im Jahr 2030 aus. Voraussichtlich müssen dabei 50 bis 70 Prozent aus dem Ausland importiert werden. Und bei diesem Transport spielt Ammoniak seine Stärke aus: Es ist der kostengünstigste flüssige Energieträger für die Langzeitlagerung, leicht global zu verschiffen und ein praktikabler Schiffskraftstoff. Der Transport von Ammoniak ist energieeffizienter als bei Wasserstoff, und es können auf weniger Raum größere Energiemengen über weite Entfernungen transportiert werden.

Zwei Vorzeige-Projekte für emissionsfreien Fährverkehr in Deutschland sorgen nach wie vor für Negativschlagzeilen: Die „Missunde III“, die an der Schlei verkehren soll, tut das nicht, ebenso wie die „Welt ahoi!“, die in Travemünde eingesetzt werden sollte. Seit 1471 wurde die Fährverbindung zwischen Kosel und Brodersby an der Schlei gefahren. Über Jahrhunderte zuverlässig. Nun sollten

Batterien und Akkus sowie eine Solarunterstützung für den Schiffsbetrieb Einzug halten. Im November 2023 wurde der 3,3 Millionen Euro teure Neubau von der Schiffswerft Hermann Barthel in Derben (Sachsen-Anhalt) überführt. Doch einem reibungslosen Start gab es nicht. Nun sollen umfangreiche Umbauarbeiten am 34 Meter langen und 9 Meter breiten Neubau erfolgen, unter anderem sind zwei Querstrahlruder vorgesehen. Denn die „Missunde III“ ließ sich zwischen den Anlegern nicht sicher manövrieren. Vermutlich wird der Neubau erst zum Jahreswechsel 2025/2026 in Dienst gehen können. Ebenfalls nicht in Fahrt ist die bei den Schiffbauern von Ostseestaal und deren Tochterfirma Ampereship in Stralsund im Auftrag der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH gebaute Autofähre „Welt ahoi!“ für die Verbindung zwischen Travemünde und der Halbinsel Priwall.

Großbritannien erlebt aktuell bedeutende Investitionen in seine Hafeninfrastruktur. Wie der weltweit tätige Hafenbetreiber DP World bekannt gegeben hat, sollen rund eine Milliarde britische Pfund, umgerechnet knapp 1,2 Milliarden Euro, für den Ausbau des Containerterminal London Gateway aufgewendet werden. Ziel ist es, den Terminal innerhalb von fünf Jahren zum größten Containerhafen der gesamten Insel zu entwickeln. Durch den Bau von zwei zusätzlichen Schiffs Liegeplätzen und einem zweiten Bahnterminal wird der Standort künftig sechs der größten Boxcarrier der Welt gleichzeitig abfertigen können. Vorbehaltlich der Planungsgenehmigung und der behördlichen Auflagen wird erwartet, dass die Erweiterung das Handelsvolumen des Hafens, der derzeit jährlich fast zwei Millionen TEU umschlägt, erheblich steigern wird.

Dem Ostseeraum kommt in der europäischen Sicherheitsinfrastruktur eine geradezu herausragende Bedeutung zu. Das als direkte Folge des russischen Überfalls auf die Ukraine und der fortwährenden Drohungen des Putin-Regimes in Moskau gegen die Nato. Bundesverteidigungsminister Boris Pistorius (SPD) nutzte die offizielle Einweihung des neuen taktischen Hauptquartiers („Commander Task Force Baltic“/CTF Baltic) der Deutschen Marine in Rostock unter anderem dazu, den besonderen geopolitischen und sicherheitspolitischen Stellenwert des europäischen Randmeeres hervorzuheben.

ANZEIGE

**Wir vernetzen.  
Wir unterstützen.  
Wir begleiten Ideen  
bis zur Umsetzung.**

maritimes cluster  
norddeutschland

info@maritimes-cluster.de  
maritimes-cluster.de



Rendering: Hurtigruten

Das Projekt „Sea Zero“ von Hurtigruten soll ein emissionsfreies Postschiff werden

Die neue Infrastruktur wurde auf dem weitläufigen Areal der Hanse-Kaserne gebaut, die heute schon unter anderem das Marinekommando beherbergt. Rostock ist damit innerhalb von gut 30 Jahren zu einem sehr bedeutenden Standort für die deutschen Seestreitkräfte aufgerückt. Die Stadt selbst bekennt sich klar zur Marine und ihren Soldaten.

