

INDUSTRIE Deutsche Rüstungsgüter weltweit gefragt - Neuer wertmäßiger Rekord bei Ausfuhrgenehmigungen 2024 ■ SEITE 2

SCHWERGUT-LOGISTIK Sennebogen schlägt Baumaschinen um - Polizei lässt Schwertransport in Lübeck stranden ■ SEITE 4+5

FRACHTABSCHLÜSSE ZIM chartert den 6252-TEU-Postpanamax „ZIM America“ für eine Tagesrate von 38.000 US-Dollar ■ SEITE 7

Maritime H₂-Korridore etablieren

Sefe und Höegh Evi mit Wasserstoff-Partnerschaft - Ammoniak-Transport per Schiff



Rendering: Höegh Evi

Sollen als Importinfrastruktur fungieren: schwimmende Ammoniak-zu-Wasserstoff-Terminals von Höegh Evi

Das bundeseigene Energieunternehmen Sefe (Securing Energy for Europe) und der maritime Energieinfrastruktur-Anbieter Höegh Evi (ehemals Höegh LNG) wollen gemeinsam am Aufbau internationaler Wasserstoff-Lieferketten arbeiten. Ziel sei es, die technische und kommerzielle Machbarkeit verschiedener H₂-Korridore zu analysieren und zu entwickeln.

„Dazu gehören die Beschaffung von sauberem Ammoniak, der Transport per Schiff sowie die Lieferung an schwimmende Importterminals, in denen das Ammoniak in Wasserstoff umgewandelt wird“, heißt es in der gemeinsamen Mitteilung. Der Wasserstoff werde dann über das deutsche H₂-Kernnetz an Kunden von Sefe geliefert. Dazu zählten multinationale Konzerne ebenso wie Kleinunternehmen oder Stadtwerke. An der Nord- und Ostseeküste Deutschlands sowie in

anderen Regionen Europas sollen potenzielle Standorte für schwimmende Ammoniak-zu-Wasserstoff-Terminals identifiziert werden.

Während Sefe über ihre Tochtergesellschaft SM&T

An deutscher Nord- und Ostseeküste sollen potenzielle Standorte für Importterminals identifiziert werden

für die globale Beschaffung „sauberer Moleküle“ und die Bündelung der Wasserstoffnachfrage in Deutschland und Europa verantwortlich zeichne, werde Höegh Evi die erforderliche Importinfrastruktur bereitstellen, um die Anbindung der gemeinsamen Projekte und damit Deutschlands an die internationalen Wasserstoffmärkte zu ermöglichen.

„Mit Höegh Evis wegweisender Technologie im Bereich schwimmender Importterminals, insbesondere mit integriertem Ammoniak-Cracking, sowie unserer umfangreichen Kundenexpertise haben wir die besten Voraussetzungen, internationale Lieferketten für sauberen Wasserstoff zu entwickeln und die Energiewende Realität werden zu lassen“, sagt Hamead Ahrary, Chief Sales Officer (CSO) von Sefe.

Das Bundesunternehmen ist entlang der gesamten Energie-Wertschöpfungskette aktiv - von Beschaffung über Handel bis zu Vertrieb, Transport und Speicherung. Aufbauend auf Know-how in den Bereichen Gasinfrastruktur und LNG will Sefe eigenen Angaben zufolge dazu beitragen, die breite Verfügbarkeit von grünem Wasserstoff zu beschleunigen. ■ **bek**

► Mehr zu Wasserstoff auf Seite 6

Panama sucht Hilfe bei den UN

WELTSEEVERKEHR Die durch den neuen US-Präsidenten Donald Trump im Verlauf seiner Antrittsrede wiederholte Ankündigung, den Panamakanal wieder in die Obhut der Vereinigten Staaten zu bringen, könnte schon jetzt zu einem Fall für die Vereinten Nationen (UN) in New York werden. Die Regierung des mittelamerikanischen Staates hat sich jetzt hilfeschend an UN-Generalsekretär António Guterres gewandt, damit dieser schon in einem frühen Stadium eines solchen von der US-Administration in Washington erwogenen Vorhabens aktiv werden kann. Panama verweist auf die UN Charta, in der bereits die bloße Androhung einer Regierung von Schritten gegen einen anderen, souveränen Staat geächtet wird. Präsident Trump begründet seine Haltung mit Sicherheitsinteressen der USA. ■ **EHA**

MSC umfährt weiter Rotes Meer

SICHERHEIT Die weltweit größte Reederei, Mediterranean Shipping Company (MSC), hat jetzt bekannt gegeben, dass ihre Schiffe vorerst weiterhin rund um die südliche Spitze Afrikas fahren werden. Die Entscheidung wurde getroffen, da die Sicherheitslage im Roten Meer nach wie vor volatil sei, heißt es in einer Mitteilung. Trotz eines Waffenstillstands zwischen Israel und der Hamas sowie einer Ankündigung der Huthi-Rebellen im Jemen, keine Schiffe mehr anzugreifen, bleibe die Situation unsicher. MSC folgt damit anderen Reedereien wie Maersk und Hapag-Lloyd, die ebenfalls abwarten, bis eine sichere Passage garantiert ist. ■ **jwy**

Deutsche Rüstungsgüter weltweit gefragt

Neuer wertmäßiger Rekord bei den erteilten Ausfuhrgenehmigungen für 2024 - Ukraine bleibt Hauptabnehmer

Die mit der Herstellung von Rüstungsgütern aller Art befassten Unternehmen können die Zunahme der internationalen Konflikte auch an der Entwicklung der Auftragseingänge in den Orderbüchern ablesen, denn die legen beständig zu.