Zwischen Europas Seehafen Nummer eins, Rotterdam, und der Nummer zwei, Antwerpen-Brügge, findet aktuell ein Wettrennen um die Top-Stellung als umschlagstärkster Containerhafen statt. Wie aus den fast zeitgleich veröffentlichten Hafenstatistiken von der Maas und der Schelde für den Zeitraum Januar bis September hervorgeht, trennen die beiden Westhäfen gerade noch rund 200.000 TEU voneinander. Rotterdam kommt für den aktuellen Berichtszeitraum noch auf 10,4 Millionen TEU (plus 2,2 Prozent), während die inzwischen als Hafengruppe auftretenden belgischen Standorte Antwerpen und Zeebrugge rund 10,2 Millionen Standardbehälter (plus 6,8 Prozent) auf sich vereinen. Antwerpen-Brügge stellt in seiner Neunmonatsbilanz die rasante Entwicklung bei den Reefer-Verkehren heraus. Inzwischen sei „einer von zehn umgeschlagenen Schiffscontainern ein Kühlcontainer“, so der Hafenbetrieb.

Grac Ocean und Synergy Marine, die Eigentümer und Betreiber des Containerschiffs „Dali“ (IMO 9697428), das im März eine große Autobahnbrücke in Baltimore zum Einsturz gebracht hatte, wollen 102 Millionen US-Dollar als Wiedergutmachung zahlen. Bei einer Einigung will das US-Justizministerium seine Klage mit einer Forderung in ähnlicher Größenordnung fallen lassen. Dafür muss der zuständige Richter jedoch zunächst der Vereinbarung zustimmen. Das Justizministerium betonte, dass in der Summe nicht die Ausgaben für den Wiederaufbau der Brücke enthalten seien. Sie gehörte dem Bundesstaat Maryland - und dieser versucht in einer eigenen Klage, zumindest einen Teil der Kosten zurückzube-

kommen. Synergy Marine betonte, dass der Vergleich lediglich die Kosten für die Räumung der Fahrrinne umfasse, für die das Unternehmen verantwortlich wäre. Eine Haftung für den Vorfall, der zum Einsturz der Francis Scott Key Bridge führte, werde ausdrücklich abgelehnt.

Die rechtlichen Grundlagen für das fachgerechte Verwerten von Schiffen in Deutschland müssen deutlich attraktiver werden. Das fordert der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) in einem vorgelegten Positionspapier. „Die Anforderungen für Schiffsrecycling in Deutschland sind ein Beispiel für überbordende Bürokratie, die sinnvolles wirtschaftliches Handeln erschwert oder gar verhindert“, beklagt VSM-Hauptgeschäftsführer Reinhard Lücken. Als Werften zugelassene Unternehmen recycelten und verwerteten Teile von Schiffen bereits heute im Rahmen von Reparaturen und umfangreichen Umbauten. Es sei unverständlich, dass dies für das fachgerechte Verwerten von ganzen Schiffen nicht beziehungsweise nur unter deutlich erhöhtem Aufwand möglich sei. Vor allem für das Recycling von Küsten-, Binnen- und Behördenschiffen bestehe in Deutschland größeres Potenzial.

#### NOVEMBER

Hapag-Lloyd tauft Mega-Carrier „Hamburg Express“ +++ MAN Energy Solutions testet nachgerüstetes Schiff mit Methanolantrieb +++ SK6000 von Mammoet ist der stärkste Kran weltweit

Deutschlands größte Containerlinienreederei, Hapag-Lloyd in Hamburg, hat in der Hansestadt die „Hamburg Express“ getauft. Den feierlichen Akt der Namensgebung hat Eva Maria Tschentscher vollzogen, die Ehefrau von Hamburgs Erstem Bürgermeister, Peter Tschentscher (SPD). Die TEU-Kapazität der Einheit liegt bei exakt 23.660 Standardbehältern. Der Neubau ist rund 400 Meter lang und für den Dual-Fuel-Betrieb ausgelegt. Die Reederei kündigte außerdem an, die Modernisierung ihrer Flotte fortzusetzen:

24 Containerschiffe sollen durch Yangzijiang Shipbuilding Group und New Times Shipbuilding Company geliefert werden. Alle Neubauten sollen mit hochmodernen und emissionsarmen Dual-Fuel-Motoren ausgestattet werden und „Ammonia ready“ sein.