Vor allem der Krieg in der Ukraine, dessen dritter Jahrestag in gut einem Monat bevorsteht, bewirkt, dass deutsche Rüstungsausfuhren erneut wachsen. Deutschland gehört nach den USA zum Kreis der Staaten, die die Ukraine am intensivsten auch mit wehrtechnischen Gütern im Abwehrkampf gegen Russland unterstützen.

Im Jahr 2024 hatte die amtierende Bundesregierung Ausfuhren von Rüstungsprodukten aller Art im Gesamtwert von 13,33 Milliarden Euro genehmigt, ein neuer Rekord. Weit mehr als die Hälfte - konkret: 8,15 Milliarden Euro - gingen dabei an die Ukraine, teilte jetzt das für die Ausfuhrgenehmigung zuständige und von Minister Robert Habeck (Grüne) geführte Bundeswirtschaftsministerium auf eine Anfrage der BSW-Bundestagsabgeordneten Sevim Dagdelen („Bündnis Sarah Wagenknecht“) mit. Dagdelen richtet seit Jahr und Tag Anfragen nach Wert und Umfang von deutschen Rüstungsausfuhren an das Ministerium. So hatte das Haus Habeck bereits am 18. Dezember die vorläufigen Exportzahlen für 2024 veröffentlicht.

Bereits 2023 hatte sich der Wert der zur Ausfuhr bean-

tragten Rüstungserzeugnisse auf 12,13 Milliarden Euro belaufen. Das Ergebnis für das aktuelle Berichtsjahr liegt damit um fast zehn Prozent über dem von 2023.

Zweitwichtigstes Empfängerland von Waffen und Ausrüstung „Made in Germany“ war Singapur. Für den südostasiatischen Staat werden gut 1,21 Milliarden Euro ausgewiesen. Wichtig in dem Zusammenhang: Singapur hatte in Deutschland insgesamt vier moderne U-Boote der Klasse 218 SG bei TKMS in Kiel bestellt, von denen das letzte Boot im April 2024 getauft wurde.

Ein weiterer wichtiger Bezugsstaat für deutsche Rüs-

tungsgüter war das nordafrikanische Algerien, mit dem Deutschland auch mit Blick auf die Umsetzung der maritimen Energiewende sowie seiner besonderen geostrategischen Lage im Mittelmeer künftig enger zusammenarbeiten will. Es geht im Besonderen um die Herstellung von „grünem Wasserstoff“ in Algerien. Die Bundesrepublik hatte mit dem nordafrikanischen Staat 2024 eine Energiepartnerschaft begründet. Insgesamt gingen im Berichtsjahr Rüstungsprodukte im Wert von 558,7 Millionen Euro nach Algerien. Es folgten im weiteren Ranking die USA mit 319,9 Millionen Euro sowie der Nato-Partner Türkei mit 230,8 Millionen

Euro. Das stellt den höchsten Stand seit 2006 dar.

Ebenfalls unter den zehn wichtigsten Empfängerländern von deutschen Rüstungsgütern war 2024 Israel. Mit 161,1 Millionen Euro halbierte sich das Exportvolumen aber im Vergleich zum Vorjahr. Wegen des Gaza-Kriegs, in dem inzwischen eine Waffenruhe gilt, werden Rüstungslieferungen nach Israel inzwischen von zahlreichen Politikern kritisch hinterfragt. Die Bundesregierung begründet ihre Haltung vor allem damit, dass sie die Sicherheit Israels wegen der historischen Verantwortung Deutschlands für den Holocaust als Teil der deutschen Staatsräson erachtet. ■ EHA/dpa

Treuer Kunde des deutschen Marineschiffbaus: Singapur. 2024 wurde bei TKMS in Kiel ein viertes U-Boot für die Marine des südostasiatischen Staates getauft. Das Land gilt als wichtige Schifffahrtsnation



Foto: TKMS

Klarer Sanierungsfahrplan für Fehmarnsundbrücke

Betonschichten werden erneuert und Stahlseile ausgetauscht - Bauwerk wurde zwischen 1960 und 1963 realisiert

Nachdem 2024 zunächst alle sieben Stützpfiler geprüft worden waren, müssen jetzt etwa zehn Prozent des Betons saniert werden, teilte ein Sprecher der Deutschen Bahn jetzt mit.

Meist sei nur die erste Betonschicht betroffen, die dann erneuert werden müsse.

Dafür wird nun an zwei Stellen außen an den Pfeilern mit Hilfe eines Gerüsts gearbeitet. Zudem seien die

aus insgesamt 144 Betonkammern bestehenden Pfeiler innen begehbar, ergänzte der Sprecher. Arbeiter könnten sich dann im Inneren der Pfeilerkonstruktionen bewegen, und zwar auch in Bereiche, die sich unterhalb der Wasseroberfläche befinden. Der Sprecher betonte aber, dass unterhalb der Wasseroberfläche außen an den Fundamenten keine Schäden vorgefunden wurden.