Der Motorenhersteller MAN Energy Solutions meldet die Testfahrt für das erste nachgerüstete Schiff, das mit Methanol angetrieben wird. An Bord wird ein Motor vom Typ G95ME-LGIM genutzt, der nun in China bei Fahrten auf See getestet wird. Die Experten von MAN gehen davon aus, dass sich die Technik bei weiteren Umrüstungen bewähren wird und so ein großer Schritt der Dekarbonisierung für die maritime Energiewende erfolgen kann. „Multi-Fuel-Fähigkeit ist die Zukunft der Schifffahrtsindustrie: Um Treibhausgase ausreichend reduzieren zu können, müssen verschiedene Kraftstoffe in großem Maßstab verfügbar sein. Neben Methan und Ammoniak ist auch Methanol einer der kohlenstoffarmen, klimaneutralen Kraftstoffe, welche die Dekarbonisierung der Schifffahrt unterstützen werden“, erklärt Bjarne Foldager, Country Manager Dänemark.

Der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbauer (VDMA) will zukünftig neben Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen in der maritimen Branche verstärkt bei Themen wie Digitalisierung und der Entwicklung autonomer Schifffahrt mitgestalten. Der Branchenverband reagiert auf diese Herausforderungen mit der Gründung der neuen Plattform „Advanced Maritime Technology“ (kurz: „AMT“). Die neue Plattform soll Lösungsanbietern im Bereich Automatisierung und Digitalisierung die Möglichkeit geben, gemeinsam neue Ansätze zu entwickeln.

Über Zukunftsperspektiven für Deutschlands größten Universalhafen ist beim Hamburger Hafentag diskutiert worden. Zur nunmehr 20. Auflage der maritimen Fachveranstaltung hatte die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG) in die Handelskammer Hamburg eingeladen und konnte dazu 120 Teilnehmer begrüßen. „Der Hafen braucht neue Impulse“, betonte Handelskammer-Hauptgeschäftsführer Malte Heyne und sprach von politischen Hausaufgaben, die es endlich zu lösen gelte. Erfolgreiche Hafenentwicklung erfordere eine wachstumsfördernde Regulatorik. So müsse der Hafenlastenausgleich vonseiten des Bundes auf mindestens 400 Millionen Euro erhöht und die Einfuhrumsatzsteuer zu einem echten Verrechnungsmodell angepasst werden. Nötig seien auch schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie eine Verstärkung der Infrastrukturausgaben.

Mit dem Projekt „Sea Zero“ will die Reederei Hurtigruten bis 2030 ein emissions-

freies Postschiff auf die Reise schicken. Die Entwicklung geht jetzt in die zweite Phase. Das 2021 gestartete Projekt zielt darauf ab, das weltweit erste emissionsfreie Postschiff in Betrieb zu nehmen. Das neue Schiffsdesign, entwickelt von Vard in Ålesund in Zusammenarbeit mit der norwegischen Schifffahrtsindustrie, gilt als Meilenstein im „Sea Zero“-Projekt. Ausgestattet mit leistungstarken Batterien und klappbaren Segeln soll der Energieverbrauch im Vergleich zu aktuellen Schiffen um bis zu 50 Prozent sinken. Als Highlight des neuen Designs gelten die Segel, die bei Bedarf zur Passage niedriger Brücken auch eingeklappt werden können. Der Segeltyp „OceanWings“, der bereits auf Frachtern im Einsatz ist, wurde weiterentwickelt. Eine weitere Maßnahme zur Energieeinsparung ist die Luftschmierung des Rumpfes: Hierbei werden Luftblasen unter den Schiffsrumpf gepumpt, um den Widerstand während der Fahrt zu senken. Für Anfang 2025 sind Tests des Schiffdesigns in Trondheim angesetzt.

Der Kranhersteller Mammoet hat die Tests seines SK6000, des stärksten Landkrans der Welt, abgeschlossen. Die Klassifikationsgesellschaft Lloyd's Register hat die Tests überwacht und bescheinigt den sicheren Betrieb des Krans gemäß seiner Spezifikation. Die Tests wurden im Mammoet-Werk in Westdorpe in den Niederlanden durchgeführt. Bei diesem Verfahren wurde der Kran bis zu einem maximalen Lastmoment von 520.000 Tonnenmetern getestet. Zu den Versuchen gehörten auch Struktur- und Stabilitätstests, bei denen der SK6000 einer Reihe von Hubgewichten und Hubbedingungen ausgesetzt wurde, um alle Komponenten einer Überlast von 125 Prozent auszusetzen. Diese Tests deckten nach Mitteilung von Mammoet die maximalen Werte aller Lastdiagramme für den Kran ab, und zwar für alle Hauptmastkonfigurationen, von der mit 127 Metern kürzesten bis zur mit 171 Metern längsten Variante.