Der Plan sieht vor, dass jetzt pro Jahr und damit voraussichtlich bis 2027/2028 dann zwei bis drei Pfeiler saniert werden können. Bei der Umsetzung des Instandsetzungsplans sei man zudem auch auf den Witterungsverlauf angewiesen. Zeitgleich zu den Arbeiten an den Pfeilern werden auch die mächtigen Stahlseile der Fehmarnsundbrücke ausgetauscht. 64 von 80 Seilen wurden bereits ge-

wechselt. Im März oder April 2025 sollen diese Arbeiten dann beendet sein.

Die Brücke wurde zwischen 1960 und 1963 gebaut. Die 963 Meter lange, kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke verbindet die Insel Fehmarn mit dem Kreis Ostholstein.

Aufgrund ihres charakteristischen Designs wird die Brücke im Volksmund auch gerne als „Kleiderbügel“ umschrieben. ■ EHA/dpa

Hamburg vor „großen Herausforderungen“

Hafenwirtschaftsverband UVHH und Handelskammer positionieren sich zur Bürgerschaftswahl am 2. März

Mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) sowie der Handelskammer Hamburg haben sich jetzt gleich zwei wichtige Einrichtungen der Hamburger Wirtschaft im Hinblick auf die Hamburger Bürgerschaftswahlen am 2. März mit eigenen Positionspapieren zu Wort gemeldet.

Darin legen die Wirtschaftsorganisationen dar, welchen Kurs ein künftiger Senat in der Elb-Hansestadt mit dem Ziel steuern sollte, den Wirtschaftsstandort zu stärken.

So stellt der UVHH über seinen Hauptgeschäftsführer Norman Zurke unter anderem fest, dass „die Hafenwirtschaft vor großen Herausforderungen steht“. So würden neben den „weltweiten Krisen strukturelle Hemmnisse wie hohe Kosten, sanierungsbedürftige Infrastruktur und eine überbordende Bürokratie die Hafenunternehmen unter Druck setzen“. Der Verband hält daher „grundlegende Verbesserungen am Wirtschaftsstandort für dringend erforderlich“.

Als einen wichtigen Punkt fordert der UVHH die rasche Umsetzung zentraler Infrastrukturbauprojekte, die in ihrer Ausstrahlung weit über Hamburgs Landesgrenzen hinauswirken. Dazu gehört zum Beispiel der Ersatz für die 50 Jahre Köhlbrandbrücke. Der bisherige Zeitplan, nämlich die In-



Foto: Arndt

Hoch hinaus: Damit die Hafen-, Industrie- und Handelsstadt Hamburg ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit erhalten und auch ausbauen kann, muss der künftige Senat wichtige Entscheidungen treffen, sagen UVHH und die Handelskammer

„Grundlegende Verbesserungen am Wirtschaftsstandort dringend erforderlich.“

Norman Zurke
UVHH-Hauptgeschäftsführer

betriebnahme eines Neubaus um 2040 herum muss nach UVHH-Überzeugung unbedingt angepasst werden. Denn das Bestandsbauwerk wird immer störanfälliger, die Unterhaltungsarbeiten fallen immer umfangreicher und damit kostspieliger aus. Es drohen als verkehrliche Nutzungseinschränkungen zum Schutz der Brücke. Für den UVHH sollte daher der Ersatzbau über den Köhlbrand durch die Aufnahme des Projektes in ein Maßnahmengesetz erfolgen, damit es beschleunigt umgesetzt werden kann. Ebenso vordringlich ist für den Hafenverband der Bau der A 26-Ost oder auch „Hafenpassage“ genannt.

Die Handelskammer Hamburg stellt in ihrem mehrseitigen Positionspapier klar, dass es „die Aufgabe der Politik ist, die Rahmenbedingungen zu schaffen, in denen die Wirtschaft erfolgreich agieren kann“. Es sei aber „nicht Aufgabe der Politik, unternehmerische Entscheidungen zu treffen oder sich an privaten Unternehmen zu beteiligen“. Weder die strukturellen Schwächen des Wirtschaftsstandortes Hamburg „noch die globalen Herausforderungen unserer Zeit wie der Klimawandel lassen sich durch Verbote und kleinteilige Regulierungen bewältigen“, ist die Kammer überzeugt. ■ EHA

Rot-Grün will Hamburgs Baustellen optimieren

CDU kritisiert Ankündigung eines Strategiepapiers zur besseren Koordinierung als reinen Wahlkampf

Der rot-grüne Senat in Hamburg will die Infrastruktur künftig mit weniger Baustellen voranbringen und die Bürger so von Verkehrsbehinderungen entlasten. Dazu werde in Abstimmung mit der Senatskanzlei in der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende derzeit ein Strategiepapier erarbeitet, wie Bürgermeister Peter Tschentscher sagte. Ziel sei es, mit „weniger Baustellen mehr Volumen“ zu schaffen.

Hamburg stehe angesichts der Transformationsprozesse beim Ausbau der Infrastruktur

vor großen Herausforderungen, sagte Verkehrssenator Anjes Tjarks (Grüne). Straßen müssten instand gehalten, viele Brücken saniert oder neu gebaut werden, ebenso Versorgungsleitungen für Internet, Strom, Gas oder Wasserstoff und Wärme. Hinzu komme der Radverkehr- und der Schnellbahnausbau, der aufgrund seiner größtenteils offenen Bauweise noch für Jahre für Verkehrsbeeinträchtigungen sorgen werde. Tjarks: „Wir brauchen eine Hamburg-DNA: Wir entscheiden gemeinsam,

was wie in welcher Reihenfolge gemacht wird.“

Für Baufirmen sollen Anreize geschaffen werden, früher fertig zu werden. Bei der Vergabepaxis dürfe auch nicht nur der günstigste Preis eine Rolle spielen, „sondern eben auch - ich nenne es mal - das volkswirtschaftlich günstige Bauen“, so Tjarks. Soll heißen: Auch die Belastungen für Bürger müssten in die Kalkulation einbezogen werden. Zudem soll die Kommunikation mit den Bürgern verbessert werden.

Zu der Ankündigung erklärt Dennis Thering, Vorsitzender der CDU-Fraktion: „Man kann pünktlich die Uhr danach stellen: Immer vor Wahlen versprechen Bürgermeister Tschentscher und sein rot-grüner Senat eine bessere Koordination der Baustellen. Erst waren es die Baustellenkoordinatoren in allen Bezirken, die für Besserung sorgen sollten, dann die Software ‚Roads‘. Im Ergebnis ist der Verkehrsfluss in Hamburg in den letzten Jahren immer schlechter geworden.“ ■ tja/dpa

Maschinentransport per Binnenschiff

Sennebogen nutzt Wasserweg, um das Klima zu schonen - Verschiffung von acht Geräten bis in die USA

Acht Großmaschinen hat das Unternehmen Sennebogen auf ein Binnenschiff verladen, um sie auf dem Wasserweg von Straubing über Antwerpen nach Charleston (South Carolina) zu transportieren. Der Transport wurde in Zusammenarbeit mit der Spedition Karl-Groß aus Regensburg durchgeführt, die über Erfahrung im Bereich Schwerlasttransporte verfügt.

Die Verladung der acht Maschinen, darunter die Modelle Sennebogen 855 und 870 in den Varianten Raupe und Mobil, stellte mit Einsatzgewichten zwischen 70 und 105 Tonnen eine logistische Herausforderung dar, die spezielle Maßnahmen erforderte. „Da die Maschinen nicht vollständig angehoben werden konnten, mussten wir die Gegengewichte abbauen und nach der Verladung wieder montieren“, erklärt Roland Hermann, Leiter Zoll- und Außenwirtschaft Maschinenversand bei Sennebogen. Die Maschinen hatten ein Gesamtgewicht von 700 Tonnen.



Foto: Sennebogen

Baumaschinen des Herstellers Sennebogen mit einem Gewicht von 700 Tonnen wurden in Straubing verladen

Diese schwere Last erforderte den Einsatz eines Tandem-Hubs mit zwei Kranen, die von erfahrenen Kranführern präzise gesteuert wurden. „Die Herausforderung bestand darin, die Maschinen ohne Unterbrechungen und Stöße in das Binnenschiff zu heben“, berichtet Hermann.

Der Einsatz des Binnenschiffs für den Transport bietet Umweltvorteile. Während der CO₂-Ausstoß bei Straßentransporten etwa 113 Gramm pro Tonnenkilometer beträgt, sind es beim Transport per Binnenschiff lediglich 34 Gramm. Damit reduziert sich der CO₂-Ausstoß für die rund 800 Kilo-

meter lange Strecke um 75 Prozent, was einer Einsparung von rund 49 Tonnen CO₂ entspricht. „Dies ist ein wichtiger Schritt, um die Nachhaltigkeit unseres Maschinenversands zu erhöhen. Wir planen, die Binnenschiffverladung künftig regelmäßig durchzuführen“, so Hermann. ■ tja

Pilbara Ports setzt auf Technik von Konecranes

Weltgrößter Schüttguthafen in Australien ordert zwei Hafenmobilkranen für den effizienteren Umschlag

Konecranes wird für Pilbara Ports (Westaustralien) zwei Hafenmobilkranen vom Typ Gottwald ESP.9 bauen. Die Krane sind für den Hafen von Port Hedland, dem weltgrößten Exporthafen für Schüttgut, bestimmt. Die Auslieferung ist im Rahmen der Entwicklung des dortigen Lumsden Point-Hub für 2026 vorgesehen, teilte Konecranes jetzt mit.

Die Gottwald ESP.9 Hafenmobilkranen mit 200 Tonnen Tragfähigkeit sollen künftig den Umschlag von containerisiertem Schüttgut sowie Projektgut in dem Hafen erheblich verbessern. Da beide Krane mit einer 100 Meter langen Kabeltrommel für die Stromversorgung ausgestattet sind, kann Pilbara Ports seine Energieeffizienz durch die Anschaffung verbessern und die Abgas- und Lärmemissionen vor Ort erheblich senken. „Hafenmobilkranen sind ein ent-

Zwei Hafenmobilkranen vom Typ Gottwald ESP.9 wird Konecranes nach Australien liefern



Rendering: Konecranes

scheidendes Element bei der Entwicklung unseres Lumsden Point, da sie den Export von Batteriemetallen, den Import von Infrastruktur für erneuerbare Energien sowie die Direktverschiffung von Gütern nach Pilbara beschleunigen“, sagt John Freimanis, Project Director Lumsden Point, Pilbara Ports.