Am Geomar Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel hat das EU-geförderte Projekt „MMinE-SWEEPER“ begonnen. In den kommenden dreieinhalb Jahren sollen 20 internationale Partner daran arbeiten, sichere und umweltfreundliche Methoden zur Bergung von Munitionsaltlasten aus europäischen Meeren zu entwickeln. Das Projekt wird mit knapp sechs Millionen Euro aus dem „Horizon Europe“-Förderprogramm unterstützt und verfolgt das Ziel, technologische Innovationen wie Robotik und KI-gestützte Analysetools für die Detektion von Munition voranzutreiben. Es soll Lösungen liefern, die nicht nur die Risiken für Mensch und Umwelt minimieren, sondern auch als Grundlage für EU-weite Standards zur Munitionsräumung dienen. Ein wichtiger Fokus liegt auf der Zusammenarbeit zwischen europäischen Ländern und relevanten Akteuren aus Behörden, Industrie und Zivilgesellschaft.



Megakran: Der SK6000 von Mammoet

Auf der Hitzler Werft in Lauenburg ist das Forschungsschiff „Coriolis“ des Helmholtz-Zentrums Hereon getauft worden. Der 18 Millionen Euro teure Neubau, der 2025 in Dienst gehen soll, bietet Wissenschaftlern ein weltweit einmaliges interdisziplinäres Spektrum aus Küsten-, Werkstoff-, Wasserstoff- und Membranforschung an Bord. Und: Auch das Forschungsschiff selbst ist als Plattform für die Forschung ausgelegt. Es hat von Hereon entwickelte Technik an Bord, die in der Praxis erprobt werden soll. Herzstück des Antriebs wird eine Brennstoffzelle sein, die den Wasserstoff zur Stromerzeugung aus einem Speicher bezieht, den die Hereon-Forscher für Wasserstofftechnologie entwickelt haben. Vorteil des emissionsfreien Antriebs ist, dass die 30 Meter lange „Coriolis“ in Gebiete fahren darf, die für Schiffe mit Verbrennungsmotor gesperrt sind. Der Wasserstofftank an Bord bietet Kapazität für fünf Stunden Betrieb.

Zur Grundfinanzierung der deutschen Seehäfen müssen künftig 500 Millionen Euro pro Jahr an die Länder fließen. Diese Forderung richtete Angela Titzrath, Präsidentin des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), nach dem Bruch der Ampel-Regierung an den Bund. „Eine neue Bundesregierung muss das in ihrem Regierungsprogramm festhalten“, unterstrich Titzrath. „Wir können uns keine Politik leisten, die den gesellschaftlichen Wert einer Sache erst dann erkennt, wenn sie nicht mehr funktioniert. Das gilt besonders für die Seehäfen und die Finanzierung der oft staatlichen Infrastruktur“, betonte Titzrath. Die Seehafenbetriebe spürten die fehlende Kraft des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Nach drei Jahren Bauzeit ist die 800 Meter lange Columbuskaje in Bremerhaven fertiggestellt worden. Bremens Häfensekretärin, Kristina Vogt (Die Linke), und Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz (SPD) eröffneten die rund 20 Meter vor der alten Kaje mit Hilfe einer Spundwand aus der Weser gewonnene und mit Sand aufgefüllte neue Fläche. Es war eine der größten Hafenbaustellen in Bremen. Künftig sollen an dem Kreuzfahrtterminal in Bremerhaven rund 500.000 Passagiere pro Jahr in See stechen oder an Land kommen – fast doppelt so viele wie bisher. Die neue Kaje

wurde in drei Abschnitten erbaut, so dass der Kreuzfahrtbetrieb während der laufenden Sanierung weitergehen konnte. Laut Hafenbetreiber Bremenports wurde alles im angesetzten Zeitplan geschafft. Kosten: rund 80 Millionen Euro.