Der Hafen von Port Hedland verzeichnete im Geschäftsjahr 2023/24 einen Umschlag von mehr als 570 Millionen Tonnen. Angesichts des prognostizierten Handelswachstums ist die Entwicklung des Lumsden Point ein wichtiger Teil der Kapazitätserweiterung des Hafens. Holger Wagner, Regional Sales Manager, Konecranes: „Mit den beiden Kranen werden wir einmal mehr ein wichtiges Bindeglied der globalen Wirtschaft stärken. Dass die Wahl des größten Schüttguthafens der Welt auf uns fiel, ist eine Ehre für Konecranes.“ ■ tja

Umschlag klappt, aber Probleme im Nachlauf

Lübecker Polizei stellt Formfehler in Ausnahmegenehmigung für Schwerlasttransport fest - Zeitverluste



Fotos: Timo Janni

Es bleibt ein Dauerthema für den in Schiefelage geratenen Wirtschaftsstandort Deutschland: Die Durchführung von Schwerlast- und Sondertransporten, etwa über Seehäfen, wird für Unternehmen immer aufwändiger, kostenintensiver und auch unberechenbarer. So zwingen nicht nur Infrastrukturmängel zu immer längeren Zwangstransportwegen, sondern auch der deutsche Behördenapparat erweist sich als unflexibel, wenig kooperativ, ja „pingelig“.

Von einem solchen Fall erfuhr jetzt der THB: Nachdem Montag am Nordlandkai im Lübecker Hafen der Umschlag eines 286 Tonnen schweren Trafos für den Straßentransport des Kollos reibungslos über die Bühne gegangen war, stellte sich die mit Überwachung und Begleitung des Sondertransportes beauftragte Polizei im letzten Moment quer.

Der 87 Meter lange Schwertransport bereit für die Abfahrt auf dem Terminal der LHG. Doch daraus wurde nichts, die Polizei monierte eine minimale Streckenanpassung und untersagte die Fahrt vorerst

Die Fahrt des ersten 87 Meter langen Schwertransportes wurde vor dem Start gestoppt. Hintergrund: Das Team der Spedition Baumann wollte eine Ampelanlage auf der Strecke auf der anderen Straßenseite als genehmigt passieren. Doch



Zwei 286 Tonnen schwere Trafos wurden bei der LHG gelöscht

ohne die Genehmigung für diese minimale Abweichung der Route ließ die Polizei den Transport stehen. „Das habe ich so noch nicht erlebt“, sagt Tobias Deckner, Projektleiter der Spedition. „Wir wollten das so lösen, weil es Probleme gab, eine Ampel zu demontieren“, sagt Deckner. Nun muss er auf eine Anpassung der Genehmigung warten, der zweite Transport kann laut Deckner frühestens nächste Woche rollen. Ein böses Nachspiel nach dem Umschlag an der Trave (thb.info 13. Januar 2025).

Acht Seiten umfasst das Streckenprotokoll, das auch den Punkt am Lohmühlenteller enthält. Darin war der Firma gestattet, in den Gegenverkehr des Kreisverkehrs einzufahren. Dort wollte Deckner Zug- und Schubmaschine umstellen, was nicht im Protokoll stand. Die vorgesehene Route hätte durch die übliche Fahrtrichtung geführt, aber dafür hätte die Ampel weg gemusst.

Die Abweichung reichte den Polizisten bei der Dokumentenprüfung, um die Begleitung zu verweigern. „Für diesen Streckenabschnitt lag keine Prüfung vor, weshalb der Transport so nicht durchführbar war“, heißt es vonseiten der Polizei.

So blieb der Transporter mit seinen 32 Achsen stehen. Damit fielen vereinbarte Takte in sich zusammen: Am Umspannwerk, wo die Trafos erwartet werden, ebenso wie bei Folgeaufträgen des Speditors. Denn eigentlich wollte das Team am Wochenende in Bornheim zurück sein. Das wird nun mindestens bis nächste Woche dauern. ■ *tja*

Bauma 2025 zeigt Branchentrends in München

Weltleitmesse wirft ihre Schatten voraus - Große Hersteller präsentieren eine Woche lang ihre Neubauten

Vom 7. bis zum 13. April trifft sich die Branche für Umschlag- und Baumaschinen-Technik auf der Bauma 2025. Dabei sein werden Liebherr, Peri, Wirtgen, Volvo, Deutz, Liugong, CNH, Skyjack, JLG, Fortescue, Gravis Robotics und Metso Oyj. Die Bauma gilt als Weltleitmes-

se und findet in München statt. „Das positive Feedback aus der Branche freut uns“, sagt Nicole Schmitt, Exhibition Director der Bauma. Digitalisierung und Nachhaltigkeit bleiben die Schlagworte der Branche und spiegeln sich auch in den fünf Leitthemen der Bauma wider.

Für 2025 sind dies Klimaneutralität, Alternative Antriebskonzepte, Vernetztes Bauen, Nachhaltiges Bauen und Mining Challenge.

Eine besondere Attraktion soll die VR-Experience Zone 2025 sein, eine Kooperation zwischen dem Construction

Future Lab (CFLab) und der Messe München. Die interaktive Ausstellung verbindet musealen Charakter mit innovativer Technologie und beleuchtet Zukunftsthemen der Branche. Internationale Delegationen hätten ihr Interesse bereits bekundet, heißt es. ■ *tja*

BALTIC DRY INDEX 22.01.2025



893,00

Vortag

-35 -3,8%



Quelle: PDA

IMPRESSUM

Leser- und Abonnenten-Service

T: 040-23714-260
 leserservice@thb.info · www.thb.info
THB Täglicher Hafenbericht

DVV Media Group GmbH

Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
 Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
 T: +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Oliver Detje

Redaktion: redaktion@thb.info

T: +49 40 23714-121
 F: +49 40 23714-145

Chefredakteur:

Eckhard-Herbert Arndt (EHA)

Stellvertretender Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek)

Redakteure: Thorsten Breuer (bre),

Timo Jann (tja), Joshua Wygand (jwy).

Schiffsverkäufe & Frachtabschlüsse: Martin Stieber

Layout: Lena Eiken-Lücken, Andreas Voltmer (Ltg.)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer

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

Anzeigentechnik: Nicole Junge

T: +49 40 23714-263
 nicole.junge@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 63
 vom 01. Januar 2025.

Leiter Marketing & Vertrieb

Markus Kukuk · Tel.: +49 40 23714-291
 markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print

lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice

T: +49 40 23714-260
 leserservice@thb.info

Erscheinungsweise

Täglich montags bis freitags

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes gekündigt werden. Die Kündigung kann nur schriftlich erfolgen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 01.01.2025.

Abonnement

Abonnement jährlich EUR 1.598,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit Zugang zur Website www.thb.info, der THBApp, dem Zugang zum Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newsletter „Fofftein“. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.998,- inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 2.234,- inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 710 EUR inkl. MwSt.

Druck: Albert Bauer Printl 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

Kavernen mit Wasserstoff befüllt

Storag Etzel meldet Projektfortschritt - „Wir sind startklar, wenn der H₂-Markt es ist“

Mit dem Projekt „H₂Cast Etzel“ soll die großvolumige unterirdische Speicherung von Wasserstoff in Salzkavernen erprobt werden. Nach erfolgreichem Abschluss von dafür erforderlichen Dichtheits-tests hat die Betreibergesellschaft Storag Etzel im ostfriesischen Landkreis Wittmund mit der Einspeicherung der ersten Mengen von insgesamt avisierten 90 Tonnen Wasserstoff begonnen.

„Damit wurde ein weiterer Meilenstein zur Umwidmung von bestehenden Kavernen für die Speicherung von Wasserstoff in Etzel umgesetzt“, sagt Carsten Reekers, Projektleiter des vom Land Niedersachsen und dem Bundesministerium für Wirtschaft

und Klimaschutz geförderten Forschungs- und Entwicklungsvorhabens „H₂Cast“ (H₂ Cavern Storage Transition).

„Nach erwarteten Anlaufschwierigkeiten in der Beschaffung von Wasserstoff - man merkt, dass der Wasserstoffmarkt noch in den Kinderschuhen steckt - sind nun, Stand Ende Januar, mehrere Tonnen bei einem maximalen Druck von 170 bar sicher im Untergrund gespeichert“, berichtet Reekers und fügt hinzu: „Wir sind stolz auf das bisher Erreichte und haben jetzt gezeigt, dass die vorhandenen Anlagen im Kavernenfeld Etzel für die Wasserstoffspeicherung geeignet sind.“ Die Kavernen seien skalierbar

und flexibel, so dass sich bestehende unterirdische Gas- und Ölspeicher zeitnah für die Nutzung von Wasserstoff umwidmen ließen. „Wir sind startklar, wenn der H₂-Markt es ist“, unterstreicht Reekers.

Aufgrund der derzeit noch fehlenden Pipeline-Anbindung müsse der Wasserstoff noch per Lastwagen in Etzel angeliefert werden. Bis in den Sommer hinein sollen bis zu drei Lkw pro Woche ankommen. Insgesamt seien rund 200 Trailer-Ladungen erforderlich, um den Dachbereich der Kavernen mit Wasserstoff zu befüllen. Perspektivisch wird der Standort Etzel nach Anschluss an das H₂-Kernnetz per Pipeline mit Wasserstoff versorgt. ■ bek



Foto: Storag Etzel GmbH

Kavernenfeld Etzel im Landkreis Wittmund: Bis in den Sommer hinein werden wöchentlich bis zu drei Lkw-Ladungen Wasserstoff angeliefert. Perspektivisch erfolgt die Versorgung per H₂-Pipeline

„Grünes“ Potenzial Nordafrikas nutzen

Deutschland treibt Aufbau von südlichem Wasserstoff-Korridor weiter voran

Deutschland, Algerien, Italien, Österreich sowie Tunesien treiben den Aufbau eines H₂-Importkorridors aus Nordafrika nach Europa weiter voran. Die fünf an dem Projekt beteiligten Staaten unterzeichneten in Rom eine Absichtserklärung zur Entwicklung des sogenannten südlichen Wasserstoff-Korridors, wie das Wirtschaftsministerium in Berlin mitteilte.