Cuxport und Blue Water Breb sind als Terminalbetreiber für die neuen Liegeplätze 5 bis 7 im Hafen Cuxhaven ausgewählt worden. Wie die Hafengesellschaft Niedersachsen Ports (N-Ports) mitteilte, umfassen die Konzessionen jeweils 19 Hektar. Insgesamt entstehen 38 Hektar zusätzliche schwerlastfähige Logistikflächen für den Umschlag und die Lagerung von On- und Offshore-Windkraftanlagen. Mit den weiteren Liegeplätzen soll bis 2029 eine durchgehende Kaje zwischen dem Europakai (Liegeplätze 1 bis 4) und den bestehenden Offshore-Liegeplätzen 8 und 9 entstehen. „Wir brauchen genügend Hafenflächen, damit der Ausbau der Offshore-Windenergie in Deutschland gelingt“, sagte der maritime Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janecek.

#### DEZEMBER

**Neues Fruchtkontor der Edeka in Hamburg kostete 60 Millionen Euro +++ Maersk beauftragt 20 neue Boxcarrier mit 300.000 TEU +++ Havarie legt Schleuse Münden und Schifffahrt auf der Mosel lahm**

Edeka hat im Hamburger Hafen nach zweijähriger Bauzeit sein neues Fruchtkontor in Betrieb genommen. Neben dem Obst- und Gemüse-Lager gibt es hier eine Bananen-Reiferei. 60 Millionen Euro hat das Unternehmen investiert, die Kapazitäten wurden in etwa verdoppelt. Der Mitarbeiterstamm soll von 120 auf 180 steigen. „Hamburg, Edeka und der Hafen gehören fest zusammen“, sagte Markus Mosa, CEO von Edeka. Auf dem 37.000 Quadratmeter großen Grundstück an der Dessauer Straße hat Edeka den Neubau mit dem 15.600 Quadratmeter großen Obst- und Gemüse-Lager, der 4800 Quadratmeter großen Reiferei sowie einer Verpackungsstation für Obst und Gemüse aus 80 Ländern sowie 14 verschiedene Bananen-Sorten aus zehn Ländern errichtet. 320 Millionen Bananen können alljährlich reifen, 11.000 Filialen werden über die Zentrallager beliefert.

Mit der „Volta 1“ ist Europas erster voll-elektrischer Schlepper im Hafen Antwerpen eingetroffen. Die E-Einheit ist eine von sechs nach dem Doppelbugprinzip konstruierten RSD-Neubauten (Reversed Stern Drive), die auf der vietnamesischen Werft Damen Song Cam Shipyard entstanden. Fünf der nun von der Damen Shipyards Group abgelieferten Schlepper verfügen den Angaben zufolge über einen Dieselantrieb und ein fortschrittliches Abgasnachbehandlungssystem. Im Oktober waren die Schiffe auf den Schwergutfrachter „Jumbo Kinetic“ (IMO 9634165) verladen worden und erreichten nach einer Reise von mehr als 10.000 Kilome-

tern mit Zwischenstopps in Singapur und Las Palmas schließlich Antwerpen. Die „Volta 1“ stehe beispielhaft für das Ziel des Hafens, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, heißt es.

Maersk hat 20 neue Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von 300.000 TEU in Auftrag gegeben. Damit werde der angekündigte Flottenerneuerungsplan umgesetzt, wie die dänische Großreederei bekanntgab. Alle Einheiten sollen mit LNG-Dual-Fuel-Motoren ausgestattet werden, was eine Abkehr von anderen bestellten Neubauten darstellt, die überwiegend mit Methanol betrieben werden. Die Frachter werden von Yangzijiang Shipbuilding, New Times Shipbuilding (beide China) sowie Hanwha Ocean (Südkorea) gefertigt und umfassen Größen von 9000, 15.000 sowie 17.000 TEU. Die Neubauten sollen voraussichtlich zwischen 2028 und 2030 ausgeliefert werden.

Die in Hongkong ansässige Linienreederei Orient Overseas Container Line (OOCL) hat den 16.828-TEU-Frachter „OOCL Bauhinia“ (IMO 9949716) übernommen. Bauwerft ist Dalian Cosco KHI Ship Engineering (Dacks). Das 366,99 Meter lange und 51,0 Meter breite Containerschiff ist Teil einer Neubauserie, die zehn Boxcarrier umfasst. Mit seinen Abmessungen ist der Frachter eines der größten Schiffe, die die neuen Schleusen des Panamakanals passieren können. Die „OOCL Bauhinia“ verfügt über fortschrittliche umweltfreundliche und energiesparende Technologien sowie über eine große Ladekapazität. Mit der Inbetriebnahme des Boxcarrier-Neubaus möchte die Reederei die Effizienz der Schifffahrt steigern, den Kohlendioxid ausstoß reduzieren und so zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen. Die „OOCL Bauhinia“ wird im Transpazifik-Dienst „PCCI“ eingesetzt, der Asien mit der Westküste der USA verbindet.

Premiere für die Polizei Hamburg: Erstmals gibt es ein Streifenboot mit Hy-



Foto: Timo Jann

Elektrisch auf Verbrecherjagd: Das neue Hamburger Wasserschutzpolizeiboot „Bürgermeister Brauer“

bridantrieb: Die bei Baltic Workboats in Estland gebaute 29,40 Meter lange „Bürgermeister Brauer“ ist in den Hafen eingelaufen. „Wir werden jetzt die Ausbildung des Personals starten und den Neubau wohl im April in Dienst nehmen“, sagte Olaf Hagenloch, stellvertretender Leiter der Wasserschutzpolizei. Teilweise wird die Ausbildung auch am Schiffssimulator der Wasserschutzpolizeischule laufen. Zwei ähnliche Einheiten sollen folgen. Fünf Mann gehören zur Stammbesatzung, Platz an Bord ist für sechs. Die „Bürgermeister Brauer“ ist für Einsätze im Hafen, auf der Elbe sowie in Küstengewässern ausgelegt.

Um die Auslastung und die Standorte der Werften zu sichern, fordert die IG Metall Küste von den Parteien im Deutschen Bundestag kurzfristige Entscheidungen zu anstehenden Schiffbauprojekten. Nach dem Scheitern der Ampelkoalition müssten Aufträge für die Deutsche Marine und für Behördenschiffe wie Bundespolizeiboote und das Forschungsschiff „Polarstern II“ zügig entschieden werden. Hintergrund: Ursprünglich war geplant, vier weitere U-Boote zu ordern. Doch der Haushaltsausschuss hat das Thema verschoben, obwohl Bundesverteidigungsminister Boris Pistorius für den Bau von vier zusätzlichen Einheiten geworben hatte.

Der finnische Edelstahlhersteller Outokumpu mit Hauptsitz in Helsinki will sich auf dem Hafengelände in Mukran ansiedeln und dort eine Anlage zur Herstellung von Biokohlenstoff errichten. Am Standort sollen dafür rund 40 Millionen Euro investiert werden. Die Inbetriebnahme ist für das erste Halbjahr 2026 geplant. Durch den Einsatz biobasierter Rohstoffe wolle Outokumpu direkte Emissionen im Stahlproduktionsprozess reduzieren. In der neuen Anlage auf der Insel Rügen solle Biokohlenstoff aus Holz-Sekundärrohstoffen gewonnen werden. Das dadurch entstandene Granulat werde anschließend über den Hafen Mukran zur Weiterverarbeitung in Biokoks-Pellets nach Tornio in Finnland verschifft.

Durch eine Toranfahrung an der Schleuse Müden und den daraus resultierenden Schäden bleibt die Schleuse an der Mosel nach Einschätzung durch Experten des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) voraussichtlich bis Ende März 2025 gesperrt. 70 Binnenschiffe waren durch die Havarie zunächst „gefangen“. Dank einer kreativen Lösung des WSA werden sie derzeit befreit. Ein Binnenschiff war ohne Freigabesignal in die Kammer eingefahren und hatte das Untertor der Moselschleuse zerstört. Die Polizei vermutet einen Defekt der Einheit als Ursache für die ungewöhnliche Kollision.

■ tja/jwy

ANZEIGE





## SHIP PERFORMANCE MONITORING

with VEINLAND Data Acquisition Unit

- ✓ Fuel Consumption Analysis
- ✓ Emission Reduction - Efficiency Improvement
- ✓ Type-Approved Hardware and Modular I/O System
- ✓ Nautical - Engine - FOC - Automation Data Collection



VEINLAND GmbH
📍 Pappelallee 19 | 14554 Seddiner See
☎ +49 (33205) 26 97-0
✉ info@veinland.net
🌐 www.veinland.net