Den Angaben zufolge wird der Korridor eine Gesamt-

länge von rund 3500 bis 4000 Kilometern haben. Der 3250 Kilometer lange europäische Teil soll demnach zu 60 bis 70 Prozent aus umgerüsteten Erdgas-Pipelines bestehen.

„Der südliche Wasserstoffkorridor ist eines der größten und bedeutendsten erneuerbaren Energieprojekte unserer Zeit“, sagte Wirtschaftsstaatssekretär Philipp Nimmermann nach der Unterzeichnung. Mit dem

H₂-Korridor könne das „immense Potenzial Nordafrikas für erneuerbare Energien“ genutzt werden.

Auf Produktionsseite habe Tunesien bereits zehn Absichtserklärungen zu Wasserstoff-Projekten abgeschlossen, heißt es in der Mitteilung. Algerien strebe derzeit an, ein entsprechendes Großvorhaben mit Beteiligung von Unternehmen aus Deutschland, Österreich und Italien umzusetzen. ■ bek/dpa

„ZIM America“ erzielt 38.000 Dollar am Tag

Der 2003 bei Hyundai Heavy Industries (Südkorea) gebaute 6252-TEU-Postpanamax wird von ZIM beschäftigt
 +++ Norden chartert den 2020 gebauten 81.878-tdw-Kamsarmax „Majestic Star“ für 14.000 US-Dollar pro Tag

Container	Gearred	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
Spectrum N		2546	2009	24 months trading	Far East	25.000 \$ daily	Hapag-Lloyd

Container	Gearless	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
ZIM America		6252	2003	36 months trading	Continent + East Mediterranean	38.000 \$ daily	ZIM
Neubau Yangfan/ Danos 1		6014	2027	60 months trading	worldwide	30.000 \$ daily	Hapag-Lloyd
Feng Xin Da 29		1496	2023	ten to twelve months trading	Persian Gulf + East Mediterranean	24.500 \$ daily	Sealead

Time Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Reise via	Rückgabe	Charterer
Majestic Star	81.878	2020	Ghent	21.12.2024	14.000 \$ daily	NC South America	China intention grains	Norden
Delfin	81.645	2017	Port Elizabeth	22.12.2024	13.750 \$ daily	+ 300.000 \$ ballast bonus	China intention manganese ore	Pacific Basin
CIC Epos	79.528	2014	EC South America	09.01.2025	13.500 \$ daily	+ 350.000 \$ ballast bonus	Singapore-Japan range	Olam
Hamburg Pearl	39.359	2016	Southwest Pass	23.12.2024	15.000 \$ daily		East Coast Mexico	Pacific Navigation
Federal Severn	37.169	2012	Port Arthur	24.12.2024	14.500 \$ daily	intention petcoke	Seven Island	Falcon Shipping

Dry Cargo	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Laden / Entladen	Charterer
Mineral Faith	170.000 t iron ore	Ponta da Madeira / Taranto	05.01.2025	8,95 \$/t	40.000 t shinc load 35.000 t shinc discharge	Vale

Tanker	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Charterer
DHT Taiga	270.000 t dirty	US Gulf / South Korea	24.12.2024	6,25 Mio. \$ lump sum	Chevron
New Courage	270.000 t dirty	Arabian Gulf / China	30.12.2024	40 \$/MT	Unipecc

Alle Angaben erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen, jedoch ohne Gewähr.

Quelle: THB-Marktanalyse



Postpanamax „ZIM America“ (ex „Maersk Kingston“) fährt 3 Jahre für ZIM



Kamsarmax „Majestic Star“ bringt für Norden Feinkohle nach China

Fotos: Hasenpusch

Blick auf nachhaltige Antriebe

Maritimes Cluster Norddeutschland und Partner mit Jahresauftaktveranstaltung

Im Rahmen der Jahresauftaktveranstaltung „2025 nachhaltig & innovativ in See stechen“ haben jetzt Experten und Branchenvertreter über die Zukunft der maritimen Wirtschaft und die Notwendigkeit, den Übergang zu nachhaltigen Antriebstechnologien voranzutreiben diskutiert. Die Veranstaltung wurde gemeinsam vom Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN), dem Reederverein Unterelbe, der IHK Elbe-Weser, der HSM AG und dem Kompetenzzentrum GreenShipping Niedersachsen ausgerichtet.

Ein zentrales Thema war die Abkehr von fossilen Brennstoffen, um die Klimaziele zu erreichen und die Schifffahrt zukunftsfähig zu machen. Die Fuel EU Maritime stellt nicht nur hohe Anforderungen an die Bürokratie, sondern auch an die Ausgestaltung von Verträgen zwischen

Schiffseigner, Schiffsmanager, Charterer und Brennstofflieferanten. Aus Sicht der Rechtsanwältin Daja H. Böhlhoff sollten sich Reedereien hier umfassend beraten lassen, um Fallstricke zu vermeiden. Insbesondere, dass die Einhaltung der Fuel EU Maritime Vorgaben dem DoC-Holder unterliegt, sorgt für Unruhe. Denn die meisten Reedereien in Deutschland verchartern ihre Schiffe und haben wenig Einfluss auf Fahrtgebiet und Bunkerstandorte.

Die Abkehr von den fossilen Brennstoffen macht auch vor den im Offshore-Windbereich eingesetzten Schiffen wie CTVs und SOVs nicht halt. Es sind aber viele Lösungsansätze am Markt, die laut Nils Olschner als Vertreter der finnischen Werft Työvene OY alle eines gemeinsam haben - sie sind teurer. Für ein Hybrid-CTV werden circa 20 Prozent Auf-

preis verlangt, die nur wenige Kunden bislang bereit sind zu zahlen, so Olschner.

Stefan Krahn von der Firma Baumüller Anlagen-Systemtechnik will dies pauschal nicht so stehen lassen. Durch Effizienzsteigerungen im Rumpfdesign oder innovative Ansätze wie Folien könnte der Energiebedarf von Schiffen signifikant gesenkt werden, was weniger Leistung notwendig machen würde - und Leistung kostet. Moderator Henning Edlerherr fasst zusammen: „Verfügbare und geeignete Motoren, Netzwerkarbeit, Planungs- und Versorgungssicherheit sowie Wegbereiter in Form von ungesetzten Projekten sind wichtige Voraussetzungen. Für das erste sind Schiffe sinnvoll, die mit HVO betrieben werden können und/oder möglichst hohe Anteile an Biodiesel vertragen können.“ ■ jwy



Foto: Windcat

Für einen nachhaltigen Antrieb: Crew Transfer Vessel „Windcat 57“ verfügt über einen Dual-Fuel-Wasserstoffmotor

„Boatpeople“ gewinnen „Rotspon“

Traditionelles Hockeyturnier in Lübeck - Teammitglieder sind in der Schifffahrt tätig

Jubel bei den „Boatpeople“: Das Hockey-Team, dessen Spieler allesamt in der Schifffahrt tätig sind, hat sich jetzt die begehrte Trophäe des Rotspon-Turniers zurückgeholt. Die Sportveranstaltung in Lübeck besteht seit 1976 und wurde auch in diesem Jahr gleich im ersten Monat des neuen Jahres ausgetragen.

Die „Boatpeople“ sehen ihren Erfolg als ein gutes Beispiel dafür, wie wichtig Zusammenhalt ist. Regelmäßige



Foto: Boatpeople

Glückliche Sieger: die „Boatpeople“

Trainingseinheiten gibt es bei ihnen nicht, trotzdem stehen sie als Einheit auf dem Platz.

Mit ihrem erneuten Turniersieg haben die Boatpeople einmal mehr bewiesen, dass Schifffahrt die Basis für Teamgeist, Verständigung, Kommunikation und schließlich Erfolg ist. Im kommenden Jahr jährt sich das Rotspon-Turnier zum 50. Mal. Dann wollen die „Boatpeople“ ihren Titel wieder verteidigen. ■ jwy

MOL schließt Gearbulk-Kauf ab

ÜBERNAHME Die japanische Reederei Mitsui O.S.K. Lines (MOL) hat jetzt den Erwerb von 72 Prozent der Anteile der Gearbulk Holding mit Sitz in der Schweiz abgeschlossen und das Unternehmen zu einer konsolidierten Tochtergesellschaft gemacht. Diese Übernahme stärkt MOLs Marktposition im Bereich Schüttgutfracht. Die Flotte der MOL-Gruppe wächst nun auf 338 Schiffe, wodurch sie die weltweit führende Flotte in diesem Segment bildet. Gearbulk steuert jetzt etwa 60 Schiffe bei. ■ jwy

USA investiert in KI-Infrastruktur

TECHNOLOGIE Das US-Softwareunternehmen OpenAI und große Technologiepartner wie Oracle und Softbank planen, 500 Milliarden US-Dollar in neue Rechenzentren für Künstliche Intelligenz (KI) zu investieren. Zunächst sollen 100 Milliarden Dollar in das Gemeinschaftsprojekt „Stargate“ fließen. US-Präsident Donald Trump gab das Projekt, das 100.000 Jobs in den USA schaffen soll, im Weißen Haus bekannt. Trump nimmt damit KI gleich zu Beginn seiner zweiten Amtszeit stark in den Fokus. ■ jwy/dpa

Hamburger Senat für Windkraft

ENERGIE Trotz begrenzter Flächen für Windräder will der Hamburger Senat den Bau neuer Anlagen vorantreiben, um die Hansestadt bei der Energieversorgung unabhängig zu machen. Nach dem Windenergieflächenbedarfsgesetz muss Hamburg 0,5 Prozent seiner Fläche bis 2032 zum Bau von Windrädern ausweisen. Derzeit werden in Hamburg 194 Hektar für die Windkraft genutzt, das sind 0,26 Prozent der Landesfläche. 2023 ging das 68. und bisher letzte Windrad der Hansestadt in Betrieb. ■ jwy/dpa